

**Univerzita Karlova v Praze**

Právnická fakulta



**Práva a povinnosti cestujících ve veřejné osobní  
převadě**

**Diplomová práce**

Milan Barták

Vedoucí diplomové práce: JUDr. Ondřej Frinta, Ph.D.

Katedra občanského práva

Červen 2014

### **Čestné prohlášení**

Prohlašuji, že jsem předkládanou diplomovou práci vypracoval samostatně, všechny použité prameny a literatura byly řádně citovány a práce nebyla využita k získání jiného nebo stejného titulu.

V Praze dne 8. června 2014

.....  
Milan Barták

## **Poděkování**

Rád bych v první řadě poděkoval vedoucímu této diplomové práce, JUDr. Ondřeji Frintovi, Ph.D., za jeho cenné rady, poznatky a připomínky, které vedly ke zkvalitnění práce jako celku, a dále též své rodině, přítelkyni a všem blízkým za trpělivost a vlídné slovo.

## Obsah:

Seznam zkratek .....	0
<b>Úvod</b> .....	<b>1</b>
<b>1. Převrava</b> .....	<b>5</b>
1.1 Pojem přeprava .....	5
1.2 Druhy přepravy .....	6
<b>2. Právní režim jednotlivých druhů osobní přepravy</b> .....	<b>8</b>
2.1 Právní režim silniční přepravy osob .....	9
2.1.1 Vnitrostátní silniční přeprava osob .....	9
2.1.2 Mezinárodní silniční přeprava osob .....	11
2.1.3 Silniční přeprava osob na unijní úrovni .....	12
2.2 Právní režim drážní přepravy osob .....	14
2.2.1 Vnitrostátní drážní přeprava osob .....	14
2.2.2 Mezinárodní drážní přeprava osob .....	15
2.2.3 Drážní přeprava osob na unijní úrovni .....	16
2.3 Právní režim letecké přepravy osob .....	17
2.3.1 Vnitrostátní letecká přeprava osob .....	17
2.3.2 Mezinárodní letecká přeprava osob .....	20
2.3.3 Letecká přeprava osob na unijní úrovni .....	21
2.4 Právní režim dalších druhů přepravy osob .....	22
2.4.1 Vodní vnitrozemská a námořní přeprava osob .....	22
2.4.2 Železniční peážní přeprava osob .....	24
2.5 Přeprava lidských pozůstatků .....	25
2.5.1 Soukromoprávní režim přepravy lidských pozůstatků .....	26
2.5.2 Vnitrostátní přeprava lidských pozůstatků .....	27
2.5.3 Mezinárodní přeprava lidských pozůstatků .....	29
<b>3. Smlouva o přepravě osoby</b> .....	<b>31</b>
3.1 Odlišení od vybraných smluvních typů .....	33
3.2 Pojmové znaky smlouvy o přepravě osoby .....	35
3.2.1 Přeprava osoby do místa určení .....	35
3.2.2 Jízdné .....	38

3.3 Smluvní strany smlouvy o přepravě osoby .....	41
3.3.1 Dopravce .....	41
3.3.2 Cestující.....	45
3.4 Vznik smlouvy o přepravě osoby .....	47
<b>4. Práva a povinnosti ze smlouvy o přepravě osoby .....</b>	<b>53</b>
4.1 Práva a povinnosti cestujících ve vnitrostátní veřejné osobní přepravě silniční a drážní .....	53
4.1.1 Povinnost zaplatit jízdné .....	55
4.1.2 Bezpečnost a pohodlí cestujícího .....	64
4.1.3 Právo na přepravu zavazadel .....	70
4.1.4 Právo na včasnou a řádnou přepravu .....	78
4.2 Unijní úprava práv a povinnosti cestujících ve veřejné osobní přepravě silniční a drážní .....	82
4.2.1 Veřejná silniční přeprava osob .....	84
4.2.2 Veřejná drážní přeprava osob .....	88
4.3 Práva a povinnosti cestujících v mezinárodní veřejné osobní přepravě silniční a drážní .....	91
4.3.1 Veřejná silniční přeprava osob .....	91
4.3.2 Veřejná drážní přeprava osob .....	93
4.4 Práva a povinnosti cestujících ve veřejné osobní přepravě letecké.....	95
4.4.1 Odpovědnost leteckého dopravce za cestující a jejich zavazadla.....	96
4.4.2 Práva cestujících v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letu.....	98
<b>Závěr .....</b>	<b>104</b>
Seznam literatury a dalších pramenů.....	111
Seznam právních předpisů a judikatury .....	115
Resumé .....	118
Abstract.....	120

## Seznam nejčastěji užitých zkratk

<b>Občanský zákoník</b>	zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, v platném znění
<b>Občanský zákoník z roku 1964</b>	zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů
<b>PŘVOD</b>	vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu, ve znění pozdějších předpisů
<b>Zákon o silniční dopravě</b>	zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů
<b>Zákon o dráhách</b>	zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů
<b>Zákon o civilním letectví</b>	zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů
<b>Montrealská Úmluva</b>	Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě
<b>Úmluva CVR</b>	Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě cestujících a zavazadel
<b>Úmluva COTIF</b>	Úmluva o mezinárodní železniční dopravě (COTIF)
<b>CIV</b>	Přípojek A k Úmluvě COTIF - Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční dopravě osob
<b>Společenství, resp. ES</b>	Evropská společenství
<b>EU</b>	Evropská unie

## Úvod

Tématem této diplomové práce je problematika práv a povinností cestujících ve veřejné osobní přepravě, jež jsou obsahem závazku ze smlouvy o přepravě osob. Ačkoliv je právě smlouva o přepravě osob jedním z nejběžněji uzavíraných smluvních typů, upravených v ustanoveních občanského zákoníku, a z toho důvodu i práva a povinnosti z ní vyplývající dopadají na široké spektrum osob jako subjektů občanského práva, neseťká se tato skutečnost s příslušnou odezvou v právní literatuře či praxi, když smlouvě o přepravě osob jako takové a otázkám bezprostředně souvisejícím věnuje pozornost jen zcela marginální počet odborných prací či pojednání. O to více je třeba v této souvislosti vyzdvihnout komentář Ondřeje Frinty k ustanovením § 760 a násl. občanského zákoníku z roku 1964, upravujícím smlouvu o přepravě osob, potažmo věci, který je jak co do rozsahu, tak i hloubky a ucelenosti zpracování v rámci této právní oblasti ojedinělým počinem, a byl proto jedním ze stěžejních inspiračních pramenů této práce.

Přítom právě četnost výskytu smluv o přepravě, kdy uzavření takové smlouvy je nežádoucí pro mnoho lidí každodenní nutností, stejně jako současný trend rozvoje spotřebitelského práva, do kterého je třeba zásadně řadit též právní poměr mezi dopravcem a cestujícím spolu s právy a povinnostmi z něj vyplývajícími, by měly být hnacím motorem pro rozvoj „přepravního práva“ a započítí odborné diskuze nad jeho otázkami a instituty na národní úrovni, a to alespoň v té míře, v jaké se mu – zejména pak právě právům a povinnostem cestujících jako jedné z oblastí práva spotřebitelského - dostává na poli Evropské unie. V poslední době se tak problematika přepravy osob dostala do povědomí veřejnosti spíše ve smyslu negativních následků, spojených s nesplněnou povinností cestujícího zaplatit dopravci jízdné za provedení přepravy, tedy povinností zaplatit kromě samotného jízdného též tzv. přírůžku k jízdnému. Pohledávky dopravce za cestujícími, vzniklé zejména z titulu nezaplacení jízdného spolu s přírůžkou v souvislosti s užíváním systému městské hromadné dopravy, se v posledních letech staly, ve spojení s praktikami některých inkasních agentur a dalších subjektů, poměrně závažným společenským problémem a zároveň jedním z předmětů tzv. „kupčení s pohledávkami“, které ve svém důsledku vedlo, mj. jako vyústění celé řady dalších rozhodnutí v otázce

tzv. bagatelních nároků, až k nálezů Ústavního soudu České republiky<sup>1</sup>, kterým došlo ke zrušení vyhlášky Ministerstva spravedlnosti č. 484/2000 Sb., kterou se stanovily paušální sazby výše odměny za zastupování účastníka advokátem nebo notářem při rozhodování o náhradě nákladů v občanském soudním řízení.

Cílem této práce je postihnout právní úpravu práv a povinností cestujících z uzavřené smlouvy o přepravě osob v rozsahu, v němž na ně za veřejné přepravy na území České republiky dopadá, a to zejména co do přepravy silniční, železniční a letecké jako jejich nejčastěji využívaných druhů, neboť – jak uvedeno výše – tato bezesporu aktuální problematika dosud uceleně zpracována nebyla. K naplnění stanoveného cíle je třeba za užití výkladu jazykového, logického, historického, systematického a teleologického nejprve určit právní režim, kterým se daný právní poměr bude řídit, dále pojednat o smlouvě o přepravě osob jako celku a některých otázkách a institutech souvisejících, a konečně podat zevrubnější výklad vybraných práv a povinností cestujících, kde však cílem není toliko jejich mechanické vyjmenování, nýbrž jejich kategorizace, analýza a zařazení do právních souvislostí. V zájmu komplexnosti uvedeného je pojednáno též o úpravě dané problematiky co do norem práva evropského a mezinárodního, kdy zvýšená pozornost je věnována přímo použitelným sekundárním předpisům evropského práva, upravující práva a povinnosti cestujících pro daný druh přepravy; naopak o právech a povinnostech cestujících v přepravě mezistátní je pojednáno toliko přehledově z hlediska vybraných vícestranných mezinárodních úmluv.

Samotná diplomová práce je rozvržena na úvod, čtyři kapitoly členící se v dalších dvou úrovních na jednotlivé subkapitoly, a závěr, přičemž těžiště práce se nachází v kapitole druhé až čtvrté. Textu práce předchází seznam použitých zkratk, na jejím konci pak nalezneme seznam použité literatury, právních předpisů a judikatury, stejně jako shrnutí v českém a anglickém jazyce a vybraná klíčová slova, která ji charakterizují.

Prvá kapitola se ve stručnosti zabývá definicí a odlišením základních pojmů přeprava a doprava, vycházejí přitom z jejich doktrinního pojetí, stejně jako z vymezení termínu přeprava, provedeného Vrchním soudem v Praze. Následuje pak kategorizace přepravy na jednotlivé druhy, a to z vícero relevantních hledisek.

Druhá kapitola pojednává o právním režimu nejdůležitějších druhů osobní přepravy na základě dělení, provedeného v kapitole předcházející, tedy veřejné osobní

---

<sup>1</sup> Nález Ústavního soudu České republiky ze dne 17. 4. 2013, Pl. ÚS 25/12-1



přepravy silniční, drážní (resp. železniční) a letecké, a to jak z pohledu veřejnoprávních i soukromoprávních norem vnitrostátního původu, tak i relevantních unijních norem a mezinárodních smluv, přičemž cílem je určení právních předpisů a dalších dokumentů, které se na konkrétní přepravní právní poměr budou aplikovat a od nichž se následně odvíjí příslušná práva a povinnosti jeho subjektů. V duchu uvedeného pak také bude analyzován právní režim některých v tuzemsku méně obvyklých druhů osobní přepravy, konkrétně přepravy vodní (říční), námořní a železniční peážní. V závěru kapitoly následuje rozbor právního režimu co do předmětu přepravy specifického druhu, totiž přepravy lidských pozůstatků.

Třetí kapitola se věnuje rozboru samotné smlouvy o přepravě osoby ve smyslu ust. § 2550 a násl. občanského zákoníku a dalších příslušných právních předpisů, když bude nejprve komparativní metodou poukázáno na pozměněnou dikci ustanovení účinného kodexu občanského práva, stanovícího charakteristické pojmové znaky tohoto smluvního typu, oproti ustanovením občanského zákoníku z roku 1964, přičemž jsou analyzována východiska a následky těchto legislativních změn. Dále následuje odlišení smlouvy o přepravě osoby od vybraných příbuzných smluvních typů a rozbor jejich pojmových znaků, tedy přepravy osoby do místa určení a jízdného jako úplaty za její provedení. Pozornost je věnována též smluvním stranám smlouvy o přepravě osob, tedy dopravci (a to jako jedné ze smluvních stran ve smyslu soukromoprávním, stejně jako provozovateli dopravy dle ustanovení norem práva veřejného) a cestujícím. Opomenut nezůstal ani proces vzniku, resp. uzavření smlouvy o přepravě osoby, a to včetně problematiky tzv. černého pasažéra.

Druhá polovina práce je představována zejména kapitolou čtvrtou, ve které dochází k zamýšlené kategorizaci a analýze jednotlivých subjektivních práv a povinností cestujících (resp. dopravců), a to na základě dělení, provedeného v kapitole druhé, ve spojení zejména s jednotlivými ustanoveními občanského zákoníku. Rozsáhleji je pojat výklad o přepravě silniční a drážní, kdy je samostatně pojednáno o úpravě vnitrostátní, unijní a v přiměřeném rozsahu i mezinárodní. K přepravě letecké se vzhledem k jejímu charakteru (stejně jako s ohledem na charakter norem ji regulujících) vztahuje subkapitola jediná a společná, přičemž jsou v této souvislosti zmíněna i některá relevantní rozhodnutí Soudního dvora EU.

Závěr práce pak obsahuje sumarizaci poznatků, získaných zkoumáním vytyčených cílů v rozsahu zde stanoveném, a nabízí též návrh jejího dalšího možného směřování a rozšíření v rámci daného tématu. Tato diplomová práce vychází z právního stavu ke dni 30. 4. 2014.

# 1. Přeprava

## 1.1 Pojem přeprava

V ustanoveních občanského zákoníku, jakožto *lex generalis* pro soukromoprávní poměry při přepravě vznikající, nenalezneme, stejně jako tomu bylo již za účinnosti občanského zákoníku z roku 1964, explicitní legální definici pojmu přeprava. Z dikce ust. § 2550 občanského zákoníku, upravujícího smlouvu o přepravě osob (stejně tak ust. § 2555 občanského zákoníku pro přepravu věcí) lze dovodit toliko označení smluvních stran přepravního právního poměru, úplatnost takové smlouvy a konečně závazek dopravce přepravit cestujícího (resp. věc či zavazadlo) do místa určení.

Výkladu právního pojmu přeprava v rovině obecné se mj. věnoval i Vrchní soud v Praze<sup>2</sup>, když samotná podstata sporu spočívala ve výkladu ust. § 11 odst. 3 písm. d) zákona č. 238/1991 Sb., o odpadech, v platném znění, upravující sankci za vykonání přepravy nebezpečných odpadů v rozporu s povolením nebo bez příslušného povolení státní správy. Vrchní soud zde po konstatování, že „rešerší v platných (výslovně nezrušených) českých právních předpisech lze zjistit, že existuje více než sto právních předpisů, které užívají právní pojem „dopravce“ nebo „přepravce“, a že existuje několik desítek předpisů, užívajících pojmů „dopravní smlouva“ nebo „přepravní smlouva“ apod., obvykle aniž by tyto pojmy byly uspokojivě (nebo vůbec) definovány aspoň pro obor toho kterého právního předpisu, přičemž často jsou používány promiscue, resp. bez patrného významového odlišení“, a následně poměrně důkladné analýze etymologie pojmu přeprava v odborných právních slovnících, jakož i ve slovnících obecného jazyka českého vyslovil závěr, podle kterého „sporné ustanovení o “vykonávání přepravy“ v § 11 odst. 3 písm. d) zákona nemůže ve smyslu výkladů shora učiněných chápat jinak, než vlastní fyzické přemístění nákladu od místa naložení do místa složení.“

Lze též poukázat na definici vycházející z ustanovení občanského zákoníku z roku 1964, která přepravu osob vymezuje jako službu poskytovanou cestujícímu, která spočívá v přepravě předmětu (cestujících a jejich zavazadel, a to i tehdy, když jsou přepravovány odděleně) dopravním prostředkem do místa určení řádně a včas, za stanovené jízdné, a přepravu nákladu (věci) jako službu poskytovanou odesílateli, která

---

<sup>2</sup> Rozsudek Vrchního soudu v Praze ze dne 30. 8. 1998, sp. zn. 6 A 67/96

spočívá v přepravě zásilky do určeného místa a jejím vydání příjemci.<sup>3</sup> Ve světle uvedeného a s ohledem na následné vymezení výrazu doprava je třeba pojem přeprava chápat ve smyslu samotného procesu přemístění osoby nebo věci z místa výchozího na místo určení.<sup>4</sup>

Od výrazu přeprava je nezbytné odlišovat pojem doprava, ačkoliv se i u některých veřejnoprávních předpisů v této oblasti můžeme setkat ze strany zákonodárce se zaměňováním uvedených pojmů. Jako příklad mohou posloužit ust. § 2 odst. 1 zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, kde je silniční doprava definována jako souhrn činností, jimiž se zajišťuje přeprava osob (linková osobní doprava, kyvadlová doprava, příležitostná osobní doprava, taxislužba), zvířat a věcí (nákladní doprava) vozidly, jakož i přemísťování vozidel samých po dálnicích, silnicích, místních komunikacích a veřejně přístupných účelových komunikacích a volném terénu – tedy ve smyslu procesu přemístění osoby nebo věci z místa výchozího na místo určení, jak jsme si jej vymezili výše, a tedy i souladně s pojetím přepravy v ustanoveních občanského zákoníku. Naopak zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů, stanoví v ust. § 56 odst. 1, že obchodní leteckou dopravou se rozumí doprava osob, zvířat, zavazadel, věcí a pošty letadly za úplatu, ačkoliv pojmem doprava je taktéž vyjádřen proces přemístění osoby nebo věci, tedy jejich přeprava. I s ohledem na uvedené legislativní nedostatky je třeba jasně definovat pro účely této práce i pojem doprava, kterým se nadále bude rozumět činnost dopravce, která spočívá v provozování dopravních prostředků za účelem přepravování osob nebo věcí.<sup>5 6</sup>

## **1.2 Druhy přepravy**

Přepravu jako takovou lze na základě uvedených hledisek členit následovně:

---

<sup>3</sup> HENDRYCH, Dušan et al.: *Právní slovník*. 3. podstatně rozš. vyd. Praha: C. H. Beck, 2009, s. 876 - 877

<sup>4</sup> FRINTA, Ondřej.: Komentář k § 760. In ELIÁŠ, Karel et al.: *Občanský zákoník. Velký akademický komentář. Úplný text zákona s komentářem, judikaturou a literaturou podle stavu k 1. 4. 2008*. 2. svazek. 1. vydání. Praha: Linde Praha, a. s., 2008, s. 2218

<sup>5</sup> HOLUB, Milan et al.: *Občanský zákoník. Komentář*. 2. svazek. 2. vydání. Praha: Linde Praha, 2003, s. 1181

<sup>6</sup>S pojmy přeprava a doprava bude i nadále v textu pracováno v uvedeném významu, a to i v případě, že samotná právní norma užívá těchto výrazů chybně či nepřesně, nelze-li tyto použít synonymicky.

- Z hlediska předmětu přepravy se rozlišuje mezi přepravou osob a přepravou nákladu (věci)
- Z hlediska druhu dopravního prostředku použitého k přepravě se rozlišuje přeprava drážní (železniční, tramvajová, trolejbusová, lanová a metro), silniční, letecká, vodní (říční) a námořní
- Z hlediska pravidelnosti (způsobu provedení přepravy) se rozlišuje mezi přepravou pravidelnou a nepravidelnou
- Z hlediska počtu přepravovaných osob lze odlišit přepravu hromadnou a přepravu nehromadnou
- Z hlediska uspokojování přepravních potřeb je možno rozlišovat přepravu veřejnou a přepravu neveřejnou
- Z hlediska přítomnosti či absence mezinárodního prvku během přepravy lze rozlišovat přepravu vnitrostátní, mezinárodní a peážní<sup>7</sup>
- Dále lze do tohoto dělení zahrnout taktéž dopravu kombinovanou neboli multimodální<sup>8</sup>, kterou je třeba rozumět přeprava zboží provedená dvěma nebo více druhy dopravních prostředků<sup>9</sup>

Výše uvedená dělení nalézají svůj význam v právní praxi především při určování právního režimu přepravy. S ohledem na odlišnosti jednotlivých druhů přepravy, a to zejména co do druhu dopravního prostředku použitého k jejímu provedení a přítomnosti mezinárodního prvku během přepravy, upravuje občanský zákoník smlouvu o přepravě a závazky z ní plynoucí toliko povšechně pro veškeré druhy přepravy, když podrobnější úpravu přepravy osob a věcí, jak uvedeno v ust. § 2578 občanského zákoníku, stanoví prováděcí předpis, zejména předpisy, kterými se stanoví přepravní řády, nestanoví-li tak přímo použitelný předpis Evropských společenství, či příslušná mezinárodní smlouva, kterou je Česká republika vázána.

---

<sup>7</sup> ŠVESTKA, Jiří; DVOŘÁK, Jan et al.: *Občanské právo hmotné*. 5., jubilejní a aktualiz. vyd. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2009, s. 262

<sup>8</sup> MÜLLER, Milan. Přeshraniční přeprava osob a zavazadel po železnici ve světle její nedávno přijaté aktualizované přímé úpravy. In Kolektiv: *Pocta Zdeňku Kučerovi k 80. narozeninám*. Praha: Karolinum, 2008, s. 70

<sup>9</sup> ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE (UN/ECE). *Terminology on combined transport*. [online]. Dostupné z <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/wp24/documents/term.pdf>

## 2. Právní režim jednotlivých druhů osobní přepravy

Má-li být pojednáno o právech a povinnostech cestujících jakožto subjektů přepravního právního poměru, je nejprve třeba, vzhledem ke specifickým jednotlivých druhů přepravy, a taktéž s ohledem na toliko obecnou povahu ustanovení občanského zákoníku, pojednávajících o přepravní smlouvě, určit na základě kategorizace druhů přepravy, jak uvedeno v předchozí kapitole, jejich právní režim, tedy určit právní předpisy, jimiž se daná oblast přepravy bude řídit. Z tohoto pohledu je pak třeba považovat za stěžejní dělení přepravy jednak z hlediska jejího předmětu (osobní a věci), dále z hlediska druhu dopravního prostředku použitého k přepravě (drážní, silniční, letecká, říční a námořní), z hlediska uspokojování přepravních potřeb (veřejná a neveřejná) a v neposlední řadě z hlediska přítomnosti či absence mezinárodního prvku během přepravy (vnitrostátní, mezinárodní, popř. peážní).

Co do předmětu přepravy je třeba odlišit právní režim přepravy osob, při které se dopravce ve smyslu ust. § 2550 občanského zákoníku smlouvou o přepravě zavazuje přepravit cestujícího do místa určení a cestující se zavazuje zaplatit jízdné, zatímco při přepravě věci se dopravce smlouvou o přepravě věci zavazuje odesílateli, že přepraví věc z místa odeslání do místa určení, a odesílatel se zavazuje zaplatit dopravci přepravné (ust. § 2555 občanského zákoníku). V obou případech pak platí, že podrobnější úpravu přepravy osob a věcí stanoví zvláštní právní předpis. Závazky ze smluv o přepravě jsou upraveny v části čtvrté, hlavě druhé, dílu sedmém občanského zákoníku (ust. § 2550 - § 2585 občanského zákoníku). Zatímco přeprava osob je obsažena v pododdílu 1 (ust. § 2550 - § 2554 občanského zákoníku), přeprava věci je upravena v pododdílu 2 (ust. § 2555 - § 2571 občanského zákoníku); v pododdílu 4 (ust. § 2578 - § 2581 občanského zákoníku) pak nalezneme společná ustanovení o přepravě osob a věcí.

Kromě norem soukromoprávního charakteru nelze při stanovení právního režimu opomenout též předpisy veřejnoprávní. Jak k tomuto konstatoval Ústavní soud České republiky<sup>10</sup>: „*Smlouva o přepravě osob je upravena v § 760 a násl. občanského zákoníku (dnes ust. § 2550 a násl. občanského zákoníku, pozn. autora). Jedná se o úpravu obecnou, jež se vztahuje na všechny druhy dopravy. Společná ustanovení ke smlouvám o přepravě uvedená v § 772 občanského zákoníku (dnes ust. § 2578 tamtéž, pozn. autora) pak*

---

<sup>10</sup> Nález pléna Ústavního soudu České republiky ze dne 10. 1. 2001, sp. zn. Pl. ÚS 33/2000

*umožňují, aby podrobnější úprava osobní a nákladní přepravy byla stanovena zvláštními předpisy, a to zejména přepravními řády a tarify. (...) Vzhledem k tomu, že na provozování veřejné hromadné dopravy má pochopitelný a významem přepravy osob odůvodněný zájem i stát, reguluje některé otázky přepravy osob zákonem, (...) přičemž v současné době není soukromé a veřejné právo odděleno „čínskou zdí“. Dochází k častějšímu a užšímu prolínání, kombinaci i vzájemnému intenzivnímu ovlivňování prvků soukromoprávních a veřejnoprávních.“*

S ohledem na cíl práce tak bude ve smyslu kategorizace jednotlivých druhů přepravy v této kapitole pojednáno o právním režimu zejména veřejné osobní přepravy silniční, drážní a letecké, a to jak z hlediska práva vnitrostátního, tak i mezinárodního a unijního.

## ***2.1 Právní režim silniční přepravy osob***

### **2.1.1 Vnitrostátní silniční přeprava osob**

Vnitrostátní silniční přepravu osob můžeme ve smyslu ust. § 2 odst. 5 již výše zmíněného zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silniční dopravě“), jakožto relevantního veřejnoprávního předpisu, definovat jako dopravu, kdy výchozí místo, cílové místo a celá dopravní cesta leží na území jednoho státu, přičemž se za ní považuje též doprava, kdy výchozí místo a cílové místo leží na území jednoho členského státu Evropské unie nebo jiného smluvního státu Dohody o Evropském hospodářském prostoru nebo Švýcarské konfederace (dále jen „členský stát“), ale část jízdy se uskuteční na území jiného členského státu, pokud na území jiného členského státu není umístěna zastávka pro nástup nebo výstup cestujících.

Při určování právního režimu vnitrostátní silniční přepravy osob je třeba zmínit, že tato se v první řadě řídí ustanoveními občanského zákoníku (ust. § 2550 a násl.) jako *lex generalis*, upravujícího smlouvu o přepravě osob. Prováděcím předpisem, jenž ve smyslu ust. § 2578 občanského zákoníku stanoví podrobnější úpravu silniční přepravy osob, je pak vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní přepravu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen

„PŘVOD“), vydaná podle ust. § 18b odst. 2 zákona o silniční dopravě a příslušných ustanovení občanského zákoníku z roku 1964.

Veřejnou silniční osobní dopravou ve smyslu PŘVOD se rozumí činnost dopravce spočívající v pravidelné přepravě osob, zavazadel, věcí a živých zvířat vozidly ve veřejné linkové dopravě včetně městské autobusové dopravy [ust. § 2 písm. b) PŘVOD]. Pravidelnou přepravu osob pak citovaná vyhláška definuje v ust. § 2 písm. f) jako přepravu spojenou podle předem zveřejněného jízdního řádu, tarifu, přepravního řádu a smluvních přepravních podmínek. V tomto ohledu je nutno poukázat i na pojem linkové osobní dopravy v ust. § 2 odst. 7 zákona o silniční dopravě, kde je stanoveno, že veřejnou linkovou dopravou se rozumí pravidelné poskytování přepravních služeb na určené trase dopravní cesty, při kterém cestující vystupují a nastupují na předem určených zastávkách, přičemž linkovou osobní dopravu lze provozovat formou veřejné linkové dopravy nebo formou zvláštní linkové dopravy, a to jako vnitrostátní nebo mezinárodní. Přitom se veřejnou linkovou dopravou rozumí doprava, při které jsou přepravní služby nabízeny podle předem vyhlášených podmínek a jsou poskytovány k uspokojování přepravních potřeb; pokud je doprava uskutečňována pro potřeby města a jeho příměstských oblastí, jedná se o městskou autobusovou dopravu.

Ze shora uvedeného je pak možno dovodit právní předpisy<sup>11</sup> a další dokumenty, které bude třeba na veřejnou vnitrostátní silniční přepravu osob aplikovat, totiž občanský zákoník, příslušná ustanovení zákona o silniční dopravě, PŘVOD, smluvní přepravní podmínky vyhlášené dopravcem ve smyslu ust. § 49 PŘVOD, jež se uzavřením smlouvy o přepravě stávají její součástí, nemajíce však jinak povahu obecně závazného předpisu se všemi omezeními z toho vyplývajícími, a dále též jízdní řád (v oblasti veřejné linkové osobní dopravy se uplatní ve smyslu ust. § 17 PŘVOD vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 388/2000 Sb., o jízdních řádech veřejné linkové osobní dopravy) a tarif, tedy sazebník cen za jednotlivé přepravní výkony při poskytování přepravních služeb a podmínky jejich použití (ust. § 2 odst. 20 zákona o silniční dopravě).

Kromě veřejné silniční osobní přepravy je třeba toliko poukázat na existenci neveřejné silniční přepravy osob, která však nadále předmětem zájmu této práce nebude, a která se vyznačuje zejména tím, že přepravuje skupiny cestujících vytvořené z podnětu

---

<sup>11</sup> O příslušných přímo použitelných předpisech EU a taktéž mezinárodních smlouvách bude pro každý druh přepravy vždy pojednáno v samostatné subkapitole.



zákazníka nebo samotného dopravce.<sup>12</sup> Zejména se jedná o silniční dopravu pro vlastní potřeby ve smyslu ust. § 2 odst. 2 zákona o silniční dopravě, zvláštní linkovou dopravu [ust. § 7 odst. 7 písm. b) zákona o silniční dopravě], příležitostnou osobní silniční dopravu (odst. 10 citovaného ustanovení), či taxislužbu (odst. 9 tamtéž).

### 2.1.2 Mezinárodní silniční přeprava osob

Mezinárodní (nebo také mezistátní) přepravu lze definovat jako přepravu, při níž se místo odeslání a místo určení nacházejí na území různých států, tedy osoby nebo zboží se přepravují přes hranice států, a to na základě jediné přepravní smlouvy.<sup>13</sup> Tuto obecnou definici můžeme použít i jako základ pro vymezení mezistátní silniční přepravy osob s tím, že ji ve smyslu ust. § 2 odst. 6 zákona o silniční dopravě rozšíříme o dopravu, při níž místo výchozí a cílové sice leží na území téhož státu, ale část jízdy se uskuteční na území jiného státu, nejedná-li se o vnitrostátní silniční dopravu.<sup>14</sup>

Článek 10 ústavního zákona č. 1/1993 Sb., Ústavy České republiky, v platném znění (dále jen „Ústava“) stanoví, že vyhlášené mezinárodní smlouvy, k jejichž ratifikaci dal Parlament souhlas a jimiž je Česká republika vázána, jsou součástí právního řádu; stanoví-li mezinárodní smlouva něco jiného než zákon, použije se mezinárodní smlouva. V oblasti silniční přepravy osob zaujímá bezpochyby nejvýznamnější postavení Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční přepravě cestujících a zavazadel (CVR), uveřejněná v č. 91/2006 Sb. m. s. (v tomto odstavci dále jen „Úmluva“), která se vztahuje na každou smlouvu o přepravě cestujících, popřípadě jejich zavazadel silničními vozidly, je-li v přepravní smlouvě uvedeno, že se přeprava uskuteční po území nejméně dvou států, a je-li místo odjezdu nebo místo cílové nebo obě tato místa na území jednoho ze smluvních států, přičemž toto ustanovení platí bez ohledu na sídlo a státní příslušnost stran (čl. 1 odst. 1 Úmluvy). Co do otázky právního režimu smluv o přepravě osob nutno

---

<sup>12</sup> ZELENÝ, Lubomír. *Osobní přeprava*. Praha: ASPI, 2007, s. 97

<sup>13</sup> MÜLLER, Milan. Přeshraniční přeprava osob a zavazadel po železnici ve světle její nedávno přijaté aktualizované přímé úpravy. In Kolektiv: *Pocta Zdeňku Kučerovi k 80. narozeninám*. Praha: Karolinum, 2008, s. 70

<sup>14</sup> Zákon o silniční dopravě ještě samostatně definuje v ust. § 2 odst. 8 pojem mezinárodní kyvadlové dopravy jako osobní dopravy, kterou jsou předem vytvořené skupiny cestujících přepravovány více jízdami tam a zpět ze stejné výchozí oblasti do stejné cílové oblasti. Tyto skupiny cestujících, které byly přepraveny do cílové oblasti, budou při pozdější jízdě přepraveny zpět do výchozí oblasti. První jízda zpět a poslední jízda tam v řadě kyvadlových jízd musí být uskutečněna bez cestujících, zavazadel nebo věcí.

ještě podotknout, že Úmluva zapovídá v čl. 1 odst. 4 smluvním státům možnost uzavřít mezi sebou zvláštní dvoustranné nebo vícestranné dohody, které by obsahovaly odchylky od této Úmluvy, s výjimkou dohod, jimiž se vylučuje platnost této Úmluvy pro jejich pohraniční styk; stejně tak všechna ujednání, která se přímo nebo nepřímo odchylojí od ustanovení této Úmluvy, jsou neplatná a právně neúčinná (čl. 23 odst. 1 Úmluvy). Z dalších mezinárodněprávních vícestranných dohod v této oblasti můžeme jmenovat kupř. Dohodu o mezinárodní příležitostné přepravě cestujících autokarem a autobusem (INTERBUS), uveřejněná ve sdělení č. 9/2003 Sb. m. s., když mezinárodní příležitostnou dopravou je třeba rozumět přepravní službu uskutečňovanou mezi územími nejméně dvou smluvních stran, která není zahrnuta pod definici linkové dopravy ani pod definici zvláštní linkové dopravy ani pod definici kyvadlové dopravy tak, jak jsou vymezeny v ustanoveních této Dohody (a obdobně pak i v zákoně o silniční dopravě).

V otázce právního režimu mezinárodní silniční přepravy osob je tak třeba konstatovat, že na ty druhy právních poměrů, jež jsou upraveny ustanoveními příslušných přímých norem, tedy takových hmotněprávních norem, které samy přímo, tj. bez odkazu na právní řád některého státu, stanoví práva a povinnosti účastníků právního poměru s mezinárodním prvkem a stávají se součástí právních řádů smluvních států na základě mezinárodní smlouvy způsobem předepsaným jejich ústavními předpisy,<sup>15</sup> kterými jsou ve smyslu čl. 10 Ústavy kupř. právě shora zmíněné úmluvy, je třeba aplikovat ustanovení příslušných mezinárodních úmluv, nestanoví-li tyto jinak. V ostatních případech dojde k určení právního režimu přepravní smlouvy za použití příslušné kolizní normy.

### **2.1.3 Silniční přeprava osob na unijní úrovni**

V otázce určování právního režimu silniční přepravy osob nelze samozřejmě opomenout právní předpisy Evropské unie, na které poukazuje taktéž zákonodárce v ust. § 2578 občanského zákoníku v souvislosti s podrobnější úpravou přepravy osob.

Základními zásadami uplatnění práva Evropské unie vůči právu členských států jsou zejména principy přímé použitelnosti, tedy že všechny normy práva EU mají automaticky – aniž by ztratily svoji zvláštní povahu – v právních řádech členských států postavení pozitivního práva, a to beze ztráty své zvláštní unijní povahy, dále aplikační

---

<sup>15</sup> KUČERA, Zdeněk. *Mezinárodní právo soukromé*. 6. opr. a dopl. vyd. Brno: Doplněk, 2004, s. 24

přednosti přímo použitelných unijních norem při kolizi s normou vnitrostátní, a v neposlední řadě přímého účinku mnohých komunitárních norem, spočívající ve schopnosti přímo zakládat práva a povinnosti jednotlivců.<sup>16</sup>

V oblasti silniční přepravy osob je dnes nejvýznamnějším unijním předpisem nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 181/2011 ze dne 16. února 2011, o právech cestujících v autobusové a autokarové dopravě a o změně nařízení (ES) č. 2006/2004 (v této subkapitole dále jen „nařízení“). Předmětem úpravy nařízení je stanovení pravidel pro autobusovou a autokarovou dopravu, a to co do problematiky zákazu diskriminace cestujících, práv cestujících v případě nehod, práv cestujících v případech zrušení nebo zpoždění, minimálních informací pro cestující a vyřizování stížností.<sup>17</sup>

Toto nařízení, majíce ve smyslu čl. 288 Smlouvy o fungování Evropské unie obecnou působnost, je závazné v celém svém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech, přičemž se zásadně vztahuje na cestující v linkové dopravě pro nespécifikované kategorie cestujících, pokud se jejich místo nástupu nebo místo výstupu nachází na území členského státu, a pokud přepravní vzdálenost podle jízdního řádu činí 250 km nebo více (čl. 2 odst. 1 nařízení); kromě toho se nařízení taktéž částečně vztahuje na cestující v příležitostné dopravě, při níž se počáteční místo nástupu nebo konečné místo výstupu cestujícího nachází na území některého členského státu (odstavec 2 citovaného článku), přičemž s výjimkou taxativně vypočtených ustanovení nařízení lze na transparentním a nediskriminačním základě vyjmout z jeho působnosti vnitrostátní linkovou dopravu, a to na dobu nejvýše čtyř let ode dne použitelnosti tohoto nařízení, s možností jednoho prodloužení (čl. 2 odst. 4 nařízení). Této možnosti pak tuzemský zákonodárce využil v ust. § 39d zákona o silniční dopravě, podle kterého se na provozování vnitrostátní linkové dopravy nepoužijí čl. 8, 19 a 21 nařízení, a to do 28. února 2017, neboť dle důvodové zprávy k zákonu č. 102/2013, kterým se mění zákon o silniční dopravě (dále jen „důvodová zpráva k zákonu o silniční dopravě“), „s ohledem na charakter vnitrostátní linkové autobusové dopravy (relativně krátké vzdálenosti dopravního spojení a četnost spojů na lince) by okamžité uplatňování některých povinností autobusového dopravce nebylo adekvátní s ohledem na náklady na straně dopravců a újmy na straně cestujícího.“

---

<sup>16</sup> SVOBODA, Pavel. *Úvod do evropského práva*. 4. vyd. Praha: C. H. Beck, 2011, s. 137

<sup>17</sup> Podrobněji k jednotlivým nařízením z pohledu práv a povinností cestujících bude pojednáno dále.

## **2.2 Právní režim drážní přepravy osob**

### **2.2.1 Vnitrostátní drážní přeprava osob**

Obdobně jako silniční přepravu, lze i přepravu drážní členit na přepravu veřejnou a neveřejnou. Dle ust. § 24 odst. 2 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o dráhách“) se veřejnou drážní dopravou rozumí doprava provozovaná dopravcem k uspokojování obecných přepravních potřeb podle předem vyhlášených přepravních podmínek, zveřejněného jízdního řádu a tarifu, přičemž ust. § 37 odst. 1 citovaného zákona předpokládá taktéž vydání přepravního řádu, stanovícího podmínky, za nichž se přepravují osoby a jejich zavazadla ve veřejné drážní osobní dopravě, a to vyhláškou ministerstva dopravy. Takovou vyhláškou je pak již dříve zmíněný PŘVOD, jenž definuje v ust. § 2 písm. a) veřejnou drážní osobní dopravu jako činnost dopravce spočívající v pravidelné přepravě osob, zavazadel, věcí a živých zvířat vozidly na dráze celostátní, regionální, dráze tramvajové, trolejbusové, lanové, jakož i v metru a na jiné dráze speciální, která slouží k zabezpečení dopravní obslužnosti obce, přičemž vymezení pravidelné přepravy osob je zde totožné jako u veřejné silniční přepravy osob, totiž jako přepravy spojením podle předem zveřejněného jízdního řádu, tarifu, přepravního řádu a smluvních přepravních podmínek.

Neveřejnou drážní dopravou se naopak rozumí doprava provozovaná dopravcem k uspokojování individuálních přepravních potřeb podle smluvních podmínek, přičemž ve spojení s definicí uvedenou v PŘVOD je nutno dodat, že tato doprava je nepravidelná, protože se neuskutečňuje podle předem zveřejněného jízdního řádu, tarifu, přepravního řádu a smluvních přepravních podmínek ve smyslu ust. § 2 písm. f) PŘVOD.<sup>18</sup>

Pro stanovení právního režimu veřejné vnitrostátní železniční dopravy osob tak *mutatis mutandis* platí to, co bylo již řečeno v souvislosti s vnitrostátní dopravou silniční, totiž že aplikovat se budou ustanovení § 2550 a násl. občanského zákoníku, příslušná ustanovení zákona o dráhách a PŘVOD, smluvní přepravní podmínky vyhlášené dopravcem ve smyslu ust. § 49 PŘVOD, a dále též jízdní řád a tarif, zveřejněné dle ust. § 22 odst. 1 písm. d) zákona o dráhách.

---

<sup>18</sup> FRINTA, Ondřej.: Komentář k § 760. In ELIÁŠ, Karel et al.: *Občanský zákoník. Velký akademický komentář. Úplný text zákona s komentářem, judikaturou a literaturou podle stavu k 1. 4. 2008.* 2. svazek. 1. vydání. Praha: Linde Praha, a. s., 2008, s. 2221

## 2.2.2 Mezinárodní drážní přeprava osob

Česká republika je v oblasti mezinárodní drážní (přesněji železniční) přepravy osob vázána Úmluvou o mezinárodní železniční přepravě (COTIF), jež byla jako vyhláška ministra zahraničních věcí publikována ve sbírce zákonů pod č. 8/1985 Sb., přičemž tato byla následně několikrát novelizována, zejména Protokolem o změně Úmluvy o mezinárodní železniční přepravě (COTIF), jenž byl vyhlášen pod č. 49/2006 Sb. m. s.; prozatím poslední změna této Úmluvy byla publikována pod č. 23/2013 Sb. m. s. ve znění účinném od 1. 1. 2013. Nedílnou součástí úmluvy jsou pak tzv. Přípojky (Jednotné právní předpisy), když pro námi zvolenou problematiku je zásadní zejména Přípojek A k Úmluvě, tedy „Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě osob (CIV)“.

Jak uvedeno v čl. 1 § 1 CIV, platí tyto pro každou smlouvu o přepravě osob za úhradu nebo bezplatně po železničních tratích, leží-li výchozí a cílová stanice na území dvou různých členských států, a to bez ohledu na sídlo a státní příslušnost stran přepravní smlouvy. CIV se taktéž použijí, zahrnuje-li mezinárodní přeprava, která je předmětem jediné smlouvy, jako doplněk přepravy po železničních tratích přepravu překračující státní hranice, přepravu po silnicích nebo na říčních linkách ve vnitrostátní dopravě členského státu (čl. 1 § 2 CIV); stejně tak (dle čl. 1 § 3 CIV) zahrnuje-li mezinárodní přeprava, která je předmětem jediné smlouvy, jako doplněk přepravy po železničních tratích přepravu po moři nebo přepravu překračující státní hranice na říčních linkách, použijí se CIV, provádí-li se přeprava po námořních nebo na říčních linkách, které jsou zapsány do seznamu tratí (linek) předvídaného v článku 24 § 1 Úmluvy COTIF. Naopak CIV se neaplikuje na přepravu mezi stanicemi na území sousedících států, provozuje-li infrastrukturu těchto stanic jeden nebo více provozovatelů se státní příslušností pouze k jednomu z těchto států (čl. 1 § 5 CIV), přičemž každý stát, který je smluvní stranou jiné úmluvy o přímé mezinárodní přepravě osob po železničních tratích srovnatelné s CIV, si může vyhradit jejich použití pouze na přepravu po části železniční infrastruktury ležící na jeho území (čl. 1 § 6 CIV). Co do problematiky určování právního režimu je dále třeba poukázat na čl. 5 CIV, podle nějž je každá dohoda, která se od CIV přímo nebo nepřímo odchyluje, neplatná a nemá právní účinnost, pokud to CIV samy výslovně nepřipouštějí (srov. čl. 4 CIV). Dva nebo více členských států může toliko vydávat doplňující ustanovení, resp. dva nebo více dopravců se mohou dohodnout na doplňujících

ustanoveních k provádění CIV, která se však od jejich ustanovení nesmějí odchýlovat (čl. 10 § 1 Úmluvy COTIF). V čl. 8 § 2 Úmluvy COTIF je pak explicitně stanoveno, že není-li v Úmluvě potřebné ustanovení, platí vnitrostátní právo (příčemž podle § 3 citovaného článku se tím rozumí právo státu, ve kterém oprávněný uplatňuje svůj nárok) včetně kolizních norem.

Ačkoliv o některých aspektech uzavření a provádění přepravní smlouvy podle Úmluvy COTIF (potažmo CIV) a otázkách souvisejících bude pojednáno později, již na tomto místě je vhodné poukázat na definici přepravní smlouvy v čl. 6 § 1 CIV, kde je stanoveno, že přepravní smlouva zavazuje dopravce k přepravě cestujícího a případně zavazadel a vozidel na místo určení a k vydání zavazadel a vozidel v místě určení, přičemž ve spojení s čl. 1 § 1 CIV docházíme ke zjištění, že úplatnost není, na rozdíl od ustanovení občanského zákoníku o smlouvě o přepravě osoby, pojmovým znakem přepravní smlouvy dle CIV.

Ze shora uvedeného, ve spojení zejména s ustanoveními čl. 6 a čl. 7 CIV vyplývá, že pro uzavření přepravní smlouvy dle Úmluvy COTIF (CIV) je stanoven odchylný právní režim, než který je stanoven pro uzavření smlouvy o přepravě dle ust. § 2550 a násl. občanského zákoníku, a že tedy smlouva o přepravě uzavřená dle Úmluvy COTIF – CIV není přepravní smlouvou uzavřenou podle ust. § 760 občanského zákoníku (dnes ust. § 2550 občanského zákoníku, pozn. autora). Právní řád České republiky se uplatní až tehdy, pokud bude chybět úprava v COTIF (CIV), příp. v doplňujících ustanoveních.<sup>19</sup>

### **2.2.3 Drážní přeprava osob na unijní úrovni**

Práva a povinnosti cestujících<sup>20</sup> v nejvýznamnější oblasti drážní přepravy osob, tedy v přepravě železniční, se v Evropské unii řídí nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 ze dne 23. října 2007, o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě (dále v této subkapitole jen „nařízení“). Toto nařízení se ve smyslu

---

<sup>19</sup> FRINTA, Ondřej.: Komentář k § 760. In ELIÁŠ, Karel et al.: *Občanský zákoník. Velký akademický komentář. Úplný text zákona s komentářem, judikaturou a literaturou podle stavu k 1. 4. 2008.* 2. svazek. 1. vydání. Praha: Linde Praha, a. s., 2008, s. 2229

<sup>20</sup> Konkrétně zejména stanovení pravidel pro informace, které jsou povinny železniční podniky poskytovat cestujícím, dále pro odpovědnost železničních podniků vůči cestujícím a za jejich zavazadla, povinnosti železničních podniků vůči cestujícím v případě zpoždění, ochrany a pomoci pro zdravotně postižené cestující a stanovení obecných pravidel pro prosazování dodržování tohoto nařízení.

čl. 2 odst. 1 vztahuje na všechny železniční cesty a dopravní spoje ve Společenství provozované jedním nebo více licencovanými železničními podniky podle směrnice Rady 95/18/ES ze dne 19. června 1995, o vydávání licence železničním podnikům.

Článek 2 nařízení, upravující oblast působnosti nařízení dále stanoví, že články 9, 11, 12, 19, čl. 20 odst. 1 a čl. 26 se použijí na všechny osobní železniční dopravní spoje ve Společenství. Kromě těchto ustanovení může členský stát udělit na průhledném a nediskriminačním základě výjimku z uplatňování tohoto nařízení na vnitrostátní osobní železniční dopravní spoje (jimiž se ve smyslu čl. 3 odst. 11 rozumí osobní železniční dopravní spoj, který nepřekračuje ani jednu hranici členského státu), a to na dobu nejvýše pěti let, kterou lze na stejnou dobu nejvýše jednou obnovit (u udělené výjimky z uplatňování nařízení z důvodu, že významná část osobního železničního dopravního spoje včetně nejméně jedné zastávky je poskytována mimo Společenství, je tato obnovitelná i opakovaně), či může z uplatňování tohoto nařízení vyjmout městské, příměstské a regionální osobní železniční dopravní spoje.

V mezinárodní přepravě se nařízení uplatňuje ve všech členských zemích v plném rozsahu. V České republice se pak nařízení ve veřejné vnitrostátní přepravě osob nepoužije co do článků 8, 10, 17, čl. 18 odst. 2 písm. a), b), čl. 18 odst. 3, a dále též čl. 7 odst. 2 písm. b), čl. 17 odst. 2 písm. b), čl. 24 odst. 3 písm. b) a čl. 32 přílohy 1 a přílohy 2 ve smyslu ust. § 36a zákona o dráhách, a to do dne 3. prosince 2014. Dle důvodové zprávy k zákonu č. 377/2009 Sb., kterým se mění zákon o dráhách (dále jen „důvodová zpráva k zákonu o dráhách“), přitom „byly k uplatnění výjimky nakonec vybrány pouze ty povinnosti vyplývající z nařízení, jejichž aplikace železničními podniky v České republice by ode dne účinnosti nařízení bezpochyby byla buď fakticky nerealizovatelná, nebo by přinášela tak výrazné finanční náklady či organizační a technické obtíže, že by mohla ohrozit či omezit současný rozsah poskytování služeb zejména v oblasti veřejné drážní osobní dopravy.“

## ***2.3 Právní režim letecké přepravy osob***

### **2.3.1 Vnitrostátní letecká přeprava osob**

Stěžejním veřejnoprávním předpisem v oblasti právních poměrů, vznikajících při vnitrostátní letecké přepravě osob, je zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně

zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o civilním letectví“). Předmětem úpravy zákona o civilním letectví je mj. dle ust. § 1 odst. 1 písm. g) úprava podmínek provozování leteckých činností. Nejdůležitější leteckou činností ve smyslu zákona o civilním letectví je pak obchodní letecká doprava, kterou se rozumí přeprava osob, zvířat, zavazadel, věci a pošty letadly za úplatu, když tuto můžeme dále dělit podle způsobu provozování na pravidelnou a nepravidelnou, a podle jejího rozsahu na vnitrostátní a mezinárodní (ust. § 56 odst. 1, odst. 3 zákona o civilním letectví), přičemž mezinárodní obchodní leteckou dopravu mezi členskými státy Evropské unie upravuje přímo použitelný předpis Evropských společenství.<sup>21</sup>

Obchodní leteckou dopravou však není vyčerpán rozsah leteckých činností, spadajících svou povahou pod režim smlouvy o přepravě osob ve smyslu občanského zákoníku. Ustanovení § 73 zákona o civilním letectví uvádí jako další kategorii leteckých činností letecké práce. Těmi se dle citovaného ustanovení rozumí letecké činnosti, při nichž letecký provozovatel využívá letadlo k pracovní činnosti za úplatu, přičemž leteckými pracemi se dále rozumějí vyhlídkové lety, využití letadla leteckým provozovatelem při výuce v leteckých školách a činnosti leteckých škol. Zaměříme-li se na problematiku právního režimu vyhlídkových letů, tak dojdeme ke zjištění, že tyto lze taktéž považovat za přepravu ve smyslu ustanovení občanského zákoníku, neboť je-li sjednána smlouva, jejímž obsahem je závazek užít letadlo k činnosti, která je z hlediska zákona o civilním letectví prohlášena za leteckou práci a nikoliv za obchodní leteckou přepravu, nemění to nic na tom, že jde o smlouvu podle občanského zákoníku, jelikož pro určení smluvního režimu závazku není určující jeho legální označení, nýbrž jeho obsah. Bez ohledu na veřejnoprávní režim vyhlídkového letu je z hlediska soukromoprávního jeho obsahem přeprava osoby do místa určení (pomocí dopravního prostředku) za (stanovenou) úplatu. Všechny pojmové znaky závazku ze smlouvy o přepravě osob jsou tak naplněny.<sup>22</sup>

V oblasti soukromého práva jsou těžištěm právní úpravy vnitrostátní letecké přepravy osob, jak již uvedeno výše, ustanovení § 2550 a násl. občanského zákoníku.

---

<sup>21</sup> Nařízení Rady (EHS) č. 2408/1992 ze dne 23. července 1992 o přístupu leteckých dopravců Společenství na letecké trasy uvnitř Společenství.

<sup>22</sup> FRINTA, Ondřej.: Komentář k § 760. In ELIÁŠ, Karel et al.: *Občanský zákoník. Velký akademický komentář. Úplný text zákona s komentářem, judikaturou a literaturou podle stavu k 1. 4. 2008.* 2. svazek. 1. vydání. Praha: Linde Praha, a. s., 2008, s. 2225



S účinností od 1. ledna 2014 však, na rozdíl od přepravy silniční či drážní, nedisponuje letecká přeprava osob právní normou vnitrostátního původu, kterou by se stanovil ve smyslu ust. § 2578 občanského zákoníku přepravní řád<sup>23</sup>. Takovým prováděcím předpisem byla s účinností do 31. prosince 2013 vyhláška Ministerstva dopravy č. 17/1966 Sb., o leteckém přepravním řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „LPŘ“). Tato stanovila práva, povinnosti a odpovědnost provozovatele letecké dopravy, cestujících a přepravníků, vztahující se přitom na veškerou vnitrostátní a mezinárodní přepravu cestujících, zavazadel a zboží provozovanou dopravcem. Vnitrostátní přepravou se pak dle LPŘ rozuměla přeprava, při které podle smlouvy leží místo odletu a místo určení, ať již dojde k přerušení přepravy či nikoliv, na území České republiky. Ustanovení § 4 LPŘ dále stanovilo, že podrobná ustanovení o letecké přepravě cestujících, zavazadel a zboží obsahují podrobné přepravní podmínky vydané dopravcem se souhlasem ministerstva dopravy. Jízdné, přepravné a náhrady za služby spojené s leteckou přepravou stanovil tarif. Při pravidelné letecké přepravě se pak ve smyslu ust. § 7 odst. 1, odst. 2 LPŘ stával součástí právního režimu vnitrostátní (potažmo i mezinárodní) letecké přepravy osob taktéž letový řád, podávající přesný přehled o spojích a uspořádání letecké pravidelné přepravy.

S ohledem na shora uvedené se tak na veřejnou leteckou přepravu osob aplikují ust. § 2550 a násl. občanského zákoníku, ustanovení zákona o civilním letectví, právní předpisy evropského a mezinárodního práva, a taktéž příslušné smluvní přepravní podmínky a další dokumenty, které se uzavřením smlouvy o přepravě osob staly její součástí. K uvedenému též shodně Nejvyšší soud České republiky<sup>24</sup> konstatuje, že „*za situace, kdy neexistuje přepravní řád, na něhož odkazuje § 763 odst. 1 obč. zák. (dnes ust. § 2578 občanského zákoníku, pozn. autora), je třeba, pokud jde o stanovení práv cestujícího vůči dopravci v souvislosti s nesplněním smluvní povinnosti dopravce, vycházet z přepravních podmínek žalované, jež jsou součástí smlouvy o přepravě.*“ Konečně v případě, kdy by danou situaci neupravoval žádný z uvedených předpisů vnitrostátního, evropského či použitelného mezinárodního práva, lze taktéž *ad hoc* uvažovat o analogickém použití ustanovení PŘVOD.

---

<sup>23</sup> Neboť tak stanoví přímo použitelný předpisy Evropských společenství (ust. § 2578 občanského zákoníku in fine)

<sup>24</sup> Rozsudek Nejvyššího soudu České republiky ze dne 30. 10. 2008, sp. zn. 33 Odo 1052/2006

### 2.3.2 Mezinárodní letecká přeprava osob

Sdělením ministerstva zahraničních věcí č. 123/2003 byla ve Sbírce mezinárodních smluv uveřejněna Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě ze dne 28. května 1999 (dále jen „Montrealská úmluva“ či v této subkapitole „Úmluva“). Tato Úmluva se dle čl. 1 odst. 1 vztahuje na veškerou mezinárodní přepravu osob, zavazadel a nákladu, prováděnou letadlem za úplatu, přičemž ve stejném rozsahu se vztahuje též na bezplatnou leteckou přepravu, kterou provádějí podniky a organizace zabývající se leteckou dopravou, stejně jako na leteckou přepravu prováděnou jinou osobou, než je smluvní dopravce (čl. 39 – 48 Úmluvy).

Mezinárodní přepravou se ve smyslu Úmluvy rozumí jakákoli přeprava, při níž podle dohody mezi zúčastněnými stranami leží místo odletu a místo určení, ať již dojde nebo nedojde k přerušení přepravy nebo překládání, buď na území dvou smluvních stran, nebo na území jedné smluvní strany, je-li stanovena zastávka na území jiného státu, a to i když tento stát není smluvní stranou.<sup>25</sup> *A contrario* přeprava mezi dvěma místy na území jedné smluvní strany bez dohodnuté zastávky na území jiného státu se pro účely Úmluvy za mezinárodní přepravu nepovažuje (čl. 1 odst. 2 Úmluvy). Taktéž je nutno zdůraznit, že přeprava, která má být provedena postupně několika dopravci, se pro účely této Úmluvy považuje za jednu nepřerušenu přepravu, pokud byla stranami zamýšlena jako jediný výkon, a to bez ohledu na to, zda byla sjednána ve formě jediné smlouvy nebo několika smluv, a nepozbývá proto své mezinárodní povahy jen proto, že jedna nebo několik smluv bude plněno zcela v rámci území jednoho státu (čl. 1 odst. 3 tamtéž); každý dopravce, který přijme cestující, zavazadla nebo náklad, podléhá pravidlům stanoveným Úmluvou a je považován za jednu ze stran přepravní smlouvy do té míry, na jakou část přepravy jemu svěřené se přepravní smlouva vztahuje (čl. 36 odst. 1 Úmluvy). Ve smyslu čl. 55 pak má Montrealská úmluva přednost před dalšími vyjmenovanými pravidly, jimiž se řídí mezinárodní letecká přeprava.<sup>26</sup>

---

<sup>25</sup> Těto definici odpovídalo vymezení mezinárodní přepravy v dříve účinném leteckém přepravním řádu.

<sup>26</sup> A to buď a) mezi členskými státy této úmluvy, pokud jsou tyto státy společně členskými státy Úmluvy o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě podepsané ve Varšavě 12. října 1929; Protokolu, kterým se mění Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě, podepsaná ve Varšavě 12. října 1929, podepsaného v Haagu 28. září 1955; Úmluvy o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě prováděnou jinou osobou než smluvním dopravcem, doplňující Varšavskou úmluvu, podepsané v Guadalajaře 18. září 1961; Protokolu, kterým se doplňuje Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě, podepsaná ve Varšavě 12. října 1929, ve znění Protokolu podepsaného v Haagu 28. září 1955, podepsaného v Guatemala City 8. března 1971;

Přepravní právní poměry v mezinárodní letecké přepravě osob, spadající do působnosti Montrealské úmluvy, se tak v uvedeném rozsahu řídí právě ustanoveními této Úmluvy, přičemž je třeba mít na paměti též skutečnost, že tato byla ve smyslu rozhodnutí Rady ES č. 2001/539/ES ze dne 5. dubna 2001, s platností od 28. června 2004, schválena jménem Evropského společenství za závaznou i pro jednotlivé členské státy dnešní Evropské unie.

### **2.3.3 Letecká přeprava osob na unijní úrovni**

V oblasti letecké přepravy osob byla, jak již uvedeno výše, přenechána její podrobnější úprava ustanovením § 2578 občanského zákoníku přímo použitelným předpisům Evropských společenství. Nejvýznamnějšími unijními předpisy, regulujícími tuto problematiku, pak jsou a) nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91 (dále jen „nařízení č. 261/2004“), b) nařízení Rady (ES) č. 2027/97 ze dne 9. října 1997, o odpovědnosti leteckého dopravce při letecké dopravě cestujících a jejich zavazadel, ve znění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002 ze dne 13. května 2002 (dále jen „nařízení č. 2027/97“), c) nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ze dne 24. září 2008, o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství, a konečně d) nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1107/2006 ze dne 5. července 2006, o právech osob se zdravotním postižením a osob s omezenou schopností pohybu a orientace v letecké dopravě.

Co do úpravy práv cestujících plní funkci již zrušeného leteckého přepravního řádu zejména uvedená nařízení č. 2027/97, provádějící toliko ustanovení Montrealské úmluvy (viz níže), a nařízení č. 261/2004, jež stanoví minimální práva cestujících, jestliže je jim odepřen nástup na palubu proti jejich vůli, anebo jestliže je jejich let zrušen či zpožděn (čl. 1 odst. 1). Toto nařízení se přitom vztahuje na cestující odlétající z letiště

---

Doplňkových protokolů č. 1 až 3 a Montrealského protokolu č. 4, kterými se doplňuje Varšavská úmluva ve znění Haagského protokolu nebo Varšavská úmluva ve znění Haagského protokolu a protokolu z Guatemala City, podepsaných v Montrealu 25. září 1975, a nebo b) na území kteréhokoli členského státu této úmluvy, pokud je tento stát členským státem jednoho z uvedených dokumentů.

umístěného na území členského státu, na které se vztahuje Smlouva o založení Evropského společenství (potažmo Smlouva o fungování EU), stejně jako na cestující odlétající z letiště umístěného na území třetí země na uvedené letiště umístěné na území členského státu, pokud neobdrželi náhradu nebo odškodnění a nebyla jim poskytnuta pomoc v této třetí zemi a pokud je provozující letecký dopravce dopravcem společenství (čl. 3 odst. 1 nařízení č. 261/2004). Toto platí pod podmínkou, že cestující mají potvrzenou rezervaci pro dotčený let a vyjma případu zrušení podle čl. 5 se přihlásí k přepravě, jak je předem stanoveno a v čase uvedeném leteckým dopravcem, nebo jestliže není uveden čas, nejpozději 45 minut před zveřejněným časem odletu, nebo pokud jsou dopravcem převedeni z letu, který měli rezervovaný, na jiný let. Kromě dalších podmínek aplikace nařízení č. 261/2004 je v čl. 3 odst. 3 stanoveno, že toto se nevztahuje na cestující, kteří cestují bezúplatně nebo za snížené ceny, které nejsou veřejnosti přímo nebo nepřímo dostupné.

## ***2.4 Právní režim dalších druhů přepravy osob***

### **2.4.1 Vodní vnitrozemská a námořní přeprava osob**

Právní úprava vnitrozemské plavby, tedy provozování plavidla na vnitrozemských vodních cestách, je obsažena v zákoně č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské platbě, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o vnitrozemské platbě“). Tento zákon stanoví mj. i podmínky pro provozování vodní dopravy pro cizí potřeby<sup>27</sup> a povinnosti provozovatele veřejné vodní dopravy, když v ust. § 35 odst. 1 stanoví, že tento je povinen přepravit za sjednanou cenu osobu, která o to požádá, a přijmout k přepravě zásilku za sjednanou cenu, jsou-li splněny smluvní přepravní podmínky a nebrání-li mu v tom provozní podmínky; dle odst. 2 citovaného ustanovení je provozovatel dále povinen před zahájením provozu zveřejnit v Obchodním věstníku smluvní přepravní podmínky, za nichž bude veřejnou dopravu provozovat, jízdní řád, tarif, den zahájení provozu a rozsah bezbariérovosti.

Z vícestranných mezinárodních úmluv, vztahujících se obecně k vnitrozemské plavbě, zaujímá významnější postavení toliko Budapeštská úmluva o smlouvě o přepravě

---

<sup>27</sup> Tedy spolehlivost, koncese a odborná způsobilost (ust. § 33 odst. 1, odst. 2, § 33a zákona o vnitrozemské plavbě).

zboží po vnitrozemských vodních cestách (CMNI), vyhlášená Sdělením ministerstva zahraničních věcí pod č. 32/2006 Sb. m. s.

Za situace, kdy vnitrozemská vodní přeprava osob nedisponuje přepravním řádem, který by ji podrobněji upravoval, lze ve světle shora uvedeného konstatovat, že tato se, krom příslušných veřejnoprávních předpisů (zejména zákon o vnitrozemské platbě) a přímo použitelných předpisů Evropských společenství<sup>28</sup>, řídí ustanoveními § 2550 a násl. občanského zákoníku, smluvními přepravními podmínkami provozovatele, uveřejněnými v Obchodním věstníku, jízdním řádem plaveb a tarifem cen.

Námořní plavbou se, ve smyslu ust. § 2 odst. 1 zákona č. 61/2000 Sb., o námořní plavbě, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o námořní plavbě“), rozumí provozování námořních plavidel na volném moři, ve výlučné ekonomické zóně a v souostrovských vodách, v pobřežním moři a na úsecích vnitrozemských vodních cest s pobřežním mořem spojených až po poslední přístav, který plní funkci přístavu pro námořní lodě a pobyt námořních plavidel v přístavech. Samotný zákon o námořní plavbě pak upravuje podmínky provozování námořní plavby námořními plavidly pod státní vlajkou České republiky a práva a povinnosti právnických a fyzických osob s tím spojené, přičemž platí, že na námořním plavidle plujícím pod státní vlajkou České republiky se uplatňuje právní řád České republiky. V pobřežním moři nebo na vnitrozemských vodních cestách s pobřežním mořem spojených a v přístavu platí na námořním plavidle plujícím pod státní vlajkou České republiky právní řád České republiky, pokud pobřežní stát neuplatní svoje právo v souladu s mezinárodním právem (ust. § 4 odst. 2), leč pod státní vlajkou České republiky nelze dle citovaného zákona provozovat námořní plavbu za účelem provozování rybolovu, trajektové lodě nebo lodě typu Ro/Ro a osobní lodě<sup>29</sup>. Pro přepravu osob prostřednictvím námořních plavidel, plujících pod státní vlajkou České republiky, se tak za podmínek zákona o námořní plavbě, nestanoví-li příslušná mezinárodní smlouva, kterou je Česká republika vázána jinak, použijí toliko ustanovení § 2550 a násl. občanského zákoníku; z komunitárních norem pak lze jmenovat již

---

<sup>28</sup> Zejm. nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1177/2010 ze dne 24. listopadu 2010, o právech cestujících při cestování po moři a na vnitrozemských vodních cestách a o změně nařízení (ES) č. 2006/2004, popř. nařízení Rady (EHS) č. 3921/91 ze dne 16. prosince 1991, kterým se stanoví podmínky, za nichž může dopravce nerezident provozovat přepravu zboží a cestujících po vnitrozemských vodních cestách uvnitř členského státu.

<sup>29</sup> Tedy námořního plavidla určeného k přepravě více než 12 cestujících, přičemž za cestujícího se považuje každá přepravovaná osoba s výjimkou velitele lodi, ostatních členů posádky lodi a dítěte mladšího 1 roku (ust. § 2 odst. 8 zákona o námořní plavbě).

zmíněné nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1177/2010 ze dne 24. listopadu 2010, o právech cestujících při cestování po moři a na vnitrozemských vodních cestách a o změně nařízení (ES) č. 2006/2004, či nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 392/2009 ze dne 23. dubna 2009, o odpovědnosti dopravců k cestujícím po moři v případě nehod.

#### 2.4.2 Železniční peážní přeprava osob

Železniční peážní (nebo také privilegovanou) přepravu můžeme definovat jako způsob vnitrostátní osobní a nákladní železniční dopravy uskutečněný privilegovanými vlaky mezi dvěma místy na území jedné smluvní strany, přičemž část dopravní cesty vede přes území druhé smluvní strany<sup>30</sup>, a to na základě mezinárodní smlouvy. Ačkoliv z hlediska přítomnosti mezinárodní prvku (část přepravy je uskutečňována na území cizího státu) lze peážní přepravu považovat za přepravu mezistátní, tak přepravní smlouva, kterou uzavírá cestující s dopravcem pro přepravu realizovanou z části přes území cizího státu průvozem, není smlouvou, která by se řídila režimem mezinárodní železniční přepravy osob (Úmluva COTIF), neboť výchozí i cílová stanice leží na území téhož státu. Nejde-li (z hlediska práva) o přepravu mezinárodní, jde o přepravu vnitrostátní, neboť *tertium non datur*. To platí dokonce i tehdy, pokud během jízdy přes území cizího státu vlaky pravidelně zastavují – v souladu s příslušnou dohodou – za účelem nástupu a výstupu cestujících.<sup>31 32</sup>

Mezinárodními dohodami, upravujícími železniční peážní přepravu se sousedními státy, jsou pro Českou republiku a) Dohoda mezi republikou Československou a republikou Polskou o privilegované průvozní dopravě železniční z Československa do Československa přes Głuchołazy z roku 1949, publikovaná ve sbírce mezinárodních smluv pod č. 45/2005 Sb. m. s., b) Dohoda mezi Československou socialistickou republikou a Polskou lidovou republikou o československé průvozní dopravě přes území

---

<sup>30</sup> Čl. 1 odst. 1 písm. b) Smlouvy mezi Českou republikou a Slovenskou republikou o železniční peážní dopravě v mimořádných situacích (viz níže)

<sup>31</sup> FRINTA, Ondřej.: Komentář k § 760. In ELIÁŠ, Karel et al.: *Občanský zákoník. Velký akademický komentář. Úplný text zákona s komentářem, judikaturou a literaturou podle stavu k 1. 4. 2008.* 2. svazek. 1. vydání. Praha: Linde Praha, a. s., 2008, s. 2222

<sup>32</sup> Kupř. výměr Ministerstva financí č. 01/2014 ze dne 22. listopadu 2013, kterým se vydává seznam zboží s regulovanými cenami, taktéž definuje peážní přepravu jako vnitrostátní přepravu, u které část přepravní cesty vede přes území sousedního státu.

Polské lidové republiky na úseku železniční trati mezi stanicemi Hrádek nad Nisou a Zittau z roku 1964, vyhlášená pod č. 201/1964 Sb., c) Smlouva mezi Českou republikou a Spolkovou republikou Německo o železniční dopravě přes společné státní hranice a o ulehčené průvozní železniční dopravě z roku 2001, publikovaná sdělením Ministerstva zahraničních věcí pod č. 63/2001 Sb. m. s., d) Dohoda mezi vládou České republiky a vládou Spolkové republiky Německo o hraničních přechodech na společných státních hranicích, publikovaná sdělením Ministerstva zahraničních věcí pod č. 47/1997 Sb., e) Ujednání mezi Ministerstvem vnitra České republiky a Spolkovým ministerstvem vnitra Spolkové republiky Německo o zřízení předsunutých pohraničních odbavovacích stanovišť a o stanovení tras pro pohraniční odbavování během jízdy ve vlacích a na lodích z roku 2004, publikované sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 131/2004 Sb. m. s., a f) Smlouva mezi Českou republikou a Slovenskou republikou o železniční privilegované peážní dopravě v mimořádných situacích, publikovaná sdělením Ministerstva zahraničních věcí pod č. 81/2003 Sb. m. s. Uvedené mezinárodní dohody, ač primárně slouží k zajištění železniční privilegované peážní přepravy, stanoví taktéž určité povinnosti cestujících na těchto dopravních cestách, přičemž tyto se stávají součástí přepravního právního poměru mezi dopravcem a cestujícím, který je povinen se jimi řídit a dodržovat je.

## ***2.5 Přeprava lidských pozůstatků***

Lidskými pozůstatky se, ve smyslu ust. § 2 písm. a) zákona č. 256/2001 Sb., o pohřebnictví a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen “zákon o pohřebnictví“), rozumí mrtvé lidské tělo nebo jeho části do pohřbení, pokud nejsou za podmínek stanovených zvláštním právním předpisem použity pro potřeby lékařské vědy, výzkumu nebo k výukovým účelům a zpopelněny ve spalovně poskytovatele zdravotních služeb podle zvláštního právního předpisu. O přepravě lidských pozůstatků bude, vzhledem ke specifické povaze dané problematiky jak z hlediska právního, tak etického, pojednáno v této samostatné subkapitole nejprve co do určení právního režimu jejich transportu z hlediska soukromoprávního; následovat pak bude, ve spojení s příslušnými veřejnoprávními předpisy i dokumenty práva mezinárodního, samotná úprava vnitrostátní a mezistátní přepravy lidských pozůstatků.

### 2.5.1 Soukromoprávní režim přepravy lidských pozůstatků

Hlava dvanáctá části osmé občanského zákoníku z roku 1964 rozlišovala mezi smlouvou o přepravě osob a smlouvou o přepravě nákladu, hlava druhá části třetí zákona č. 513/1991 Sb., obchodní zákoník, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „obchodní zákoník“) pak v ust. § 610 a násl. obsahovala úpravu smlouvy o přepravě věci jako zvláštního smluvního typ v obchodních závazkových vztazích. Smlouvou o přepravě osob dle ust. § 760 občanského zákoníku z roku 1964 vznikalo cestujícímu, který za stanovené jízdné použije dopravní prostředek, právo, aby ho dopravce přepravil do místa určení řádně a včas. Naopak smlouvou o přepravě nákladu (ust. § 765 tamtéž) vznikalo odesílateli právo, aby mu dopravce za přepravné zásilku přepravil do určeného místa a vydal ji určenému příjemci. Ustanovení § 610 obchodního zákoníku pak stanovilo, že smlouvou o přepravě věci se dopravce zavazuje odesílateli, že přepraví věc (zásilku) z určitého místa (místo odeslání) do určitého jiného místa (místo určení), a odesílatel se zavazuje zaplatit mu úplatu (přepravné).

Obsahem závazku, vzniklého ze smlouvy o přepravě nákladu podle ust. § 765 a násl. občanského zákoníku z roku 1964, byla mj. povinnost dopravce přepravit zásilku do místa určení a vydat ji určenému příjemci. Soudobá literatura přitom konstatovala, že „občanský zákoník blíže nedefinuje, co rozumí zásilkou. Obecně je zásilkou nutno rozumět cokoliv, co je zasíláno (resp. přepravováno podle ust. § 765). Zásilkou ve smyslu ust. § 765 může být pouze věc hmotná (a to movitá), nebo mrtvé lidské tělo či jeho části.“<sup>33</sup>

Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, jak již bylo uvedeno výše, rozlišuje mezi přepravou osoby a přepravou věci, přičemž mj. odstraňuje dualismus obchodní a neobchodní úpravy smlouvy o přepravě věci, když návrh ustanovení o smlouvě o přepravě osob přejímá platnou úpravu (ust. § 760 a násl. občanského zákoníku). Návrh ustanovení o přepravě věci (nákladu) je převzat z obchodního zákoníku (ust. § 610 a násl.).<sup>34</sup> Obsahem závazku, vzniklého ze smlouvy o přepravě věci podle ust. § 2555 a

---

<sup>33</sup> FRINTA, Ondřej.: Komentář k § 765. In ELIÁŠ, Karel et al.: *Občanský zákoník. Velký akademický komentář. Úplný text zákona s komentářem, judikaturou a literaturou podle stavu k 1. 4. 2008.* 2. svazek. 1. vydání. Praha: Linde Praha, a. s., 2008, s. 2281

<sup>34</sup> ELIÁŠ, Karel. *Nový občanský zákoník s aktualizovanou důvodovou zprávou a rejstříkem.* 1. vyd. Ostrava: Sagit, 2012, s. 309



násl. občanského zákoníku, tak je na straně dopravce povinnost přepravit věc jako zásilku z místa odeslání do místa určení za úplat (přepravné) a vydat ji určenému příjemci.

Při bližším zkoumání dikce uvedených ustanovení dojdeme ke zjištění, že zatímco za účinnosti občanského zákoníku z roku 1964 bylo možno lidské pozůstatky považovat (ač *res extra commercium*) za zásilku ve smyslu ust. § 765 a násl. občanského zákoníku, neboť tato nebyla normována pouze jako věc v právním slova smyslu, za účinnosti zákona č. 89/2012 Sb., již toto bez dalšího možné není, neboť dle jeho ust. § 2555 a násl. dochází k přepravě věci jako zásilky, tedy zásilkou může být toliko pouze věc v právním slova smyslu.

V relaci k výše uvedenému je třeba poukázat na ustanovení občanského zákoníku, vztahující se k pojmu věci v právním smyslu, když tato je v ust. § 489 občanského zákoníku definována jako vše, co je rozdílné od osoby a slouží potřebě lidí. Dle ust. § 493 občanského zákoníku lidské tělo ani jeho části, třebaže byly od těla odděleny, nejsou věci, přičemž dle ust. § 92 citovaného zákona je lidské tělo pod právní ochranou i po smrti člověka. Z uvedeného tak vyplývá, že lidské tělo ani jeho části, a to ani po smrti člověka, nejsou věci v právním smyslu, a lze mít za to, že jejich přeprava nemůže být bez dalšího považována za přepravu věci ve smyslu ust. § 2555 a násl. občanského zákoníku výslovně, ale toliko za použití *analogie legis* jakožto ustanovení co do obsahu a účelu nejbližšího.

## 2.5.2 Vnitrostátní přeprava lidských pozůstatků

Veřejnoprávním předpisem, stanovícím podmínky pro zacházení s lidskými pozůstatky, tedy i podmínky jejich přepravy, je výše uvedený zákon č. 256/2001 Sb., o pohřebnictví. Tento stanoví, že s lidskými pozůstatky a s lidskými ostatky musí být zacházeno důstojně<sup>35</sup> a tak, aby nedošlo k ohrožení veřejného zdraví nebo veřejného pořádku (ust. § 4 odst. 1); z tohoto důvodu je mj. zakázáno přepravovat lidské pozůstatky v rozporu s požadavky stanovenými v ust. § 9 zákona o pohřebnictví.

Přeprava lidských pozůstatků je upravena v ust. § 8 a § 9 zákona o pohřebnictví. Provozovatel pohřební služby je povinen zajistit, aby lidské pozůstatky při převozech na místo pohřbení nebo vystavení byly vždy oblečené uloženy do konečné rakve; v ostatních

---

<sup>35</sup> Srov. ust. § 92 odst. 1 občanského zákoníku.

případech mohou být uloženy i do rakve transportní nebo do transportního vaku. Tyto rakve a transportní vaky musí být označeny tak, aby nemohlo dojít k záměně lidských pozůstatků v nich uložených. Označení rakve a transportního vaku musí odpovídat dokumentaci vystavené prohlížejícím lékařem (ust. § 8 odst. 1). Pokud přeprava nekonzervovaných nebo nebalzamovaných lidských pozůstatků přesahuje dobu 8 hodin nebo vzdálenost 500 km, musí provozovatel pohřební služby zajistit, aby byly lidské pozůstatky uloženy do neprodyšně uzavřené rakve nebo uloženy v chladicím zařízení. (odst. 2 cit. ust.). Pokud provozovatel pohřební služby zajišťuje přepravu lidských pozůstatků po pozemních komunikacích prostřednictvím jiného dopravce, může uzavřít přepravní smlouvu za předpokladu, že obsahuje závazek dopravce uskutečnit přepravu jen dopravními prostředky odpovídajícími požadavkům stanoveným tímto zákonem (odst. 3 cit. ust.); lidské pozůstatky pak může vedle provozovatele pohřební služby přepravovat k provedení pitvy jako součásti zdravotních služeb též poskytovatel zdravotních služeb za podmínek stanovených zákonem o pohřebnictví. Ustanovení § 9 odst. 1 zákona o pohřebnictví pak stanoví požadavky na vozidlo, kterým mohou být lidské pozůstatky převáženy po pozemních komunikacích.<sup>36</sup> Konečně ust. § 9 odst. 2 zákona o pohřebnictví stanoví, že přepravu lidských pozůstatků osoby, která byla v době úmrtí nakažena nebezpečnou nemocí, lze provést jen s předchozím povolením krajské hygienické stanice.

Ve veřejné drážní přepravě upravuje nařízení vlády č. 1/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou nákladní dopravu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ŽPŘ“), přepravu lidských pozůstatků<sup>37</sup> jako rychlou vozovou zásilku (ust. § 17 odst. 1 ŽPŘ), tedy jako vozovou zásilku, podanou k přepravě s dodací lhůtou nejméně o 25% kratší než je

---

<sup>36</sup> Musí se jednat o speciální vozidlo k tomuto účelu schválenému podle vyhlášky č. 102/1995 Sb., o schvalování technické způsobilosti a technických podmínkách provozu silničních vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, nebo o vozidlo se skříňovou karoserií. Skříňová karoserie může být v provedení pevné nástavby nebo nedělené skříně. V případě nedělené skříně musí být prostor určený pro posádku vozidla od prostoru určeného k přepravě lidských pozůstatků oddělen pevnou přepážkou. Ve skříňových vozidlech lze lidské pozůstatky přepravovat pouze ve speciálních pevných nebo výměnných nástavbách nebo kontejnerech umístěných v prostoru pro přepravu nákladu, které musí být, včetně jejich umístění a uchycení ve vozidle, schváleny. Ložný prostor speciálního vozidla určeného pro přepravu lidských pozůstatků nebo prostor skříně vozidla, pevné nebo výměnné nástavby nebo kontejneru, kde mají být lidské pozůstatky převáženy, musí být určen výhradně pro přepravu lidských pozůstatků v rakvích nebo v transportních vacích a musí být opatřen osvětlením a potřebnými úchyty pro upevnění rakví nebo transportních vaků. Stěny a dno prostoru pro přepravu lidských pozůstatků a stěny a dno pevné nebo výměnné nástavby nebo kontejneru musí být snadno omyvatelné.

<sup>37</sup> ŽPŘ v ust. § 17 užívá pro lidské pozůstatky nesprávně pojmu „zemřelá osoba“, proto je budeme používat v této práci synonymicky.

dodací lhůta stanovená železničním přepravním řádem [ust. § 2 písm. i) citovaného nařízení vlády]; zemřelá osoba musí být uzavřena ve dvojité kovové rakvi nebo v kovové rakvi s další vnější rakví dřevěnou nebo vnější rakví z jiného vhodného materiálu. Rakev musí být zabezpečena ve voze proti posunutí (ust. § 17 odst. 2 ŽPŘ). Při přepravě musí být záilka se zemřelou osobou doprovázena průvodcem záilky jedoucím ve stejném vlaku, pokud odesílatel zápisem v nákladním listu neprohlásí, že zajistil, aby příjemce vozové záilky ji odebral ihned po podání zprávy o jejím příchodu do stanice určení (odst. 3 citovaného ustanovení). Ve voze, v němž je přepravována zemřelá osoba, smějí být přepravovány jen věci patřící k pohřbu. V jednom voze může být přepravováno i více zemřelých osob, je-li příjemcem jedna osoba (ust. § 17 odst. 4 tamtéž).

### 2.5.3 Mezinárodní přeprava lidských pozůstatků

Ustanovení § 9 odst. 3 věty první zákona o pohřebnictví obsahuje výslovný, leč nadbytečný odkaz na přepravu lidských pozůstatků, na kterou se vztahují mezinárodní smlouvy, jimiž je Česká republika vázána, když stanoví, že tato se provádí způsobem upraveným těmito smlouvami<sup>38</sup>. Příslušnou mezinárodní smlouvou je pak Mezinárodní Ujednání o přepravě mrtvol, vyhlášené pod č. 44/1938 Sb. (dále jen „Ujednání“).

Pro přepravu mrtvol<sup>39</sup> jakýmkoli dopravním prostředkem a za jakýchkoli podmínek je třeba zvláštního průvodního listu (umrlčího pasu); uvedený umrlčí pas bude vydán úřadem příslušným pro místo úmrtí nebo pohřbení, jde-li o exhumované pozůstatky (čl. 1 Ujednání).<sup>40</sup> V čl. 3 Ujednání jsou pak stanoveny zejména hygienické a technické podmínky přepravy mrtvol.<sup>41</sup> Přeprava mrtvol osob zemřelých na mor, cholera,

---

<sup>38</sup> Neboť, jak již uvedeno výše, článek 10 zákona č. 1/1993 Sb., Ústavy České republiky, v platném znění stanoví, že vyhlášené mezinárodní smlouvy, k jejichž ratifikaci dal Parlament souhlas a jimiž je Česká republika vázána, jsou součástí právního řádu; stanoví-li mezinárodní smlouva něco jiného než zákon, použije se mezinárodní smlouva.

<sup>39</sup> Rozuměj lidských pozůstatků ve smyslu ust. § 2 písm. a) zákona č. 256/2001 Sb., o pohřebnictví.

<sup>40</sup> Příslušným úřadem se rozumí ve smyslu ust. § 9 odst. 3 zákona o pohřebnictví Krajská hygienická stanice.

<sup>41</sup> Mrtvola bude uložena do kovové rakve, jejíž dno bylo posypáno asi 5 cm tlustou vrstvou absorpční hmoty (rašelina, dřevěné piliny, mleté dřevěné uhlí atd.) napuštěné antiseptickým roztokem. Došlo-li k úmrtí v důsledku nakažlivé nemoci, bude mrtvola zabalena do prostěradla, napuštěného antiseptickým roztokem. Kovová rakev se pak neprodyšně uzavře (spájením) a vloží do dřevěné rakve tak, aby se v ní nemohla pohybovat. Dřevěná rakev bude z prken silných alespoň 3 cm, těsně k sobě všude přiléhajících a její uzávěr musí být zajištěn šrouby nanejvýše 20 cm od sebe vzdálenými; mimo to bude rakev ztužena kovovými pruhy.

neštovice nebo skvrnitý tyf není dovolena na území smluvních států před uplynutím alespoň jednoho roku od úmrtí (čl. 4 Ujednání). Články 5 až 9 Ujednání pak stanoví zvláštní pravidla pro přepravu mrtvol po železnici, automobilem, letadlem a lodí.

Smluvní státy mohou ve smyslu čl. 10 Ujednání svobodně poskytnouti větších výhod ať již na základě dvoustranných dohod, nebo na základě zvláštních rozhodnutí, k nimž došlo společnou dohodou. Ujednání se vztahuje dle čl. 11 na mezinárodní přepravu mrtvol jak po úmrtí, tak po exhumaci. Jeho ustanovení nejsou nikterak na újmu předpisům, platným v dotčených státech, pokud jde o pohřbívání a exhumace. Je však výslovně stanoveno, že toto Ujednání se nevztahuje na přepravu mrtvol, která se provádí v pohraničních oblastech, a na přepravu popele (čl. 10 a čl. 11 Ujednání).

Pro mezistátní přepravu lidských pozůstatků má taktéž význam ust. § 9 odst. 4 zákona o pohřebnictví, podle nějž dojde-li k úmrtí na území státu, který není vázán příslušnou mezinárodní smlouvou, je pro převoz na území České republiky nebo převoz přes její území nutný souhlas diplomatické mise nebo konzulárního úřadu příslušného k zastupování zájmů České republiky. Souhlas může být vydán po předložení úmrtního listu a potvrzení o tom, že proti přepravě není námitek z hlediska trestněprávního nebo zdravotního, zejména že osoba, která má být přepravována, nebyla v době úmrtí nakažena nebezpečnou nemocí.

### 3. Smlouva o přepravě osoby

Smlouva o přepravě osoby je jedním z typizovaných smluvních typů, jejichž úprava je obsažena v ustanoveních občanského zákoníku, konkrétně jeho části čtvrté, hlavě druhé, dílu sedmém, pododdílu prvním. Ust. § 2550 občanského zákoníku stanoví, že smlouvou o přepravě osoby se dopravce zavazuje přepravit cestujícího do místa určení a cestující se zavazuje zaplatit jízdné; tímto je také vymezen obsah závazku ze smlouvy o přepravě osob, tedy povinnost dopravce přepravit cestujícího za úplatu do místa určení a povinnost cestujícího poskytnout dopravci úplatu – jízdné, s nimiž se pojí též korelující subjektivní práva smluvních stran. Pojmovými znaky smlouvy o přepravě osoby ve smyslu občanského zákoníku jsou tak a) přeprava osoby (cestujícího), b) místo určení, a c) úplata (jízdné). Jakýkoliv závazek mezi příslušnými smluvními stranami, jehož obsahem je výše uvedené, se tak bude řídit ustanoveními § 2550 a násl. občanského zákoníku.

Obsahem závazku dopravce ve smyslu ust. § 760 občanského zákoníku z roku 1964 byla jeho povinnost přepravit cestujícího za úplatu řádně a včas do místa určení, a to za použití dopravního prostředku. Jak vidno z dikce ustanovení § 2550 zákona č. 89/2012 Sb., není již pojmovým znakem smlouvy o přepravě osob (potažmo podmínkou řádného splnění závazku ze smlouvy o přepravě osob) použití dopravního prostředku dopravcem k přepravě cestujícího. Důvodová zpráva k občanskému zákoníku o motivaci zákonodárce mlčí<sup>42</sup>. Lze se však domnívat, že cílem této změny je snaha o překonání některých závěrů, k nimž by za použití gramatického výkladu citovaného ustanovení bylo možné dojít. Z dikce ust. § 760 občanského zákoníku z roku 1964 totiž za použití uvedené výkladové metody vyplývalo, že právo být dopravcem přepraven do místa určení řádně a včas vzniká cestujícímu, který za stanovené jízdné použije dopravní prostředek až okamžikem, kdy cestující tento dopravní prostředek skutečně použije (a tedy až tímto okamžikem by došlo k uzavření smlouvy o přepravě osob).

Doktrína postupem času došla k závěru, že v rámci přepravy osob za předpokladu, že k zakoupení jízdenky (zaplacení jízdného) došlo ještě před samotným použitím

---

<sup>42</sup> Naopak není bez zajímavosti, že k ust. § 2321, pojednávajícím o nájmu dopravního prostředku, nabízí důvodová zpráva definici pojmu dopravní prostředek, když tímto se „rozumí jakékoli vozidlo (motorové i bezmotorové, silniční, kolejové, letadlo, vznášedlo atd.), které slouží přepravování nákladu nebo lidí, popřípadě obojího.“

dopravního prostředku, dochází ke vzniku dvou občanskoprávních vztahů<sup>43</sup> s různým obsahem, kdy první z nich vzniká okamžikem zakoupení jízdenky, a druhý okamžikem, kdy cestující dopravní prostředek použije. Rozdílné názory však panovaly v otázce koherence těchto občanskoprávních vztahů v rámci smluvního vztahu ze smlouvy přepravní. Někteří autoři zastávali názor, že „zakoupení jízdenky občanem před použitím dopravního prostředku v první řadě znamená, že mezi občanem a prodejní organizací došlo k uzavření kupní smlouvy“, přičemž „předmětem této kupní smlouvy je movitá věc – jízdenka, za kterou občan zaplatil stanovenou cenu. Zvláštností těchto případů však je – a v tom vystupuje výrazně do popředí jejich funkční souvislost s osobní přepravou – že od okamžiku, kdy se tato jízdenka dostane do dispozice občana, zároveň vzniká první z výše zmíněných občanskoprávních vztahů mezi občanem a příslušným dopravcem. Takto vzniklý občanskoprávní vztah mezi občanem a dopravcem však není ještě osobním přepravním právním vztahem podle § 307 a násl. (dnes § 2550 a násl., pozn. autora) občanského zákoníku“, když „tento občanskoprávní vztah není občanským zákoníkem výslovně upraven a v důsledku toho pojmenován. Obsahem tohoto zvláštního občanskoprávního vztahu je povinnost dopravce umožnit použití dopravního prostředku tomu občanovi, který se prokáže platnou jízdenkou a tomu odpovídající právo (nikoli povinnost) občana, aby mu bylo použití dopravního prostředku dopravcem umožněno. Teprve tehdy, jestliže občan použil dopravní prostředek, došlo k uzavření přepravní smlouvy o přepravě občana a tím ke vzniku přepravního právního vztahu podle ust. § 307 a násl. občanského zákoníku.“<sup>44</sup> Naopak jiní s tímto pojetím polemizovali, tvrdíce že „jestliže z uvedených příčin je plně důvodné obojí vztahy od sebe odlišovat, nelze zároveň ani přehlížet, že obojí vztahy tkví v tomtéž smluvním základu. Na tomto jednotném smluvním základu nemění nic zjištění, že jak koupě jízdenky, tak i použití dopravního prostředku cestujícím jsou právními skutečnostmi, z nichž s každou jsou spojeny zvláštní právní následky, neboť vzdor tomu jsou obojí právní vztahy spolu svým smluvním základem bezprostředně funkčně spjaty. Lze proto právem klást otázku, zda je v těchto

---

<sup>43</sup> V relaci k doktrinálním názorům, soudním rozhodnutím či dikci ustanovení právních předpisů, vycházejícím z terminologie občanského zákoníku z roku 1964, bude v této práci ponechán užitý výraz „právní vztah“, jenž je však třeba vykládat ve smyslu výrazu „právní poměr“ dle ustanovení občanského zákoníku z roku 2012.

<sup>44</sup> FIALA, Josef; ŠVESTKA, Jiří. Úvaha nad některými otázkami osobní přepravy podle občanského zákoníku. In ZDOBINSKÝ, Stanislav. *Socialistická zákonnost: časopis pro právní praxi*. Praha: Ministerstvo spravedlnosti ČSR. 1x měsíčně, ročník XXXII, č. 3, s. 146

případech třeba pojetí dvou různých smluv a zda uvedeným skutečností neodpovídá spíše pojetí dvou druhů osobních přepravních vztahů, z nichž každý tvoří náplň zvláštní etapy jednotného smluvního vztahu.<sup>45</sup> Uvedenému pojetí přepravní smlouvy jako jednoho smluvního vztahu lze dle názoru autora přisvědčit, stejně jako závěru, že cestující, který koupí jízdenku, nabývá právo použít dopravního prostředku. Zmíněnému právu cestujícího odpovídá smluvní povinnost dopravce cestujícímu výkon tohoto práva umožnit. Tato povinnost dopravce nevzniká tedy teprve použitím dopravního prostředku, touto skutečností se stává pouze nepodmíněnou.<sup>46</sup> Ve světle uvedeného se tak jeví znění ust. § 2550 občanského zákoníku jako krok k jednoznačnějšímu výkladu vzniku smlouvy o přepravě osob, ačkoliv zevrubnějším výkladem bylo možno dospět ke zjištění, že okamžik použití dopravního prostředku nemusí být bez dalšího totožný s okamžikem uzavření přepravní smlouvy, i za účinnosti občanského zákoníku z roku 1964.

### ***3.1 Odlišení od vybraných smluvních typů***

Obsah smlouvy o přepravě osob (resp. závazku z ní) lze taktéž determinovat poukazem na odlišnosti smluvních typů, které jsou svým obsahem tomuto nejbližší. V oblasti dopravy, resp. přepravy se v první řadě jedná o smlouvu o přepravě věci dle ust. § 2555 a násl. občanského zákoníku, kterou se dopravce zavazuje, že přepraví za úplatu (přepravné) odesílateli věc jako zásilku z místa odeslání do místa určení; oproti smlouvě o přepravě osoby je zde zejména zřejmá odlišnost v předmětu přepravy, tedy v tomto případě věci jako zásilky, namísto osoby. Tato pro potřeby nového kodexu do značné míry přejímá, sjednocuje a nahrazuje dosavadní úpravu smlouvy o přepravě nákladu, obsaženou v ust. § 765 a násl. občanského zákoníku z roku 1964, potažmo smlouvy o přepravě věcí (ust. § 610 a násl. obchodního zákoníku). Dále můžeme jmenovat smlouvu o provozu dopravního prostředku dle ust. § 2582 a násl. občanského zákoníku, kterou se provozce zavazuje přepravit za úplatu (odměnu) náklad určený objednatelům a k tomu účelu vykonat alespoň jednu předem určenou cestu, anebo vykonat ve smluvené době větší počet cest, jak to objednatel určí, a jejíž úprava recipuje dříve platnou úpravu,

---

<sup>45</sup> KNAP, Karel. K některým otázkám smluvního vztahu z pravidelné hromadné osobní přepravy. In ZDOBINSKÝ, Stanislav. *Socialistická zákonnost: časopis pro právní praxi*. Praha: Ministerstvo spravedlnosti ČSR. 1x měsíčně, ročník XXXII, č. 5, s. 259

<sup>46</sup> Tamtéž.

obsaženou v ust. § 638 a násl. obchodního zákoníku. I v tomto případě spočívá hlavní odlišnost (kromě pojmenování smluvních stran) v předmětu přepravy, kterou je náklad, nikoliv osoba. Taktéž je třeba poukázat na smlouvu zasílatelskou (spedice), jako jednu ze smluv příkazního typu, kterou se zasílatel zavazuje obstarat příkazci za úplatu (odměnu) vlastním jménem na jeho účet přepravu zásilky z určitého místa do jiného určitého místa, případně i obstarat nebo provést úkony s přepravou související (ust. § 2471 a násl. občanského zákoníku). Stejně jako u předcházejících smluvních typů, i úprava smlouvy zasílatelské v občanském zákoníku je recepcí úpravy, obsažené v obchodním zákoníku, konkrétně v ust. § 601 a násl.; zasílatel přitom jedná vlastním jménem, avšak na účet příkazce. Jde tak v podstatě o přizpůsobenou komisionářskou smlouvu v oblasti obstarávání přepravy věcí. Z tohoto důvodu NOZ stanoví, že se na zasílatelství použijí přiměřeně i ustanovení o komisi. Spedici je však nutné odlišit od smlouvy o přepravě věci. Zatímco v případě smluv o přepravě věci půjde o právní poměr mezi odesílatelem zásilky a dopravcem, u zasílatelství půjde o právní poměr mezi odesílatelem a tím, kdo pro odesílatele přepravu obstarává, ale přepravu neprovádí. Neodporuje-li to smlouvě, nebo nezakáže-li to příkazce nejpozději do začátku uskutečňování přepravy, není vyloučeno, aby zasílatel provedl přepravu i sám. Současně může zasílatel užít k obstarání přepravy i dalšího zasílatele (mezizasílatele).<sup>47</sup> Konečně posledním příbuzným smluvním typem, jehož úprava byla dříve obsažena v obchodním zákoníku (konkrétně ust. § 630 a násl.), je smlouva o nájmu dopravního prostředku, kterou se pronajímatel zavazuje přenechat nájemci za úplatu (nájemné) na určitou dobu užívání dopravního prostředku (ust. § 2321 a násl. občanského zákoníku); kauzou tak v tomto případě není přeprava osoby, nýbrž toliko přenechání dopravního prostředku k užití jinému. V neposlední řadě lze zmínit smlouvu o zájezdu (ust. § 2521 a násl. občanského zákoníku), na jejímž základě je pořadatel povinen obstarat pro zákazníka za úplatu (souhrnnou cenu) předem připravený soubor služeb cestovního ruchu (zájezd), přičemž platí, že zájezd je soubor služeb cestovního ruchu, pokud je uspořádán na dobu delší než dvacet čtyři hodiny nebo zahrnuje-li přenocování a obsahuje-li alespoň dvě z plnění, vyjmenovaných v ust. § 2252 odst. 1 občanského zákoníku, když jedním z těchto plnění je i doprava, která však nemůže být plněním jediným. Tento smluvní typ vychází z ust. § 852a a násl. občanského

---

<sup>47</sup> ŠPERL, Milan. *Speditérství ve staronovém kabátu*. [online]. Dostupné z [http://www.ksb.cz/de/news-veroeffentlichungen/artikel/1731\\_spediterstvi-ve-staronovem-kabatu](http://www.ksb.cz/de/news-veroeffentlichungen/artikel/1731_spediterstvi-ve-staronovem-kabatu)



zákoníku z roku 1964, leč s přihlédnutím k některým zahraničním úpravám a ke směrnici č. 90/314/EHS z 13. 6. 1990, o souborných službách pro cestování, pobytech a zájezdech.

Od smlouvy o přepravě osob je dále třeba odlišit smlouvu o provozování drážní dopravy ve smyslu zákona o dráhách. Tuto smlouvu mezi sebou uzavírají dopravce [tedy provozovatel osobní drážní dopravy<sup>48</sup> ve smyslu ust. § 2 odst. 4 ve spojení s ust. § 24 odst. 5 písm. c) zákona o dráhách] a provozovatel dráhy, na níž má být doprava provozována<sup>49</sup>, nejde-li o jednu a tu samou osobu. Smluvní strany jsou při uzavírání smlouvy o provozování drážní dopravy na dráze vázáni rozsahem a podmínkami stanovenými v rozhodnutí o licenci, udělené provozovateli osobní drážní dopravy (ust. § 31 odst. 1 zákona o dráhách).

Z příbuzných smluvních typů obecnějšího rázu, nevztahujících se primárně pouze k přepravě osob či věcí, lze jmenovat zejména smlouvu o dílo (ust. § 2586 a násl. občanského zákoníku), či smlouvu komisionářskou (ust. § 2455 a násl. tamtéž). Obsahem závazku ze smlouvy o dílo je na jedné straně závazek zhotovitele provést na svůj náklad a nebezpečí pro objednatele dílo, a na straně druhé závazek objednatele dílo převzít a zaplatit za něj cenu. Vztah mezi smlouvou o dílo a smlouvou o přepravě příležitostně vystihuje konstatování, že „hmotná práce ztělesněná nikoliv vytvořením nového díla, nýbrž přemístěním osoby nebo věci na jiné místo je předmětem závazků, které se historicky ze smlouvy o dílo samostatně vyčlenily.“<sup>50</sup>

## **3.2 Pojmové znaky smlouvy o přepravě osoby**

### **3.2.1 Přeprava osoby do místa určení**

Jedním z pojmových znaků smlouvy o přepravě osob, jak uvedeno výše, je přepravení osoby do místa určení. K tomuto je třeba poznamenat, že přepravit lze toliko osobu fyzickou. Ve světle již zmíněné definice přepravy jako přemístění osoby nebo

---

<sup>48</sup> Provozováním drážní dopravy se ve smyslu ust. § 2 odst. 4 zákona o dráhách rozumí činnost, při níž mezi provozovatelem této dopravy (dále jen "doprovce") a osobou, jejíž přepravní potřeba se uspokojuje, vzniká právní vztah, jehož předmětem je přeprava osob, věcí, zvířat anebo činnost, kterou se zajišťuje podnikání podle zvláštních předpisů.

<sup>49</sup> Provozováním dráhy jsou činnosti, kterými se zabezpečuje a obsluhuje dráha a organizuje drážní doprava (ust. § 2 odst. 3 zákona o dráhách).

<sup>50</sup> RABAN, Přemysl. *Občanské právo hmotné: relativní majetková práva*. Brno: Václav Klemm, 2013, s. 278

nákladu z místa výchozího na místo určení, a s přihlédnutím k povaze právnických osob jakožto umělých, právem vytvořených organizačních útvarů, které jsou toliko právnickou fikcí, nemající základ v reálných společenských vztazích, když primární roli při tvorbě právnických osob dle teorie fikce<sup>51</sup> hraje právo a jeho konstrukce, a teprve následně se tyto právní konstrukce přenášejí do společenské reality,<sup>52</sup> je zřejmé, že právnické osoby nejsou s to být přemíst'ovány (a tedy ani přepravovány) ve smyslu ust. § 2550 a násl. občanského zákoníku. Stejně tak bude-li přepravovanou osobou člen kolektivního statutárního orgánu (potažmo individuální statutární orgán), zaměstnanec či člen právnické osoby, i kdyby se jednalo o přepravu v rámci plnění pracovních povinností, služební cesty, nebo pokud by kupř. v průběhu přepravy statutární orgán právně jednal v rámci generálního zástupčího oprávnění, např. uzavíral smlouvy se třetími osobami – stále bude platit, že přepravovanou (a tedy i fyzicky přemíst'ovanou) osobou je sama fyzická osoba – cestující, nikoliv osoba právnická (k cestujícímu jako smluvní straně smlouvy o přepravě osoby viz dále).

Místem určení ve smyslu smlouvy o přepravě osob je takové místo, na kterém se cestující s dopravcem dohodne, přičemž toto je jednou z esenciálních náležitostí takové smlouvy. Primárním zákonným požadavkem, kladeným na smluvní ujednání o místě určení přepravy (tedy místa, do něž má být osoba na základě smlouvy přepravena), je požadavek vážnosti vůle spolu s určitostí a srozumitelností právního jednání, směřujícího k vymezení konkrétního cíle přepravy. V případech, kdy smlouva o přepravě osob vzniká již před samotným započítím přepravy, bude zpravidla místo určení přesně dohodnuto, a to s větší či menší precizností.<sup>53</sup> V takovém případě tak může být místo určení přepravy determinováno názvem obce, či konkrétněji označením „autobusové nádraží“ či kupř. uvedením názvu ulice či přesného místa ukončení přepravy (křižovatka ulic). Jiná je však situace v případě, kdy smlouva vzniká konkludentním přijetím dopravcovy nabídky k přepravě tím, že cestující nastoupí do vozidla s úmyslem využít jej k přepravě (viz dále).

---

<sup>51</sup> Dlužno poznamenat, že ani za časů preference teorie reality (resp. organického pojetí právnických osob), vycházející z premisy reálné existence právnických osob jakožto organizačních útvarů ve skutečném světě, by nebylo možno považovat právnickou osobu za takovou osobu, kterou lze přepravit ve smyslu ustanovení občanského zákoníku o smlouvách o přepravě osob.

<sup>52</sup> HURDÍK, Jan. *Občanské právo hmotné: obecná část, absolutní majetková práva*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2013, s. 122 - 123

<sup>53</sup> FRINTA, Ondřej.: Komentář k § 760. In ELIÁŠ, Karel et al.: *Občanský zákoník. Velký akademický komentář. Úplný text zákona s komentářem, judikaturou a literaturou podle stavu k 1. 4. 2008*. 2. svazek. 1. vydání. Praha: Linde Praha, a. s., 2008, s. 2235

V takovém případě je místo určení determinováno zastávkami dopravního prostředku oznámenými v jízdním řádu. Cílové místo přepravy je tu určeno tak, že cestující bude přepraven podle svého rozhodnutí do jedné ze zastávek na trase dopravního prostředku.<sup>54</sup>

Občanský zákoník ve svých ustanoveních výslovně nevznáší požadavek diferenciací výchozího bodu a cíle (místa určení) přepravy. Vzhledem k zásadě legální licence tak co do stanovení místa určení jako jedné z podstatných náležitostí smlouvy o přepravě osoby není rozhodné, zda je místo určení odlišné od místa, kde přeprava započala, nebo zda se jedná o místa shodná (samozřejmě za podmínky, že samotná přeprava jakožto proces přemístění osoby proběhne).<sup>55</sup> Opačný závěr, tedy že takový druh smluvního přepravního vztahu, kdy je místo výchozí a místo určení totožné<sup>56</sup>, nelze podřadit pod ustanovení občanského zákoníku, upravující smlouvu o přepravě osob, by z hlediska soukromého práva znamenal pouze tolik, že tento smluvní vztah nebude podřaditelný pod vymezení v ust. § 2550 citovaného zákona přímo, nýbrž teprve ve spojení s ust. § 10 odst. 1 občanského zákoníku, tj. na základě analogie zákona, neboť v daném případě jde o vztah obsahem i účelem nejbližší. Vyjdeme-li z pojetí přepravy, které za ni chápe pouze přemístění z jednoho místa z jednoho místa do jiného, pak musíme, za použití příslušných ustanovení předpisů veřejnoprávní povahy (např. ust. § 2 odst. 4 zákona o dráhách<sup>57</sup>), dospět k závěru, že okružní jízda není provozováním drážní dopravy, neboť zde nejde o přepravu, jak požaduje citované ustanovení. To by však znamenalo, že na tuto jízdu není možno vztahovat jakékoliv požadavky, dokonce ani bezpečnostní z hlediska cestujícího, které zákon o dráhách stanoví pro provozování drážní dopravy. K obdobnému závěru bychom při takto rigidním výkladu došli také u dopravy

---

<sup>54</sup> FRINTA, Ondřej.: Komentář k § 760. In ELIÁŠ, Karel et al.: *Občanský zákoník. Velký akademický komentář. Úplný text zákona s komentářem, judikaturou a literaturou podle stavu k 1. 4. 2008.* 2. svazek. 1. vydání. Praha: Linde Praha, a. s., 2008, s. 2235

<sup>55</sup> Naopak kupř. obsahem závazku ze smlouvy o přepravě věci je na straně dopravce povinnost přepravit věc jako zásilku z místa odeslání do místa určení. V takovém případě se jedná o místa odlišná, jakýkoliv jiný výklad by vedl k absurdním závěrům.

<sup>56</sup> Tedy tzv. okružní jízda. *Okružní jízdu stricto sensu se rozumí taková jízda, jejíž trasa začíná i končí v jednom místě, aniž by během jízdy došlo k překřížení či splynutí trasy. " Largo sensu se pak jedná jednak o jízdu, která začíná a končí v jednom místě, část jejích trasy probíhá ve formě jízdy okružní, avšak z části trasa splývá v jednu (polookružní jízda), a jednak jízda, která začíná a končí v jednom místě, avšak její trasa může být rozdělena na dvě části, mezi nimiž je předěl v podobě obrátového bodu a trasa mezi obrátovým bodem a cílem jízdy probíhá po stejné trase, jako cesta z bodu výchozího k obrátovému -zpáteční jízda.* FRINTOVÁ, Dita, FRINTA, Ondřej. Okružní jízdy a smlouva o přepravě osob podle občanského zákoníku. In Kolektiv: *Pocta Prof. JUDr. Milanu Bakešovi, DrSc., k 70. narozeninám.* Vyd. 1. Praha: Leges, 2009, s. 103

<sup>57</sup> Viz poznámka pod čarou č. 48

silniční. Je zřejmé, že uvedený výklad vede k absurdním závěrům a je v přímém rozporu se základním účelem (veřejno)právní úpravy dopravy, kterým je zajištění bezpečnosti a ochrany života a zdraví osob i ochrana majetku. Požadavek zajištění bezpečnosti a ochrany osob i majetku je dán jak u přeprav prováděných z jednoho místa na druhé, tak u přeprav, které začínají i končí v tomtéž místě. Z toho vyplývá, že takto rigidní chápání výrazu přeprava se přičí účelu sledovanému veřejnoprávní úpravou. Pokud však budeme výraz přeprava vykládat způsobem výše uvedeným na druhém místě, tj. jako proces, bez ohledu na to, kde se začíná a kde se končí, pak je zřejmé, že pod takto vymezenou přepravu lze zařadit i okružní jízdu.<sup>58</sup>

### 3.2.2 Jízdné

Pojmovým znakem smlouvy o přepravě osob je taktéž její úplatnost. Tímto se úprava obsažená v občanském zákoníku odlišuje kupř. od ustanovení Úmluvy o mezinárodní železniční přepravě (COTIF), ve spojení s Přípojkem A k této Úmluvě, tedy Jednotnými právními předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě osob (CIV). Úplata, jejíž zaplacení je obsahem závazku cestujícího ze smlouvy o přepravě osob, se pak nazývá jízdné<sup>59</sup>.

Výše jízdného může být buď stanovena na základě dohody smluvních stran, nebo je v některých případech regulována veřejnoprávním předpisem. Takovým předpisem se v oblasti veřejné osobní přepravy rozumí zákon č. 526/1990 Sb., o cenách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o cenách“). Tento zákon se vztahuje na uplatňování, regulaci a kontrolu cen výrobků, výkonů, prací a služeb pro tuzemský trh, včetně cen zboží z dovozu a cen zboží určeného pro vývoz (ust. § 1 odst. 1). Regulací cen se ve smyslu zákona o cenách rozumí stanovení cen, mezí, ve kterých mohou být sjednávány, usměrňování výše cen nebo i stanovení postupu při sjednávání, uplatňování a vyúčtování cen nemovitostí, jejich částí a služeb spojených s jejich užíváním cenovými orgány,

---

<sup>58</sup> FRINTOVÁ, Dita, FRINTA, Ondřej. Okružní jízdy a smlouva o přepravě osob podle občanského zákoníku. In Kolektiv: *Pocta Prof. JUDr. Milanu Bakešovi, DrSc., k 70. narozeninám*. Vyd. 1. Praha: Leges, 2009, s. 103

<sup>59</sup> Občanský zákoník z roku 1964 užíval v ust. § 760 slovního spojení stanovené jízdné, když toto označení evokovalo určování výše (ceny) jízdného na základě veřejnoprávního předpisu, jak je tomu v případě výměřů ministerstva financí, kterým se vydává seznam zboží s regulovanými cenami, a to ačkoliv nebylo vyloučeno též sjednání výše jízdného dohodou smluvních stran. S účinností od 1. 1. 2014 již občanský zákoník pracuje toliko s pojmem jízdné.

přičemž rozhodnutí cenových orgánů podle tohoto zákona jsou závazná pro okruh adresátů, který je v nich vymezen (ust. § 3 odst. 1, odst. 2). Cenové orgány pak stanoví cenovým rozhodnutím (kraje a obce svým nařízením) zboží podléhající cenové regulaci, uplatněný způsob a podmínky cenové regulace, úředně stanovené ceny, pravidla a postupy pro stanovování těchto cen a jejich změn, přičemž příslušné předpisy o regulaci cen zveřejňuje Ministerstvo financí v Cenovém věstníku. Jejich vydání pak vyhlášují ve Sbírce zákonů. Cenové rozhodnutí nabývá platnosti dnem uveřejnění v příslušném věstníku a účinnosti nabývá dnem stanoveným v cenovém rozhodnutí, nejdříve však dnem uveřejnění (ust. § 10 odst. 1, odst. 2).

Ve smyslu shora uvedeného vydalo Ministerstvo financí sdělení č. 404/2013 Sb., o vydání výměru Ministerstva financí č. 01/2014 ze dne 22. listopadu 2013, kterým se vydává seznam zboží s regulovanými cenami (dále jen „výměr“). Výměr je publikován v Cenovém věstníku částka 13/2013 ze dne 26. listopadu 2013, a nabývá účinnosti dne 1. ledna 2014. Co do regulace cen jízdného se výměr vztahuje na oblast integrovaných veřejných služeb v dopravě (integrované dopravy), veřejné pravidelné vnitrostátní osobní železniční dopravy a veřejné vnitrostátní silniční linkové osobní autobusové dopravy.

V oblasti integrované dopravy rozlišuje výměr mezi plným (obyčejným) jízdným, kterým se rozumí cena za přepravu cestujících, kteří neuplatňují nárok na zlevněné (zvláštní) jízdné, a právě jízdným zvláštním neboli zlevněným, kterým se rozumí cena za přepravu cestujícího, který má nárok na slevu, když výměr stanoví podmínky uplatnění a maximální výši (v procentech z plného jízdného) takto stanoveného jízdného. Do kategorie zvláštního jízdného spadá taktéž bezplatná přeprava, která se uplatňuje jednak u dětí do 6 let (přičemž cestující starší 10 let s platnou jízdenkou má nárok na bezplatnou přepravu dvou dětí do 6 let), a jednak u průvodce držitele průkazu ZTP/P nebo vodícího psa.

Regulaci formou věcně usměrňovaných cen podléhají taktéž ceny jízdného ve veřejné pravidelné vnitrostátní osobní železniční dopravě, a to ve všech vozových třídách všech kategorií vlaků osobní přepravy a dále ceny (příplatky) uplatňované k jízdnému pro vlaky vyšší kvality, pokud jsou uplatňovány v paušální výši a jsou tak součástí ceny jízdného. Věcné usměrňování cen a určené podmínky platí pro dopravce (ve smyslu zákona o dráhách) provozující železniční veřejnou vnitrostátní pravidelnou osobní přepravu, a to včetně přepravy peážní. Výměr opět rozlišuje mezi jízdným obyčejným a

zvláštním (včetně bezplatné přepravy) a stanoví rozsah a podmínky uplatňování zvláštního jízdného<sup>60</sup>.

Konečně co do cen jízdného ve veřejné vnitrostátní silniční linkové osobní autobusové dopravě stanoví výměr ceny pro propočet plného (obyčejného) věcně usměrňovaného jízdného, a to ve vztahu k tarifnímu pásmu, určenému podle kilometrické vzdálenosti přepravní trasy. Regulace se přitom vztahuje na dopravce, provozující veřejnou vnitrostátní silniční linkovou osobní dopravu cestujících na území České republiky; výslovně je pak stanoveno, že výměr neplatí pro mezinárodní silniční dopravu. Krom úpravy druhů a cen plného (obyčejného) a zlevněného jízdného, která se zásadně neodlišuje od shora uvedeného, stanoví v tomto případě výměr též kategorii zavazadel, za které se neplatí dovozní.

Jak uvedeno výše, pro některé kategorie cestujících je výměrem stanovena možnost přepravovat se v rámci uvedených druhů veřejné osobní přepravy za jízdné snížené, či toliko bezplatně. Skutečnost, že některé osoby se přepravují podle tohoto výměru za cenu sníženou, nebo dokonce bezplatně, nemá vliv na to, že smlouva o přepravě osob je pojmově smlouva úplatná. Smlouva mezi dopravcem a osobou, která má podle uvedeného výměru právo na bezplatnou přepravu, je smlouvou o přepravě osob podle § 2550 a násl. občanského zákoníku bez ohledu na skutečnost, že nedojde k zaplacení jízdného. Je tomu tak proto, že bezplatná přeprava je zvláštním druhem jízdného, které je stanoveno zvláštním právním předpisem.<sup>61</sup> Opačný závěr, tedy že bezplatná přeprava na základě výměru není přepravou osob ve smyslu občanského zákoníku, by nutně vedl k podobně absurdním zjištěním, jako je uvedeno výše v pojednání o okružní jízdě a jejím právním režimu. S ohledem na uvedené se tak užití pojmu „stanovené jízdné“ ve smyslu ust. § 760 občanského zákoníku z roku 1964 jeví přílehavější než dikce ust. § 2550 občanského zákoníku účinného, pracující s pojmem „zaplacení jízdného“, neboť jak bylo vysvětleno, o plnění závazku ze smlouvy o přepravě

---

<sup>60</sup> Výměr člení zvláštní jízdné na jízdné pro děti, jízdné pro žáky a studenty škol (žákovské jízdné), jízdné pro osoby těžce postižené (držitele průkazu ZTP nebo ZTP/P) a jejich průvodce, jízdné pro rodiče k návštěvě zdravotně postižených dětí umístěných v ústavech na území České republiky, a bezplatnou přepravu dětí do 6 let a průvodců osob těžce postižených na zdraví (držitelů průkazu ZTP/P).

<sup>61</sup> FRINTA, Ondřej.: Komentář k § 760. In ELIÁŠ, Karel et al.: *Občanský zákoník. Velký akademický komentář. Úplný text zákona s komentářem, judikaturou a literaturou podle stavu k 1. 4. 2008.* 2. svazek. 1. vydání. Praha: Linde Praha, a. s., 2008, s. 2238

osoby ve smyslu občanského zákoníku se jedná i tehdy, když se cestující přepravuje na základě výměru bezplatně, neboť se jedná toliko o zvláštní druh jízdného takto stanovený.

S uvedenou problematikou zvláštního jízdného (sníženého jízdného, potažmo bezplatné přepravy) souvisí v neposlední řadě též otázka, zda se dopravce, ve smyslu ust. § 2991 a násl. občanského zákoníku, na úkor cestujícího bez spravedlivého důvodu neobohatí, nevyužije-li tento (cestující) možnosti, stanovené zvláštním právním předpisem, přepravit se za jízdné snížené (či zcela bezplatně), tedy za situace, kdy cestující zaplatí plné jízdné, ačkoliv má nárok na slevu ve smyslu zmíněného výměru Ministerstva financí. Jak vyplývá z vymezení pojmu plného (obyčejného) jízdného ve výměru, kterým se rozumí cena za přepravu cestujících, kteří neuplatňují nárok na zlevněné (zvláštní) jízdné, je přeprava za zvláštní jízdné nárokem, který cestující uplatňuje tím, že si za stanovených podmínek zakoupí jízdenku právě za tuto sníženou cenu, či se popř. přepraví bezplatně. Jestliže se však přepravuje, a přitom neuplatňuje nárok na zvláštní jízdné (tedy neučiní právní jednání, směřující k uplatnění daného subjektivního práva), je povinen ve smyslu ust. § 2550 občanského zákoníku ve spojení se zvláštními právními předpisy zaplatit jízdné (úplatu), a to v tomto případě jízdné plné. V takovém případě tak nemůže jít o bezdůvodné obohacení na straně dopravce. Shodně již v dřívější literatuře: „Je pravda, že dopravci je uloženo dopravovat určité občany bezplatně. Jestliže však určitý občan nevyužil této výhody (ať o této výhodě věděl či nevěděl) a jízdné zaplatil, pak se tímto jednáním této své výhody vzdal. Takový cestující občan není totiž povinen neplatit jízdné; proto nemusí této výhody použít. Nepoužije-li ji, není majetkově zkrácen a dopravní organizace není neoprávněně obohacena.“<sup>62</sup>

### ***3.3 Smluvní strany smlouvy o přepravě osoby***

#### **3.3.1 Dopravce**

Ta ze smluvních stran smlouvy o přepravě osoby, která se touto zavazuje přepravit cestujícího do místa určení, se nazývá dopravcem. Je třeba rozlišovat mezi pojmem

---

<sup>62</sup> FIALA, Josef; ŠVESTKA, Jiří. Úvaha nad některými otázkami osobní přepravy podle občanského zákoníku. In ZDOBINSKÝ, Stanislav. *Socialistická zákonnost: časopis pro právní praxi*. Praha: Ministerstvo spravedlnosti ČSR. 1x měsíčně, ročník XXXII, č. 3, s. 149

doprovodce jakožto jedné ze smluvních stran ve smyslu ust. § 2550 a násl. občanského zákoníku, a vymezením pojmu dopravce v jednotlivých veřejnoprávních předpisech upravujících podmínky, za kterých se osoba stává způsobilou k přepravě osob v rámci své výdělečné (podnikatelské) činnosti. Není vyloučeno, aby smlouvu o přepravě osoby uzavřela jako dopravce taková osoba, která není dopravcem (potažmo provozovatelem dopravy) ve smyslu některého z příslušných předpisů veřejného práva. Zásadní je až faktické provedení přepravy, tedy splnění závazku z takto uzavřené smlouvy. Za situace, kdy je samotná přeprava cestujícího za úplaty provedena takovým způsobem (resp. za použití takového dopravního prostředku), jehož provozování není regulováno v žádném z veřejnoprávních předpisů<sup>63</sup>, může být tato vykonána kýmkoliv bez ohledu na to, zda se jedná o dopravce ve smyslu veřejného práva, aniž by šlo o právní jednání *contra legem*. Naopak provedení přepravy na základě smlouvy o přepravě osobou bez příslušného oprávnění, která tak není dopravcem ve smyslu veřejnoprávního předpisu regulujícího podmínky provozování dopravního prostředku, kterého bylo použito ke splnění závazku ze smlouvy o přepravě osoby, je jednáním *contra legem*, sankcionovaným příslušnou normou veřejného práva.<sup>64</sup>

V oblasti veřejné osobní přepravy silniční nalezneme veřejnoprávní vymezení pojmu dopravce v zákoně o silniční dopravě, jenž upravuje podmínky provozování silniční dopravy<sup>65</sup> silničními motorovými vozidly prováděné pro vlastní a cizí potřeby za účelem podnikání, jakož i práva a povinnosti právnických a fyzických osob s tím spojené (ust. § 1 odst. 1), přičemž citovaný zákon se naopak nevztahuje na provozování silniční dopravy pro soukromé potřeby fyzické osoby - provozovatele vozidla, členů jeho domácnosti a jiných osob, pokud není prováděna za úplaty (ust. § 1 odst. 4). Zákon rozlišuje mezi silniční dopravou pro vlastní potřeby<sup>66</sup> a silniční dopravou pro cizí potřeby,

---

<sup>63</sup> Půjde zejména o případ použití bezmotorového vozidla, tedy ve smyslu ust. § 2 písm. h) zákona o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, vozidla pohybujícího se pomocí lidské nebo zvířecí síly, například jízdní kolo, ruční vozík nebo potahové vozidlo.

<sup>64</sup> Nejde však o neplatné právní jednání ve smyslu ust. § 580 a násl. občanského zákoníku, naopak se bude jednat o jeden z projevů zásady nezávislosti uplatňování soukromého práva na právu veřejném (ust. § 1 odst. 1 občanského zákoníku).

<sup>65</sup> Silniční dopravou se rozumí souhrn činností, jimiž se zajišťuje přeprava osob (linková osobní doprava, kyvadlová doprava, příležitostná osobní doprava, taxislužba), zvířat a věcí (nákladní doprava) vozidly, jakož i přemísťování vozidel samých po dálnicích, silnicích, místních komunikacích a veřejně přístupných účelových komunikacích a volném terénu (ust. § 2 odst. 1 zákona o silničním provozu).

<sup>66</sup> Silniční doprava pro vlastní potřeby je doprava, kterou se zajišťuje podnikatelská činnost, k níž je osoba provozující silniční dopravu oprávněna podle zvláštních právních předpisů a při níž nedochází ke vzniku závazkového vztahu, jehož předmětem je přeprava osob, zvířat nebo věcí (ust. § 2 odst. 2 zákona o silničním provozu).



kteřou se rozumí doprava, při níž vzniká mezi provozovatelem silniční dopravy a osobou, jejíž přepravní potřeba se uspokojuje, závazkový vztah, jehož předmětem je přeprava osob, zvířat nebo věcí (ust. § 2 odst. 3). Rozlišení dopravy na vlastní a cizí potřeby má význam především pro míru ingerence státu na provozování silniční dopravy<sup>67</sup>, neboť dle ust. § 4 lze provozovat silniční dopravu pro cizí potřeby jen na základě koncese ve smyslu zákona č. 455/1991 Sb. o živnostenském podnikání, ve znění pozdějších předpisů, nestanoví-li zákon o silniční dopravě jinak. Dopravcem se pak rozumí fyzická nebo právnická osoba provozující silniční dopravu. Tuzemský dopravce je dopravce, který provozuje silniční dopravu pro cizí potřeby na základě koncese nebo silniční dopravu pro vlastní potřeby k zajištění své podnikatelské činnosti vykonávané na základě živnostenského nebo jiného oprávnění uděleného podle zvláštního právního předpisu orgánem České republiky (ust. § 2 odst. 4). Na základě uvedeného tak lze za dopravce způsobilého provádět veřejnou osobní silniční přepravu (tedy přepravit cestujícího ve smyslu smlouvy o přepravě osob) považovat fyzickou nebo právnickou osobu, která provozuje silniční dopravu motorovými vozidly pro cizí potřeby, a to na základě příslušného veřejnoprávního oprávnění (koncese).

Co do veřejné osobní přepravy drážní vymezuje pojem dopravce, jakož i podmínky pro provozování drážní dopravy na dráhách železničních, tramvajových, trolejbusových a lanových, zákon o dráhách. Tento ve smyslu ust. § 24 odst. 5 definuje dopravce, který je oprávněn provozovat osobní drážní dopravu na dráze, jako právnickou nebo fyzickou osobu, která je usazená na území České republiky<sup>68</sup>, je držitelem platné licence s výjimkou provozování drážní dopravy na dráze lanové, a má uzavřenou smlouvu s provozovatelem dráhy o provozování drážní dopravy, není-li provozovatel dráhy a dopravce jedna osoba. Pro provozování drážní dopravy na dráze celostátní nebo regionální je za splnění uvedených podmínek třeba taktéž platné osvědčení dopravce, přidělení kapacity dopravní cesty a sjednaná cena za užití dráhy podle cenových předpisů a stanovený způsob její úhrady (ust. § 24 odst. 7). Takovému dopravci pak vzniká vůči provozovateli dráhy právní nárok, aby mu bylo umožněno provozovat drážní dopravu [§ 23 odst. 1 písm. a)].

---

<sup>67</sup> BRETTOVÁ, Soňa. Zákon o silniční dopravě s komentářem. In *Poradce č. 6-7/2002* [online]. Dostupné z <http://www.i-poradce.cz/SubPages/OtvorDokument/Clanok.aspx?idclanok=10222>

<sup>68</sup> Nejedná-li se o osobu usazenou v členském státě Evropské unie provozující přeshraniční osobní drážní dopravu.

Pojem dopravce v oblasti letecké přepravy osob je třeba definovat na základě zákona o civilním letectví ve spojení s příslušnými komunitárními předpisy. Jak již bylo zmíněno dříve, tak přeprava osob, zvířat, zavazadel, věcí a pošty letadly za úplaty se ve smyslu zákona o civilním letectví nazývá obchodní leteckou dopravou, kterou lze provozovat pouze na základě licence, vydané Úřadem pro civilní letectví v souladu s přímo použitelným předpisem Evropských společenství, kterým se rozumí nařízení Rady (EHS) č. 2407/1992 ze dne 23. července 1992, o vydávání licencí leteckým dopravcům. Toto nařízení definuje v čl. 2 písm. b) leteckého dopravce jako podnik letecké dopravy s platnou provozní licenci, přičemž podnikem je třeba rozumět ve smyslu čl. 2 písm. a) každou fyzickou nebo právnickou osobu (bez ohledu na to, zda je založena za účelem zisku), nebo každý úřední subjekt, bez ohledu na to, zda má právní subjektivitu (resp. právní osobnost); provozní licenci je pak doklad vydaný podnikem příslušným členským státem, který mu umožňuje provádět pro cizí potřebu přepravu cestujících, poštovních zásilek nebo zboží, jak je uvedeno v provozní licenci [čl. 2 písm. c)]. Ve světle uvedeného tak můžeme leteckého dopravce v oblasti obchodní letecké dopravy definovat jako osobu, která pro cizí potřebu provádí přepravu osob, zvířat, zavazadel, věcí a pošty letadly za úplaty, a to na základě platné provozní licence. Naopak u leteckých prací, které lze taktéž podřadit pod ustanovení § 2550 a násl. občanského zákoníku (viz dříve), pracuje zákon o civilním letectví s pojmem letecký provozovatel, kterým se rozumí fyzická osoba s trvalým pobytem a právnická osoba se sídlem v České republice, která na základě povolení provozuje letecké činnosti, při nichž využívá letadlo k pracovní činnosti za úplaty (ust. § 73 a § 74 odst. 1 zákona o civilním letectví).

Zákon o vnitrozemské plavbě, který stanoví podmínky provozování plavby na vnitrozemských vodních cestách, nepracuje s výrazem dopravce, nýbrž provozovatel veřejné vodní dopravy. Tento je povinen je povinen přepravit za sjednanou cenu osobu, která o to požádá, a přijmout k přepravě zásilku za sjednanou cenu, jsou-li splněny smluvní přepravní podmínky a nebrání-li mu v tom provozní podmínky (ust. § 35 odst. 1). Podmínkami provozování vodní dopravy pro cizí potřeby pak jsou spolehlivost, odborná způsobilost a koncese (ust. § 33 ve spojení s § 33a). Stejně tak užívá pro označení dopravce výrazu provozovatel zákon o námořní plavbě, který provozovatelem námořního plavidla rozumí bezúhonnou fyzickou osobu s trvalým pobytem nebo místem podnikání na území České republiky nebo občana jiného členského státu Evropské unie nebo

právní osobu se sídlem nebo organizační složkou na území České republiky, jiného členského státu Evropské unie nebo státu tvořícího Evropský hospodářský prostor, která vlastním jménem provozuje námořní plavbu pod státní vlajkou České republiky a je současně vlastníkem námořního plavidla anebo je vlastníkem námořního plavidla zmocněna k provozování námořního plavidla vlastním jménem a na vlastní odpovědnost (ust. § 6 odst. 2 ve spojení s ust. § 10a).

### **3.3.2 Cestující**

Cestujícím jako smluvní stranou smlouvy o přepravě osob ve smyslu ust. § 2550 a násl. občanského zákoníku se rozumí fyzická osoba, která má proti zaplacení jízdného právo být přepravena dopravcem do příslušného místa určení. Jak uvedeno v předchozím výkladu, dopravcem se zásadně rozumí taková osoba, která provozuje přepravu osob samostatně, na vlastní účet a odpovědnost jako výdělečnou činnost živnostenským nebo obdobným způsobem se záměrem činit tak soustavně za účelem dosažení zisku, popř. osoba, která uzavírá smlouvy související s vlastní obchodní, výrobní nebo obdobnou činností či při samostatném výkonu svého povolání – jde tedy v takovém případě o podnikatele ve smyslu ust. § 420 a násl. občanského zákoníku. Naopak cestujícího je třeba považovat za spotřebitele ve smyslu ust. § 419 a násl. občanského zákoníku, neboť se jedná o člověka, který mimo rámec své podnikatelské činnosti nebo mimo rámec samostatného výkonu svého povolání uzavírá smlouvu s podnikatelem nebo s ním jinak jedná. Smlouva o přepravě osob je tak zásadně smlouvou spotřebitelskou a na právní postavení cestujícího se použijí příslušná ustanovení občanského zákoníku, upravující ochranu spotřebitele. Nadto je třeba poukázat na fakt, že v rámci veřejné osobní přepravy bude smlouva o přepravě nezřídka uzavírána adhezním způsobem, neboť její základní podmínky byly určeny jednou ze smluvních stran nebo podle jejích pokynů, aniž slabší strana měla skutečnou příležitost obsah těchto základních podmínek ovlivnit (ust. § 1798 a násl. občanského zákoníku). Na druhou stranu je nutno zmínit také určité odchylky od ustanovení chránících spotřebitele, plynoucí ze specifčnosti smlouvy o přepravě, a to kupř. v případě nároku dopravce na zaplacení přírážky k jízdnému ve smyslu ust. § 3 PŘVOD ve spojení s ustanoveními příslušného veřejnoprávního předpisu (viz dále), na

kteřou poukázal i Ústavní soud České republiky<sup>69</sup> konstatující, že „v rámci spotřebitelských smluv ujednání zakládající smluvní pokutu (podobně jako rozhodčí doložka) zásadně nemohou být součástí tzv. všeobecných obchodních podmínek, nýbrž toliko spotřebitelské smlouvy samotné (listiny, na niž spotřebitel připojuje svůj podpis). Výjimku představují specifické případy, kdy se z povahy věci uplatňuje specifický režim (např. smlouva o přepravě osob s ohledem na § 3 vyhlášky č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu).“

Výše uvedenou definicí se rozumí vymezení cestujícího *stricto sensu* jako smluvní strany smlouvy o přepravě osob. Kromě toho lze taktéž hovořit o cestujícím *largo sensu*, kterým se rozumí osoba, která již byla řádně a včas na místo určení přepravena (okamžikem splnění závazku z přepravní smlouvy tento zaniká, takže osoba, která právě dorazila na místo určení, již není cestujícím *stricto sensu* ve smyslu ust. § 2550 občanského zákoníku), stejně jako osoba, která teprve hodlá přepravní smlouvu uzavřít (a proto se pohybuje v prostorách dopravce, např. v nádraží)<sup>70</sup>. Takové chápání pojmu cestující se aplikuje kupř. při užití ust. § 2551 občanského zákoníku, stanovící povinnost dopravce postarat se při přepravě o bezpečnost a pohodlí cestujícího, když i výrazu přeprava je nutno v tomto ustanovení rozumět v nejširším slova smyslu, tedy že dopravce je povinen starat se o bezpečnost a pohodlí cestujících nejen během samotného procesu jejich přemístování (přeprava ve vlastním slova smyslu), nýbrž také před zahájením přepravního procesu i po jeho ukončení.<sup>71</sup> Uvedenému pojetí pojmu přeprava *largo sensu* je třeba přisvědčit i co do výkladu ustanovení § 2554 odst. 1 občanského zákoníku, vztahujícího se k náhradě újmy na zdraví nebo škody na zavazadle (či věci, kterou měl cestující u sebe), vzniklé cestujícímu za přepravy, když již Nejvyšší soud České socialistické republiky<sup>72</sup> konstatoval, že „mezi žalobkyní a žalovanou organizací došlo k uzavření smlouvy o poskytnutí přepravní služby (osobní přepravy). Se zřetelem na to je nutno posuzovat žalovaný nárok především z hlediska ustanovení § 311 odst. 1 o. z. (dnes ust. § 2554 odst. 1 občanského zákoníku, pozn. autora). Podle tohoto ustanovení odpovídá dopravce za škodu na zdraví, která vznikne cestujícímu za přepravy podle

<sup>69</sup> Nález Ústavního soudu České republiky ze dne 11. 11. 2013, sp. zn. I. ÚS 3512/11

<sup>70</sup> FRINTA, Ondřej.: Komentář k § 761. In ELIÁŠ, Karel et al.: *Občanský zákoník. Velký akademický komentář. Úplný text zákona s komentářem, judikaturou a literaturou podle stavu k 1. 4. 2008.* 2. svazek. 1. vydání. Praha: Linde Praha, a. s., 2008, s. 2258

<sup>71</sup> Tamtéž.

<sup>72</sup> Rozsudek Nejvyššího soudu České Socialistické republiky ze dne 27. 6. 1977, sp. zn. 2 Cz 19/77

*ustanovení o odpovědnosti za škodu způsobenou provozem dopravních prostředků, přičemž předpokladem posouzení nároku na náhradu škody podle ustanovení § 311 o. z. je skutečnost, že škoda vznikla za přepravy. V projednávané věci bylo prokázáno, že žalobkyně utrpěla zranění, z něhož se dovozuje nárok na náhradu škody, když po zastavení vlaku ve stanici vystupovala ze železničního vagónu, uklouzla na schůdcích a padla na nástupiště. Šlo tedy o to, zda výstup ze železničního vagónu po zastavení vlaku ve stanici je možno pokládat ještě za přepravu ve smyslu ustanovení § 311 odst. 1 o. z. Tuto otázku je nutno zodpovědět kladně. Ukončení dopravy konkrétního cestujícího nelze ztotožnit s tím okamžikem, kdy vlak zastaví v železniční stanici. Nepochybně i vystoupení z dopravního prostředku je nutné zahrnout do pojmu přepravy ve smyslu ustanovení § 311 odst. 1 o. z.*<sup>73</sup>

### **3.4 Vznik smlouvy o přepravě osoby**

Obecnou úpravu smluvního procesu, tedy procesu vzniku (uzavření) smlouvy jako typického dvoustranného právního jednání, nalezneme v ust. § 1731 a násl. občanského zákoníku. Podrobnější úpravu této problematiky pak ve smyslu ust. § 2578 občanského zákoníku stanoví jiné právní předpisy, zejména předpisy, kterými se stanoví přepravní řády, nestanoví-li tak přímo použitelný předpis Evropských společenství. Návrh na uzavření smlouvy o přepravě osoby (dále jen „nabídka“) může být přijat výslovně, stejně jako konkludentním právním jednáním, kdy s přihlédnutím k obsahu nabídky nebo k praxi, kterou strany mezi sebou zavedly, nebo je-li to obvyklé, může osoba, které je nabídka určena, nabídku přijmout tak, že se podle ní zachová, zejména poskytne-li nebo přijme-li plnění. Přijetí nabídky je účinné v okamžiku, kdy k jednání došlo, došlo-li k němu včas (ust. § 1744 občanského zákoníku). Platí, že smlouva o přepravě osoby je uzavřena okamžikem, kdy přijetí nabídky nabývá účinnosti (ust. § 1745 občanského zákoníku).

---

<sup>73</sup> Shodně též rozsudek Nejvyššího soudu České socialistické republiky ze dne 31. 10. 1978, sp. zn. 2 Cz 28/78: „Za přepravu ve smyslu ustanovení § 311 odst. 1 o. z. nelze považovat pouze převážení cestujícího z místa nástupu do místa výstupu, nýbrž i jeho nastupování např. do dopravního prostředku hromadné přepravy a výstup z něho. Oba tyto úkony podmiňují provedení přepravy v užším slova smyslu a bezprostředně na ni navazují“.

Jak uvedeno, podrobnější úprava procesu vzniku smlouvy o přepravě osob je ponechána podzákoným právním předpisům, není-li tato obsažena v příslušném nařízení Evropské unie. V oblasti veřejné silniční a drážní přepravy osob se k uvedené problematice vztahují ustanovení PŘVOD; ust. § 3 odst. 1 citované vyhlášky stanoví, že uzavřením přepravní smlouvy o přepravě osob vzniká mezi dopravcem a cestujícím na základě přepravního řádu, tarifu a vyhlášených smluvních přepravních podmínek závazkový právní vztah, jehož obsahem je zejména závazek dopravce přepravit cestujícího ze stanice nástupní do stanice cílové spoji uvedenými v jízdním řádu řádně a včas, a závazek cestujícího dodržovat přepravní řád a smluvní přepravní podmínky a zaplatit cenu za přepravu podle tarifu. Občanský zákoník dává smluvním stranám možnost uzavřít i takovou smlouvu, která není zvláště jako typ smlouvy upravena, tedy smlouvu inominátní, avšak na smlouvy, jejichž obsah zahrnuje podstatné náležitosti smlouvy stanovené v základním ustanovení pro každou z těchto smluv, se použijí zákonná ustanovení upravující jednotlivé typy smluv (ust. § 1746 odst. 1, odst. 2 občanského zákoníku). Nelze tak přisvědčit názoru, že by co do závazkového právního poměru ve smyslu ust. § 3 odst. 1 PŘVOD snad šlo o zvláštní závazkový právní poměr z hlediska občanského zákoníku nepojmenovaný a nepředvídaný. Jak zjistíme již z úvodu PŘVOD, je tento vydán Ministerstvem dopravy a spojů k provedení příslušných ustanovení občanského zákoníku, tedy nikoliv proto, aby na jeho základě vznikala „zvláštní“ smlouva o přepravě.<sup>74</sup>

Dle ust. § 3 odst. 2 PŘVOD je smlouva o přepravě osoby uzavřena, jestliže cestující využije svého práva k přepravě z jízdního dokladu tím, že nastoupí do vozidla nebo vstoupí do označeného prostoru přístupného jen s platným jízdním dokladem (dále jen "nástup do vozidla"), přičemž přepravní smlouva je též uzavřena, umožní-li dopravce cestujícímu nastoupení do vozidla bez jízdenky a jízdné cestující zaplatí bezodkladně po nástupu do vozidla (ust. § 3 odst. 3 cit. vyhl.). Dikce uvedených ustanovení však nedává bez dalšího jasnou odpověď na otázku (dlužno podotknout, že více než aktuální), zda je smlouva o přepravě osoby uzavřena též v případě, kdy osoba nastoupivší do vozidla tohoto užije za účelem přemístění (přepravy), aniž by došlo k zaplacení jízdného – tedy zda je nastoupení do vozidla, jehož přistavení a umožnění využití je třeba považovat za

---

<sup>74</sup> FRINTA, Ondřej.: Komentář k § 760. In ELIÁŠ, Karel et al.: *Občanský zákoník. Velký akademický komentář. Úplný text zákona s komentářem, judikaturou a literaturou podle stavu k 1. 4. 2008.* 2. svazek. 1. vydání. Praha: Linde Praha, a. s., 2008, s. 2244

konkludentní nabídku (ofertu) ze strany jeho provozovatele (dopravce ve smyslu veřejnoprávních předpisů), konkludentním přijetím (akceptací) uvedené nabídky bez dalšího, tedy ačkoliv nebylo zaplacené jízdné předem, ač toto bylo umožněno, či bezodkladně po nástupu do vozidla. Taková problematika je známa jako otázka tzv. černého pasažéra.

Abstrahujme nyní od problematiky samotného jízdného a právních následků, spojených s jeho nezaplacením (zejm. povinnosti zaplatit taktéž přírážku k jízdnému), o kterých bude pojednáno později. Otázce vzniku smlouvy o přepravě v případě tzv. černého pasažérství, resp. také otázce konkludentního právního jednání dopravce při uzavírání smlouvy o přepravě, věnovala doktrína pozornost již dříve. Někteří autoři dovodili, že „vznik přepravní smlouvy a přepravního právního vztahu nejsou závislé na zaplacení jízdného cestujícím občanem. Je třeba soudit, že i tehdy, jde-li o použití pravidelného hromadného dopravního prostředku s úmyslem (správněji: se záměrem) cestujícího občana jízdné vůbec nezaplatit (tzv. černý pasažér) na čemž takovýto cestující občan při případné kontrole trvá, že i v těchto případech vznikla přepravní smlouva a přepravní právní vztah mezi cestujícím občanem a dopravcem, a to okamžikem, kdy takovýto cestující občan použil dopravní prostředek, když existence či neexistence záměru takového cestujícího občana nemůže být rozhodná.“<sup>75</sup> Následně se objevil názor vyjadřující pochybnosti, zda „lze spatřovat konkludentní smluvní projev dopravce k uzavření konkrétní přepravní smlouvy (a to dokonce s cestujícím, který nastupuje jako tzv. černý pasažér), jen ve zcela obecném chování dopravce spočívajícím v provádění osobní přepravy za podmínek stanovených přepravními řády a tarify“,<sup>76</sup> přičemž dle mínění jeho autora „v takovém obecném chování zmíněný smluvní projev směřující k uzavření konkrétní přepravní smlouvy ještě spatřovat nelze, když nelze ani na straně cestujícího spatřovat projev vůle směřující k uzavření konkrétní přepravní smlouvy v každém použití dopravního prostředku. V samotném použití dopravního prostředku by bylo možno spatřovat projev vůle směřující k uzavření přepravní smlouvy jen v tom případě, že by nevzbuzoval pochybnost o tom, že cestující tak chtěl projevit vůli uzavřít

---

<sup>75</sup> FIALA, Josef; ŠVESTKA, Jirí. Úvaha nad některými otázkami osobní přepravy podle občanského zákoníku. In ZDOBINSKÝ, Stanislav. *Socialistická zákonnost: časopis pro právní praxi*. Praha: Ministerstvo spravedlnosti ČSR. 1x měsíčně, ročník XXXII, č. 3, s. 147 - 148

<sup>76</sup> KNAP, Karel. K některým otázkám smluvního vztahu z pravidelné hromadné osobní přepravy. In ZDOBINSKÝ, Stanislav. *Socialistická zákonnost: časopis pro právní praxi*. Praha: Ministerstvo spravedlnosti ČSR. 1x měsíčně, ročník XXXII, č. 5, s. 260 - 261

přepravní smlouvu za podmínek stanovených přepravními řády a tarify. Použití dopravního prostředku s vůlí dát se přepravit bez zaplacení stanoveného jízdného a tedy s flagrantním porušením všech podmínek, za nichž dopravce tuto službu poskytuje, nemůže mít povahu jednání vedoucího k uzavření přepravní smlouvy.<sup>77</sup> Stejně tak bylo možné setkat se s pojetím vycházejícím z premisy, že „jestliže si cestující nezakoupil jízdenku před nástupem do vozidla i přesto, že mu to dopravce umožnil, považuje přepravní řád nástup do vozidla bez jízdenky v takových případech za porušení přepravních podmínek ze strany cestujícího. Nevyužije-li cestující možnosti zakoupit si jízdenku ani v uvedeném případě ve vozidle, bude považován za cestujícího bez platné jízdenky, který hodlá úmyslně cestovat bez platné jízdenky, tedy přijímá plnění dopravce bez právního důvodu (bez uzavření přepravní smlouvy).“<sup>78</sup> I v době nedávne pak bylo s odkazem na rozhodnutí Krajského soudu v Plzni<sup>79</sup> konstatováno, že „podle některých právních názorů přepravní smlouva v případě, že pasažér jede bez jízdenky, nevzniká. Cestující, který za přepravu nezaplatil, totiž nemá právo na to, aby byl do místa určení přepraven řádně a včas. Takový nárok vůči přepravci má jenom ten, kdo si za přepravu zaplatil nebo do dopravního prostředku vstoupil s úmyslem za jízdu zaplatit u řidiče nebo u automatu.“<sup>80</sup>

Proti prezentovanému pojetí se vymezili úvodem citovaní autoři, a to s poukazem na „ne zcela jasné vymezení pojmu černý pasažér tak, jak jej provedl Knap, tedy že černým pasažérem je ten, kdo použije dopravní prostředek s úmyslem nezaplatit jízdné, neboť tento úmysl (záměr) je vnitřní stav občana, který není smyslově přímo poznatelný, a pro uzavření přepravní smlouvy a pro vznik přepravního vztahu je tak nerozhodný. Použije-li občan dopravní prostředek, uzavřel tím bez dalšího přepravní smlouvu a vznikl tím také bez dalšího vlastní přepravní vztah.“<sup>81</sup> Uvedený Knapův názor pak následně i co do pochybností ohledně právního jednání dopravce odmítla taktéž doktrína současná, a

---

<sup>77</sup> KNAP, Karel. K některým otázkám smluvního vztahu z pravidelné hromadné osobní přepravy. In ZDOBINSKÝ, Stanislav. *Socialistická zákonnost: časopis pro právní praxi*. Praha: Ministerstvo spravedlnosti ČSR. 1x měsíčně, ročník XXXII, č. 5, s. 260 - 261

<sup>78</sup> SOUŠEK, Jaroslav; SAMSELYOVÁ, Helena; STEHLÍK, Miroslav. Přepravní řád pro veřejnou dráží a silniční osobní dopravu – výklad s komentářem. In *Poradce č. 6-7/2002* [online]. Dostupné z <http://www.i-poradce.cz/SubPages/OtvorDokument/Clanok.aspx?idclanok=10228>

<sup>79</sup> Rozsudek Krajského soudu v Plzni ze dne 25. 3. 2008, sp. zn. 56 Co 120/2008 (nepubl.)

<sup>80</sup> SVOBODA, Karel. Promlčení práv z jízdy „načerno“. In *Právní rádce*. Praha: Economia. 1x měsíčně, 2008, roč. 16, č. 8, s. 15-17

<sup>81</sup> FIALA, Josef; ŠVESTKA, Jiří. K některým aktuálním otázkám osobní přepravy. In *Právník: teoretický časopis pro otázky státu a práva*. Praha: Academia. 1x měsíčně, ročník 125, č. 10, s. 920 - 921



to „s ohledem na skutečnost, že to, co Knap označuje za obecné chování dopravce, má v každém jednotlivém případě zcela konkrétní podobu (dopravní prostředek zastavuje v zastávce, otvírá dveře, a to za tím účelem, aby osoby na zastávce stojící mohly do dopravního prostředku nastoupit a využít jej právě ke své přepravě), a je evidentní, že v tomto jednání dopravce nelze spatřovat nabídku přátelské výpomoci, ani jednání směřující ke vzniku jiného závazkového právního vztahu, než je právě uzavření smlouvy o přepravě osob (konkludentním způsobem).“<sup>82</sup> V neposlední řadě se k problematice uzavření smlouvy o přepravě osob vyjádřil taktéž Ústavní soud České republiky<sup>83</sup>, jenž dovedl, že *„přeprava osob je poskytována dopravcem na základě smlouvy o přepravě, která je u hromadných dopravních prostředků uzavírána obvykle konkludentním jednáním. (...) Smlouva o přepravě v městské hromadné dopravě je uzavírána konkludentním jednáním spočívajícím na straně cestujícího v nástupu do příslušného dopravního prostředku. Zvláštnost této smlouvy spočívá ve formě úhrady ceny za přepravu, která může být paušálně zálohová (síťové jízdenky), nebo přímá (platba řidiči anebo stanovený způsob znehodnocení předem zakoupené jízdenky při nástupu do vozidla). Tím, že cestující nastoupí do dopravního prostředku, konkludentně přistupuje na celý rozsah poskytované služby. Mlčky přistupuje i na další, obecně známé vedlejší ujednání smlouvy, totiž mít u sebe platnou jízdenku a na vyzvání ji předložit ke kontrole. Pokud však cestující nezaplatí před zahájením přepravy řádně a včas jízdné, které je cenou za poskytované služby, mlčky souhlasí i s tím, že mu bude účtována smluvní pokuta stanovená a vymáhaná pověřeným pracovníkem dopravce. Použití prostředku městské hromadné dopravy tak i nadále zůstává v plné dispozici občana jako cestujícího a je na jeho úvaze, zda za takto stanovených podmínek do dopravního prostředku nastoupí a smlouvu o přepravě uzavře.“*<sup>84</sup>

Vzhledem ke shora uvedeného tak bylo dle názoru autora práce možno přisvědčit takovému pojetí, které chápe v případě tzv. jízdy na černo jako okamžik konkludentní

---

<sup>82</sup> FRINTA, Ondřej.: Komentář k § 760. In ELIÁŠ, Karel et al.: *Občanský zákoník. Velký akademický komentář. Úplný text zákona s komentářem, judikaturou a literaturou podle stavu k 1. 4. 2008.* 2. svazek. 1. vydání. Praha: Linde Praha, a. s., 2008, s. 2245

<sup>83</sup> Nález pléna Ústavního soudu České republiky ze dne 10. 1. 2001, sp. zn. Pl. ÚS 33/2000

<sup>84</sup> Shodně též usnesení Ústavního soudu České republiky ze dne 24. 1. 2013, sp. zn. II. ÚS 3176/12, ve kterém Ústavní soud přisvědčil argumentaci, uvedené v rozsudku Okresního soudu v Českých Budějovicích ze dne 25. 5. 2012, č. j. 15 C 425/2011-49: „I když stěžovatelka použila vozidlo MHD bez platného jízdního dokladu, byla uzavřena smlouva o přepravě dle § 760 a násl. občanského zákoníku. Přistavení vozidla do zastávky za účelem umožnit nástup cestujících je konkludentní nabídkou uzavření smlouvy, nástup osoby pak její akceptací.“

akceptace (a tedy uzavření smlouvy o přepravě osob) moment nastoupení osoby (cestujícího) za účelem přemístění do dopravního prostředku, jehož přistavení bylo konkludentní ofertou ze strany dopravce<sup>85</sup>, a to přestože nebylo zapláceno jízdné předem či bezodkladně po nástupu do vozidla. Dlužno však podotknout, že uvedené názory vycházely z právního stavu před účinností zákona č. 89/2012 Sb., kdy se v případě oferty ze strany dopravce muselo jednat o adresovaný právní úkon. Naopak účinný občanský zákoník připouští jednoznačně nabídku i jako neadresované právní jednání, a není tak pochyb o tom, že kupř. právě přistavení dopravního prostředku v zastávce a otevření dveří je návrhem na uzavření smlouvy o přepravě ze strany dopravce s jasně vymezeným obsahem, jenž je určen osobám čekajícím na zastávce.

---

<sup>85</sup> Obdobně již KAPRAS, Jan. *Jízda na černo: rozbor právní povahy jízdy dopravním prostředkem bez jízdenky*. Praha: t. B. Stýblo, 1932, 15 s: „Cestující uzavírá s dráhou smlouvu (...), kde dráha činí nabídku za podmínek stanovených v jejím přepravním řádě. Je na snadě, že nabídka obrácená se strany cestujícího za normálních okolností není možná. Cestující proto má toliko možnost buď nabídku dráhy zamítnouti nebo ji přijmouti.“

## 4. Práva a povinnosti ze smlouvy o přepravě osoby

Ve struktuře občanskoprávních poměrů jsou rozhodujícími prvky jak souvztažnost práv a povinností, tak souvztažnost povinností (míře nutnosti chování jednoho odpovídá míra nutnosti chování druhého), a konečně i souvztažnost subjektivních práv.<sup>86</sup> Subjektivním právem se rozumí míra faktické možnosti chování subjektu, která je objektivním právem chráněna. Subjektivní právo je pojem párový. Odpovídá mu pojem subjektivní povinnosti, tj. povinnost určitého jiného subjektu chovat se určitým, subjektivním právem vymezeným způsobem; subjektivním právem relativním se pak rozumí takové právo, které působí v relaci k určitému subjektu povinností.<sup>87</sup> Obsahem závazku ze smlouvy o přepravě osob (jakožto právního poměru synallagmatického) je v jeho nejobecnější poloze na jedné straně subjektivní právo cestujícího být přepraven do místa určení a tomu odpovídající subjektivní povinnost dopravce takového cestujícího přepravit, a na straně druhé subjektivní právo dopravce požadovat úplatu (jízdné) za přepravu a tomu korelující subjektivní povinnost cestujícího toto jízdné zaplatit.

Kromě esenciálních práv a povinností, vyplývajících cestujícímu (potažmo dopravci) z uzavřené smlouvy o přepravě přímo z ustanovení občanského zákoníku a vztahujících se ke všem druhům osobní přepravy, je zde dále celá řada specifických práv a povinností, stanovených jak příslušnými veřejnoprávními předpisy pro ten který typ provozované dopravy, tak jednotlivými přepravními řády a dalšími smluvními podmínkami, které se stávají okamžikem uzavření smlouvy o přepravě její nedílnou součástí. S ohledem na uvedené rozlišení a také na specifika jednotlivých druhů přepravy bude o dané problematice dále pojednáno.

### ***4.1 Práva a povinnosti cestujících ve vnitrostátní veřejné osobní přepravě silniční a drážní***

Jak bylo uvedeno výše, obsahem závazku ze smlouvy o přepravě osob je řada vzájemných práv a jim odpovídajících povinností obou smluvních stran, upravených v

---

<sup>86</sup> KNAPPOVÁ, Marta. *Povinnost a odpovědnost v občanském právu*. Vyd. 1. Praha: Eurolex Bohemia, 2003, s. 182

<sup>87</sup> KNAPP, Viktor. *Teorie práva*. Vyd. 1. Praha: Beck, 1995, XVI, s. 194 - 196

přepravních řádech, podrobněji v přípustném směru rozvedených ve smluvních přepravních podmínkách. Na ně cestující přistupuje uzavřením přepravní smlouvy (ust. § 49 odst. 3 PŘVOD).<sup>88</sup> Podrobnější úpravu přepravy osob pak stanoví jiný právní předpis, zejména předpisy, kterými se stanoví přepravní řády, nestanoví-li tak přímo použitelný předpis Evropských společenství. Dle ust. § 37 odst. 1 zákona o dráhách stanoví přepravní řád podmínky, za nichž se přepravují osoby a jejich zavazadla ve veřejné drážní osobní dopravě a věci ve veřejné drážní nákladní dopravě, přičemž odst. 7 citovaného ustanovení stanoví, že přepravní řád pro veřejnou drážní osobní dopravu vydá vyhláškou Ministerstvo dopravy. Obdobně též zákon o silniční dopravě odkazuje v ust. § 18b odst. 1 co do úpravy podmínek, za nichž se přepravují osoby, jejich zavazadla, věci a zvířata s nimi přepravovaná v silniční dopravě a integrované dopravě, na přepravní řád, když v odst. 2 cit. ust. zmocňuje Ministerstvo dopravy k jeho vydání. Právním předpisem k provedení uvedených ustanovení je pak již mnohokrát zmíněná vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní přepravu, ve znění pozdějších předpisů,

K provozování pravidelné osobní dopravy, uskutečňované podle PŘVOD, je dopravce povinen vydat a uveřejnit smluvní přepravní podmínky (jež cestující přijímá konkludentně vstupem do dopravního prostředku či vymezeného prostoru přístupného cestujícím s platným jízdním dokladem pro nástup a výstup z prostředku), jízdní řád a tarifní podmínky, a podle nich také postupovat. Podstatné zde pro právní poměr mezi dopravci vyhlášenými smluvními přepravními podmínkami a právní úpravou přepravního řádu je, že smluvní přepravní podmínky nesmějí být v rozporu s přepravními řády a jinými právními předpisy a nesmějí snižovat (zhoršovat) úroveň dopravcem poskytovaných služeb oproti úrovni, zaručené PŘVOD. Možnost odchýlné úpravy se vztahuje jen na ty s přepravou související služby či jejich okolnosti, jež nepovedou k celkovému snížení kvality dopravy – např. se lze ve smluvních podmínkách osobní silniční dopravy odchýlit od úpravy PŘVOD co do podmínek, za nichž si lze zakoupit místo k sezení, co do rozsahu a podmínek přepravy zavazadel, zvířat atd.,<sup>89</sup> a to na základě ust. § 18b odst. 1 zákona o silniční dopravě. V tomto duchu se též vyjádřil Nejvyšší soud

---

<sup>88</sup> MACEK, Jiří. Komentář k § 760. In ŠVESTKA, Jiří; SPÁČIL, Jiří et al.: *Občanský zákoník. Komentář*. 2. svazek. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2009, s. 2267

<sup>89</sup> MACEK, Jiří. Komentář k § 760. In ŠVESTKA, Jiří; SPÁČIL, Jiří et al.: *Občanský zákoník. Komentář*. 2. svazek. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2009, s. 2267

České republiky<sup>90</sup>, jenž zdůrazňuje, že „citovaný přepravní řád č. 175/2000 Sb. výslovně počítá s tím, že dopravce vydá smluvní přepravní podmínky. (...) Pokud dopravce smluvní přepravní podmínky v souladu s ustanovením § 3 odst. 1 vyhl. č. 175/2000 Sb. skutečně vydá, pak musí tyto smluvní přepravní podmínky být v souladu jak s příslušnými ustanoveními občanského zákoníku, tak i s vyhláškou č. 175/2000 Sb., na kterou občanský zákoník ve svém ustanovení § 772 (dnes ust. § 2578, pozn. autora) odkazuje (viz § 49 odst. 2 cit. vyhl.). Z toho pak vyplývá, že pokud jednotlivá ustanovení smluvních přepravních podmínek dopravce nejsou v souladu se shora citovanými právními předpisy, nemohou se taková ustanovení platně stát součástí obsahu smlouvy uzavřené mezi dopravcem a cestujícím.“

#### **4.1.1 Povinnost zaplatit jízdné**

Jak bylo uvedeno v předcházejícím výkladu, cestujícím jako smluvní stranou smlouvy o přepravě osob ve smyslu ust. § 2550 občanského zákoníku se rozumí fyzická osoba, která má proti zaplacení jízdného právo být přepravena dopravcem do příslušného místa určení. Z dikce uvedeného ustanovení pak lze dovodit základní povinnost cestujícího ze smlouvy o přepravě osob, totiž povinnost zaplatit jízdné, tedy úplatu za provedenou přepravu. Okamžik uzavření smlouvy o přepravě osob a s tím související povinnosti fyzické osoby (od tohoto okamžiku již cestujícího ve smyslu smluvní strany této smlouvy) zaplatit jízdné, je blíže upraven zejména v ust. § 3 a § 7 PŘVOD. Tato může být uzavřena tím, že cestující nastoupí do vozidla nebo vstoupí do označeného prostoru přístupného jen s platným jízdním dokladem, nebo také umožní-li dopravce cestujícímu nastoupení do vozidla bez jízdenky a jízdné cestující zaplatí bezodkladně po nástupu do vozidla [přičemž jsme již dovodili, že smlouva o přepravě osoby je uzavřena též v případě, kdy osoba nastoupivší do vozidla tohoto užije za účelem přemístění (přepravy), aniž by došlo k zaplacení jízdného (černý pasažér)]. Z dikce ust. § 3 odst. 2 a odst. 3 PŘVOD se usuzuje, že přepravní řád preferuje vznik přepravní smlouvy zakoupením jízdenky před nastoupením do vozidla a následným přijímáním plnění přepravy poskytované dopravcem na základě zakoupené jízdenky, avšak současně

---

<sup>90</sup> Rozsudek Nejvyššího soudu České republiky ze dne 27. 6. 2006, sp. zn. 4 Tz 31/2006

umožňuje cestujícímu v případech stanovených dopravcem zakoupit jízdenku až ve vozidle.<sup>91</sup>

Cestující ve veřejné linkové silniční dopravě je ve smyslu ust. § 18a odst. 2 písm. a) zákona o silniční dopravě povinen dodržovat přepravní řád, smluvní přepravní podmínky a tarif; na výzvu pověřené osoby<sup>92</sup> je povinen prokázat se platným jízdním dokladem, neprokáže-li se platným jízdním dokladem, zaplatit jízdné a přírážku, nebo se prokázat osobním dokladem a sdělit osobní údaje potřebné na vymáhání zaplacení jízdného a přírážky [písm. c) cit. ust.], přičemž dle Krajského soudu v Ústí nad Labem<sup>93</sup> je „*pro povinnost zaplatit přírážku k jízdnému rozhodující, zda se cestující při kontrole prokázal platnou jízdenkou, nikoliv to, zda jízdenku sice měl, ne však u sebe, anebo že jízdné zaplatil.*“ Výši přírážky stanoví dopravce v přepravních podmínkách. Výše přírážky k jízdnému nesmí přesáhnout částku 1.500,- Kč<sup>94</sup> (ust. § 18a odst. 3 cit. zák.). Obdobně je pak stanoveno i v ust. § 37 odst. 4, odst. 5 a odst. 6 zákona o dráhách, pro oblast veřejné drážní přepravy osob. Zatímco zákon o silniční dopravě stanoví jednotnou maximální výši přírážky ve výši 1.500,- Kč, zákon o dráhách v ust. § 37 odst. 6 normuje kromě maximální výše přírážky ve výši 1.500,- Kč taktéž přírážku za porušení podmínek stanovených přepravním řádem, která nesmí překročit částku 1.000,- Kč. Je tomu tak proto, že uvedený předpis rozlišuje mezi přírážkou k jízdnému [srov. ust. § 37 odst. 5 písm. b) zákona o dráhách], přírážkou za nedodržování přepravního řádu [srov. ust. § 37 odst. 5 písm. c) zákona o dráhách], a implicitně taktéž přírážkou za porušení dalších povinností, stanovených tímto zákonem, kupř. pokud cestující přes upozornění nedodržuje pokyny a příkazy pověřené osoby, znečišťuje drážní vozidlo nebo pokud svým chováním ruší klidnou přepravu cestujících nebo ostatní cestující jinak obtěžuje [ust. § 37 odst. 4 písm. b) zákona o dráhách]. Dopravce, provozující veřejnou silniční

---

<sup>91</sup> SOUŠEK, Jaroslav; STEHLÍK, Miroslav; WATRAS, Kamil. *Zákon o dráhách v úplném znění s komentářem*. 2. vyd. Olomouc: Andragogos Agency, 2000, s. 130

<sup>92</sup> Pověřenou osobou ve smyslu ust. § 18a odst. 1 zákona o silniční dopravě (resp. ust. § 37 odst. 4 zákona o dráhách) se rozumí řidič a průvodčí vozidla veřejné linkové dopravy a jiná osoba pověřená dopravcem veřejné linkové dopravy a vybavená kontrolním odznakem nebo průkazem dopravce, přičemž tato je oprávněna mj. uložit cestujícímu, který se neprokázal platným jízdním dokladem, zaplatit přírážku nebo vyžadovat od cestujícího aby se prokázal osobním dokladem a sdělil osobní údaje podle odstavce 2 písm. c), popř. vyloučit z přepravy cestujícího, který se na její výzvu neprokáže platným jízdním dokladem a nesplní povinnost zaplatit jízdné a přírážku.

<sup>93</sup> Rozsudek Krajského soudu v Ústí nad Labem ze dne 16. 2. 1983, sp. zn. 13 Co 75/83

<sup>94</sup> Není bez zajímavosti, že přírážku k jízdnému ve výši 1.500,- Kč je dopravce u obou druhů dopravy oprávněn požadovat s účinností od 1. 5. 2013, kdy byla tato maximální hranice novelami příslušných zákonů skokově navýšena z dosavadních 1.000,- Kč.

přepravu osob, tak na rozdíl od dopravce v osobní přepravě drážní nemůže ve smluvních přepravních podmínkách stanovit přírážku za porušení těch povinností, vyplývajících toliko z PŘVOD, v částce vyšší než 1.000,- Kč. Maximální výše přírážky k jízdnému však je, jak uvedeno v textu, pro oba druhy dopravy stejná.

K charakteru uvedené přírážky k jízdnému je třeba poznamenat, že touto se rozumí penále ve smyslu ust. § 2052 ve spojení s ust. § 2048 občanského zákoníku, neboť se jedná o pokutu stanovenou uvedenými právními předpisy pro porušení příslušné smluvní povinnosti. Shodně k tomu též Ústavní soud České republiky<sup>95</sup> konstatuje: *„Sankce, kterou podle zákona o silniční dopravě může pověřená osoba dopravce uložit cestujícímu, který se neprokáže platným jízdním dokladem, je svou povahou smluvní sankcí za nesplnění povinnosti zaplatit jízdné za poskytované služby. Není namístě pouštět ze zřetele, že stát v daném případě nejenže zákonem uložil povinnost cestujícímu, ale na druhé straně jej stanovením horní hranice této smluvní pokuty chrání před svévolí dopravce. (...) Zákon rovněž ukládá dopravci, aby výši přírážky stanovil ve svých přepravních podmínkách, které je dopravce povinen zveřejnit na místech určených pro styk s cestujícími a jejich podstatnou část rovněž v každém vozidle. Tím je zajištěno, že cestující, který se rozhodne cestovat veřejnou dopravou a tedy uzavřít s dopravcem smlouvu o přepravě, je předběžně seznámen s jejími podmínkami. Nastoupením do vozidla je smlouva uzavřena s tím, že cestující přistoupil na podmínky dopravce, včetně výše a způsobu uložení přírážky k jízdnému.“*

Někteří autoři dovodili, že „všechny případné spory z osobní přepravy (včetně sporu o jízdné) jsou občanskoprávními věcmi, přičemž tato rozhodovací pravomoc se musí důsledně týkat i přírážek, resp. zvláštních přírážek k jízdnému – pokut za nezaplacené jízdné. Tím však není ještě řečeno, že se cestující občan vůbec nemůže za přepravy svým chováním dopustit určitého správního přestupku či přečinu.“<sup>96</sup> S uvedeným lze v teoretické rovině bezpochyby souhlasit, leč v praxi nalezneme řadu problematických aspektů, kupř. skutečnost, že sice lze „jízdu načerno teoreticky z hlediska ust. § 50 přestupkového zákona<sup>97</sup> považovat za protiprávní jednání naplňující z formální stránky znaky přestupku proti majetku, neboť černý pasažér v úmyslu připravit

<sup>95</sup> Nález pléna Ústavního soudu České republiky ze dne 10. 1. 2001, sp. zn. Pl. ÚS 33/2000

<sup>96</sup> FIALA, Josef; ŠVESTKA, Jiří. Úvaha nad některými otázkami osobní přepravy podle občanského zákoníku. In ZDOBINSKÝ, Stanislav. *Socialistická zákonnost: časopis pro právní praxi*. Praha: Ministerstvo spravedlnosti ČSR. 1x měsíčně, ročník XXXII, č. 3, s. 144 - 145

<sup>97</sup> Zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, v platném znění

dopravní podnik o platbu za jím poskytovanou službu, předstíraje zaplacení nastoupí do dopravního prostředku, čímž podvodem způsobí škodu na majetku dopravního podniku, za což může být ve správním řízení uložena pokuta až 15.000,- Kč. Tato správněprávní sankce stojí a může být uložena i vedle občanskoprávní sankce – přírážky k jízdnému, již je doplňkem; leč je třeba poukázat na některé zřejmé nedostatky uvedené teorie, totiž nejen že je skutečná škoda obtížně přesně vyčíslitelná, ale zřejmě postrádá materiální stránku – společenskou nebezpečnost takového jednání – jízdy na černo, proto je zde asi nepravděpodobné hovořit o spáchání přestupku; v reálu tak dopravní podniky situaci řeší vymáháním nejenom jízdného, ale i smluvní pokuty v občanskoprávním řízení.<sup>98</sup>

Již výše uvedené vyřešení problematiky tzv. černého pasažéra má svůj význam i při určování právního důvodu, na jehož základě je cestující povinen zaplatit dopravci jízdné za provedenou přepravu. Pokud by totiž bylo přisvědčeno některým shora uvedeným názorům, totiž že smlouva o přepravě není uzavřena s takovou osobou, která užije dopravního prostředku, aniž by zaplatila jízdné, pak by se tato nestala ani cestujícím ve smyslu smluvní strany smlouvy o přepravě osoby, a nevznikla by jí tak povinnost zaplatit za přepravu jízdné. „Takový občan je však v tomto případě na úkor dopravce neoprávněně majetkově obohacen, proto může dopravce požadovat na občanu zaplacení peněžní částky, představující jízdné z důvodu (titulu) neoprávněně získaného majetkového prospěchu.“<sup>99</sup> Na základě uvedeného by se pak bylo nutno vypořádat taktéž s otázkou, zda bude mít dopravce vůči takové osobě, která se ve smyslu ust. § 2991 a násl. občanského zákoníku na jeho úkor bez spravedlivého důvodu obohatí, právo požadovat též zaplacení přírážky k jízdnému. Setkáváme se s názorem, že „oba zmíněné právní náhledy počítají s tím, že cestujícímu bez jízdanky vznikne povinnost zaplatit přírážku k jízdnému v okamžiku, kdy není schopen vykázat se platným jízdním dokladem. Je pravda, že oba zákony upravující podmínky, za nichž může dopravce požadovat přírážku k jízdnému, nepodmiňují jeho nárok na přírážku tím, že mezi pasažérem a provozovatelem dopravního prostředku došlo k uzavření smlouvy o přepravě. Stačí, když se černý pasažér na výzvu kontrolora neprokáže platným jízdním dokladem. Povinnost zaplatit jízdné i přírážku k jízdnému má jakákoliv osoba, která je

---

<sup>98</sup> HRNČÁŘ, Jan. *Přepravní kontrola v MHD versus černý pasažér*. [online]. Dostupné z <http://www.epravo.cz/top/clanky/prepravni-kontrola-v-mhd-versus-cerny-pasazer-32412.html>

<sup>99</sup> FIALA, Josef; ŠVESTKA, Jiří. K některým aktuálním otázkám osobní přepravy. In *Právník: teoretický časopis pro otázky státu a práva*. Praha: Academia. 1x měsíčně, ročník 125, č. 10, s. 920 - 921



při jízdě veřejným hromadným prostředkem přistižena bez platné jízdenky. Na právním odůvodnění této povinnosti (zda jde o plnění z přepravní smlouvy nebo o bezdůvodné obohacení) v podstatě nezáleží. Obě možné právní varianty vedou ke stejnému výsledku.<sup>100</sup> Dle autora práce však lze mít za to, že tomu tak v teoretické rovině vždy bezvýhradně není, a to konkrétně v případě veřejné osobní přepravy drážní - neboť, jak již uvedeno výše, příslušný veřejnoprávní předpis, tedy zákon o dráhách, rozlišuje (na rozdíl od zákona o silniční dopravě) mezi pojmy „přirážka“ (za nedodržování přepravního řádu, popř. za porušení dalších povinností, stanovených zákonem o dráhách), a „přirážka k jízdě“. Vycházíme-li z předpokladu, že černý pasažér není stranou smlouvy o přepravě osob, tak se tento nestává se cestujícím, a tudíž mu nevzniká povinnost zaplatit jízdné, nýbrž toliko vydat bezdůvodné obohacení, odpovídající výši nezaplaceného jízdného; v takovém případě by pak nebylo možné po takové osobě požadovat zaplacení přirážky k jízdě, když mu povinnost uhradit samotné jízdné toliko nikdy nevznikla. Uvedené závěry tak dle názoru autora svědčí již vyřčenému, totiž že i černý pasažér je cestujícím jak ve smyslu ust. 2550 a násl. občanského zákoníku, tak ustanovení příslušných veřejnoprávních předpisů, a konečně i ustanovení PŘVOD (srov. ust. § 7 odst. 6 PŘVOD, kde je i osoba bez platné jízdy považována za cestujícího).

Podrobnější úpravu placení jízdného nalezneme v ust. § 7 PŘVOD. Cestující za jízdenku pro jednotlivou jízdu nebo za jízdenku časovou (dále jen "jízdenka") platí jízdné podle tarifu, sjednané v souladu s cenovými předpisy. Dopravce zajišťuje prodej jízdenek před nástupem do vozidla. Nezajistil-li dopravce prodej jízdenek před nástupem do vozidla, musí umožnit cestujícímu zakoupit si jízdenku po nástupu do vozidla za jízdné bez přirážky za nedodržování přepravního řádu ve smyslu ustanovení § 18a odst. 2 písm. e) zákona o silniční dopravě, resp. ust. § 37 odst. 5 písm. c) zákona o dráhách. Povinností dopravce v jízdním řádu je pak zajištění označení těch stanic, případně linek nebo spojů, u kterých je umožněn nástup cestujících do vozidla bez jízdenky a zakoupení jízdenky bez přirážky po nástupu do vozidla. Cestující platí jízdné před nástupem do vozidla a dopravce mu za zaplacené jízdné vydá jízdenku. Platí-li cestující jízdné po nástupu do vozidla, dopravce mu vydá jízdenku ve vozidle nebo zajistí, aby takto zaplacené jízdné bylo zaevidováno odbavovacím systémem. Nezakoupil-li si cestující jízdenku před

---

<sup>100</sup> SVOBODA, Karel. Promlčení práv z jízdy „načerno“. In *Právní rádce*. Praha: Economia. 1x měsíčně, 2008, roč. 16, č. 8, s. 15-17

nástupem do vozidla, přestože mu to dopravce umožnil, smí nastoupit do vozidla bez jízdenky, jestliže dopravce zajišťuje ve vozidle prodej jízdenek a cestující si zakoupí jízdenku po nástupu do vozidla bezodkladně. V takovémto případě cestující zaplatí jízdné s přírážkou. Výši této přírážky stanoví dopravce ve smluvních přepravních podmínkách a uvede v tarifu. Vzhledem k tomu, že v daném případě se cestující nehodlá přepravit bez platné jízdenky, výše přírážky by měla pokrývat náklady na skutečné zajištění prodeje jízdenek ve vozidle. Tato přírážka za porušení přepravních podmínek bude v daném případě nižší, než přírážka k jízdnému u cestujícího, který úmyslně cestuje bez platné jízdenky.<sup>101</sup> Cestující, který si nezakoupí jízdenku v souladu s uvedeným a je přepravován bez platné jízdenky, je pak považován se za cestujícího, který se z příčin na své straně neprokázal platným jízdním dokladem. Takovému cestujícímu je ve smyslu ust. § 18a zákona o silniční dopravě (resp. ust. § 37 odst. 4 zákona o dráhách) pověřená osoba oprávněna uložit, aby zaplatil přírážku k jízdnému, popř. jej vyloučit z přepravy, nesplnili povinnost zaplatit jízdné a přírážku. Ačkoliv ust. § 3 odst. 4 PŘVOD stanoví, že přepravní smlouva je splněna řádným provedením přepravy ve smluveném rozsahu podle uzavřené přepravní smlouvy, tak je k uvedenému nutno podotknout, že i v případě oprávněného vyloučení cestujícího z přepravy je závazek z uzavřené smlouvy o přepravě osob na straně dopravce splněn a na straně cestujícího přetrvává povinnost zaplatit jízdné za uvedenou přepravu (příp. též přírážku k jízdnému), neboť za splnění přepravní smlouvy se považuje rovněž provedení přepravy v jiném než ve smluveném rozsahu, došlo-li k oprávněnému vyloučení cestujícího z přepravy pověřenou osobou (ust. § 3 odst. 5 PŘVOD).<sup>102</sup>

Jak bylo uvedeno, výši přírážky k jízdnému stanoví dopravce ve smluvních přepravních podmínkách, přičemž její výše je příslušnými veřejnoprávními předpisy omezena maximální částkou 1.500,- Kč. Smluvními přepravními podmínkami se dle ust. § 2 písm. g) PŘVOD rozumí podmínky přepravy vyhlášené dopravcem ve smyslu ust. § 49 PŘVOD, přičemž okamžikem uzavření smlouvy o přepravě osoby se tyto stávají její

---

<sup>101</sup> SOUŠEK, Jaroslav; SAMSELYOVÁ, Helena; STEHLÍK, Miroslav. Přepravní řád pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu – výklad s komentářem. In *Poradce č. 6 - 7/2002* [online]. Dostupné z <http://www.i-poradce.cz/SubPages/OtvorDokument/Clanok.aspx?idclanok=10228>

<sup>102</sup> Přičemž cestující, který byl vyloučen z přepravy pověřenou osobou, nemá právo na vrácení zaplaceného jízdného ani na vrácení zaplacené ceny místenky nebo příplatku za vlak vyšší kvality nebo příplatku za lůžko nebo za lehátko (ust. § 42 odst. 5 PŘVOD).

nedílnou součástí (srov. ust. § 49 odst. 3 PŘVOD); ust. § 49 odst. 2 PŘVOD pak poukazuje na již výše rozebíranou skutečnost, plynoucí již se samotného postavení jednotlivých předpisů v systému právních norem, totiž že smluvní přepravní podmínky nesmějí být v rozporu s ustanoveními PŘVOD ani s ustanoveními jiných právních předpisů. Ačkoliv je touto formulací odkazováno především na normy práva veřejného, tak je třeba podotknout, že ze soukromoprávního hlediska je rozpor s předpisy vyšší právní síly nepřijatelný toliko co do ustanovení kogentních, nikoliv dispozitivních, od kterých jsou smluvní strany s to se odchýlit (avšak s korektivem ochrany dobrých mravů, veřejného pořádku a ochrany práv slabší strany, tedy cestujícího jakožto spotřebitele). Za vzorové smluvní přepravní podmínky pro potřeby této práce byly zvoleny pro oblast vnitrostátní veřejné linkové silniční přepravy osob Smluvní přepravní podmínky pro pravidelné autobusové linky provozované společností STUDENT AGENCY, k.s., účinné od 1. 8. 2013 (dále jen „SPP SA“), pro oblast městské hromadné integrované dopravy<sup>103</sup> Smluvní přepravní podmínky Pražské integrované dopravy, účinné od 1. 1. 2014 (dále jen „SPP PID“), a konečně pro oblast vnitrostátní veřejné drážní přepravy osob Smluvní přepravní podmínky Českých drah pro veřejnou drážní osobní dopravu, účinné od 15. 12. 2013 (dále jen „SPP ČD“).

Bod 2.1.3 SPP SA stanoví povinnost cestujícího zaplatit jízdné (poměrně přiléhavě nazvané cenou za přepravu) podle tarifu platného v den přepravy. Jízdné zahrnuje pouze samotnou přepravu. Případné další služby jsou cestujícímu poskytovány ze strany dopravce zdarma. Zcela v souladu s ust. § 18a odst. 3 zákona o silniční dopravě pak pro případ, že se cestující neprokáže platným jízdním dokladem, stanoví povinnost zaplatit krom jízdného též přírůžku ve výši 500,- Kč, potažmo 20 € (bod 2.1.2. SPP SA). Bez zajímavosti také není komparace ustanovení bodu 1. 2. 16 SPP SA a jednoho z ustanovení (nečíslováno ani jinak neoznačeno) Smluvních přepravních podmínek v pravidelné linkové a městské autobusové dopravě osob autobusy ČSAD Autobusy České Budějovice, a.s. (dále jen „SPP ČSAD“). Ustanovení bodu 1. 2. 16 SPP SA spíše deklaratorně upozorňuje na skutečnost, že v případě jakékoliv platby ze strany cestujícího by cestující měl mít připravenou přiměřenou hotovost s ohledem na cenu zboží nebo

---

<sup>103</sup> Městskou hromadnou integrovanou dopravou se ve smyslu ust. § 2 písm. c) PŘVOD rozumí činnost dopravce spočívající v pravidelné přepravě osob, ručních zavazadel, spoluzavazadel a živých zvířat vozidly veřejné drážní osobní dopravy a veřejné silniční osobní dopravy, je-li doprava uskutečňována pro poskytování obecných přepravních potřeb na území města, případně jeho příměstských oblastí.

služby. V opačném případě je možné, že platby bankovkami vysokých nominálních hodnot nebudou moci být přijaty z důvodu nedostatku drobných. Naopak SPP ČSAD stanoví jakožto jednu z povinností cestujícího též povinnost „platit jízdné přiměřenou bankovkou v max. hodnotě 500,- Kč“. Zde však má autor práce za to, že toto ustanovení je ve smyslu shora uvedeného ustanovení § 49 odst. 2 PŘVOD v rozporu s právními předpisy, konkrétně pak s kogentním ust. § 5 odst. 1 zákona č. 136/2011 Sb., o oběhu bankovek a mincí a o změně zákona č. 6/1993 Sb., o České národní bance, ve znění pozdějších předpisů, když tento stanoví, že každý je povinen přijmout tuzemské bankovky a mince bez omezení, ledaže je oprávněn jejich příjem odmítnout.<sup>104</sup> Nejednalo-li by se o jednu z taxativně vypočtených situací, za kterých je dopravce oprávněn příjem tuzemských bankovek nebo mincí odmítnout, pak by šlo z jeho strany o jednání *contra legem*, a to bez ohledu na uvedené ustanovení smluvních přepravních podmínek.

Cestující, který se nemůže prokázat platným jízdním dokladem při přepravě v rámci systému pražské integrované dopravy, zaplatí dle bodu 8.4 SPP PID jízdné a přírážku ve výši 1.500,- Kč, tedy v maximální možné výši, stanovené veřejnoprávními předpisy; při zaplacení na místě nebo v doplňkové pokladně nejpozději 15. kalendářní den ode dne uložení přírážky se tato snižuje na 800,- Kč.; dle věty třetí pak platí, že pokud je cestující držitelem časové jízdenky s poskytnutým datem narození a s měsíční nebo delší dobou platnosti nebo osobní karty s evidencí osobních údajů v databázi vydavatele karty (dále jen „osobní karta“) s nahranou jízdenkou nebo s nahranou aplikací dokládající nárok na zvláštní ceny jízdného, která byla platná v době a místě kontroly, popř. pokud byla v době a v místě provedení přepravní kontroly nahrána na osobní kartě platná jízdenka (bod 3. 2. 16 SPP PID), a tuto skutečnost prokáže v doplňkové pokladně nejpozději 15. kalendářní den ode dne uložení přírážky, zaplatí pouze přírážku ve výši 50 Kč; stejně tak pokud je cestující držitelem průkazu opravňujícího k bezplatné přepravě, který byl platný v době a místě kontroly. Prokáže-li se však cestující padělaným jízdním dokladem, snížení přírážky se neposkytne. V případě, kdy se při přepravní kontrole cestující prokázal platnou osobní kartou, avšak v době kontroly nebylo možné zjistit, zda

---

<sup>104</sup> Každý (s výjimkou České národní banky a úvěrové instituce provádějící pokladní operace) je oprávněn příjem tuzemských bankovek nebo mincí odmítnout, jestliže se jedná o pamětní mince nebo o tuzemské bankovky nebo mince prohlášené Českou národní bankou za neplatné, nebo jestliže se jedná o více než 50 tuzemských mincí v jedné platbě (ust. § 5 odst. 2 citovaného zákona).

je na kartě nahrána platná jízdenka, tak pokud výše uvedeným způsobem prokáže, že v době a v místě provedení přepravní kontroly byla platná jízdenka nahrána na kartě, bude uložena přírážka dokonce v plné výši prominuta (bod 3. 2. 15 SPP PID). Povinnost zaplatit přírážku k jízdě v městské hromadné dopravě (analogicky pak platí totéž u ostatních druhů dopravy) se pak dle názoru Ústavního soudu České republiky<sup>105</sup> vztahuje též na osobu nezletilou, jejíž rozumová a volní vyspělost byla v době „jízdy na černo“ na takové úrovni, aby byla schopna posoudit následky svého jednání [dle dikce účinné právní úpravy (ust. § 31 občanského zákoníku) tedy nedošlo k popření vyvratitelné právní domněnky, že šlo o právní jednání co do povahy přiměřené rozumové a mravní vyspělosti nezletilého jeho věku], neboť „byla-li nezletilá, které bylo 12 let, způsobila sama cestovat městskou hromadnou dopravou, musela si být vědoma povinnosti zaplatit jízdné i toho, že porušení přepravní smlouvy je spojeno s přírážkou k jízdě“, přičemž v obdobném případě (nezletilý bylo 11 let) lze dle Ústavního soudu České republiky<sup>106</sup> „jen na základě tohoto věku samotného u běžného jedince předpokládat znalost základních pravidel užití dopravního prostředku MHD. Existence smluvní sankce pro případ jízdy bez platného dokladu je totiž dle Ústavního soudu skutečností notoricky známou. I když stěžovatelka nemusela znát podrobnosti úpravy tohoto zajištění ve smluvních přepravních podmínkách, o jejím základním rámci povědomí mít mohla a měla. Smluvní pokuta je v této situaci navíc i u nezletilých cestujících nutná z povahy věci; výklad způsobilosti k právním úkonům (svěprávnosti, pozn. autora) podaný stěžovatelkou, kdy by podle jejího názoru vznikl dopravnímu podniku v případě přistižení nezletilého cestujícího bez platného jízdního dokladu nárok jen na úhradu samotného jízdného, by z jízdného u této kategorie cestujících učinil jen dobrovolný příspěvek na MHD.“

SPP ČD v Kapitole IV. bod 77 stanoví, že přírážku k jízdě ve výši 1.000,- Kč zaplatí každý cestující, který se [ve smyslu ust. 37 odst. 2 písm. b) zákona o dráhách] neprokázal v době plnění přepravní smlouvy platným jízdním dokladem z příčin na jeho straně, pokud se nepřihlásil o vystavení jízdného nebo doplatku k jízdě zásadně v okamžiku, kdy bude vyzván k předložení jízdních dokladů, přičemž dopravce je ve smyslu ust. § 7 odst. 2 PŘVOD povinen umožnit cestujícímu zakoupit si jízdenku po nástupu do vozidla za jízdné bez přírážky, nezajišťuje-li prodej jízdenek před nástupem

---

<sup>105</sup> Usnesení Ústavního soudu České republiky ze dne 4. 12. 2008, sp. zn. III. ÚS 1019/08

<sup>106</sup> Usnesení Ústavního soudu České republiky ze dne 24. 1. 2013, sp. zn. II. ÚS 3176/12

do vozidla (tzv. neobsazené stanice). Přírážka k jízdnému bude snížena na 400,- Kč, pokud ji cestující s účtovaným jízdným nebo doplatkem zaplatí na místě nebo u pokladni přepážky ve lhůtě do 14 dnů ode dne vzniku povinnosti zaplatit dlužnou částku. Ve smluvních přepravních podmínkách Českých drah již nenalezneme ustanovení obdobné článku 165 přepravních podmínek jejich právního předchůdce, tedy Státní organizace České dráhy, když tento stanovil, že „pověřený zaměstnanec je oprávněn vyloučit cestujícího z přepravy na nejbližší stanici a tato přeprava je považována za cílovou a že pokud cestující ve vlaku setrvá, má se za to, že je cestujícím, který do vlaku opět nastoupil“. Uvedeným ustanovením se zabýval Krajský soud v Hradci Králové<sup>107</sup>, když „v posuzované věci se jednalo o to, že žalovaný v únoru 2002 cestoval vlakem č. 9908 (osobním vlakem) ze stanice Řevnice do stanice Praha-Smíchov bez platné jízdenky, tedy jako tzv. černý pasažér. Protože mezi stanicemi Řevnice a Praha-Smíchov bylo celkem 6 stanic, po prokázání totožnosti žalovaného bylo průvodčím vyplněno 6 tzv. hlášenek k úhradě jak jízdného, tak i přírážky k jízdnému, které žalovaný podepsal. Přírážka k jízdnému byla účtována vždy po 800 Kč mezi jednotlivými stanicemi jakožto sankce za cestu bez platné jízdenky.“ V případě tohoto ustanovení pak Krajský soud „veden ustanovením § 37 odst. 6 zákona o dráhách a § 7 odst. 5 PRŮVOD dovedil, že omezují-li obecně závazné předpisy výši přírážky za porušení přepravních podmínek částkou 1.000,- Kč (dnes 1.500,- Kč, pozn. autora), pak v článku 165 smluvních přepravních podmínek fikce opakovaného porušení těchto smluvních podmínek se pro rozpor s obecně závazným právním předpisem neuplatní.“

#### **4.1.2 Bezpečnost a pohodlí cestujícího**

Ustanovení § 2551 občanského zákoníku zakotvuje povinnost dopravce postarat se při přepravě o bezpečnost a pohodlí cestujícího, přičemž podrobnější úpravu této problematiky přenechává zákonodárce přepravním řádům.<sup>108</sup> Jak již bylo zmíněno výše, tak pro potřeby uvedeného ustanovení je třeba přistoupit na širší chápání a výklad pojmů

---

<sup>107</sup> Usnesení Krajského soudu v Hradci Králové ze dne 15. 10. 2003, sp. zn. 24 Co 163/2003

<sup>108</sup> Zákonodárce zde upouští od formulace, obsažené v ust. § 761 občanského zákoníku z roku 1964, kde byla krom uvedeného taktéž stanovena povinnost umožnit cestujícím při hromadné přepravě používání společenských a kulturních zařízení, když tato lze podřadit právě pod bezpečnost a pohodlí cestujícího za přepravy *largo sensu*.

„cestující“ a „přeprava“, když cestujícím je nutno rozumět nejen cestujícího *stricto sensu* ve smyslu smluvní strany smlouvy o přepravě osob, ale též cestujícího *largo sensu*, kterým se rozumí taková osoba, která již byla řádně a včas na místo určení přepravena (okamžikem splnění závazku z přepravní smlouvy tento zaniká, takže osoba, která právě dorazila na místo určení, již není cestujícím *stricto sensu* ve smyslu ust. § 2550 občanského zákoníku), stejně jako osoba, která teprve hodlá přepravní smlouvu uzavřít (a proto se pohybuje v prostorách dopravce, např. v nádraží); pojem přeprava je nutno taktéž vykládat v nejširším slova smyslu, tedy že dopravce je povinen starat se o bezpečnost a pohodlí cestujících nejen během samotného procesu jejich přemístování (přeprava ve vlastním slova smyslu), nýbrž také před zahájením přepravního procesu i po jeho ukončení.<sup>109</sup> S ohledem na uvedené vymezení je nutno poukázat na ustanovení § 3 odst. 2 PŘVOD, umožňující dopravci vyčlenit určité prostory, které budou přístupné toliko jen s platným jízdním dokladem, přičemž každý, kdo se v těchto prostorách nachází, je povinen se na požádání pověřené osoby prokázat příslušným platným jízdním dokladem (ust. § 16 odst. 5 PŘVOD). Smlouva o přepravě je pak uzavřena okamžikem vstupu osoby do označeného prostoru přístupného jen s platným jízdním dokladem. Osoby, pohybující se v souladu s uvedenými ustanoveními (nutno podotknout, že ať už se zakoupeným jízdním dokladem, či bez něj – viz problematika černého pasažéra) v takto vymezených prostorech, je pak nutno považovat za cestující *stricto sensu*, tedy za smluvní stranu smlouvy o přepravě osob. Na tyto osoby, stejně jako na cestující *largo sensu* dle shora uvedeného vymezení, se pak vztahují ustanovení § 2551 občanského zákoníku (přičemž, jak bude uvedeno dále, z uvedeného pojetí nesvědčí takovým osobám pouze právo na zajištění bezpečnosti a pohodlí, ale taktéž přistupují některé korelující povinnosti s tímto související). Je však otázkou, zda lze za cestujícího (alespoň v nejširším slova smyslu) považovat osobu pohybující se v prostorech, které sice nebyly vyčleněny jako přístupné jen s platným jízdním dokladem, avšak na tyto prostory bezprostředně navazují, popř. z povahy věci slouží právě cestujícím s platným jízdním dokladem (kteří hodlají přepravu započnout či ji právě ukončili), či osobám s úmyslem přepravní smlouvu uzavřít (kupř. nádražní hala, vestibul stanice metra). Na tyto osoby se však dle názoru autora co do práv a povinností nevztahují ustanovení občanského

---

<sup>109</sup> FRINTA, Ondřej.: Komentář k § 761. In ELIÁŠ, Karel et al.: *Občanský zákoník. Velký akademický komentář. Úplný text zákona s komentářem, judikaturou a literaturou podle stavu k 1. 4. 2008.* 2. svazek. 1. vydání. Praha: Linde Praha, a. s., 2008, s. 2258

zákoníku, upravující smlouvu o přepravě osob, PŘVOD, či souvisejících předpisů, nýbrž toliko obecná právní úprava, regulující chování každého, kdo se v daných prostorech nachází.

Ustanovení § 2558 občanského zákoníku, pojednávající o smlouvě o přepravě věci, stanoví povinnost dopravce provést přepravu do místa určení s odbornou péčí. Jak jsme již dovodili, je dopravcem v silniční i drážní přepravě osob podnikatel, tedy profesionál. Není proto důvodu, aby se taktéž na smlouvu o přepravě osob nevztahovala povinnost dopravce přepravit cestujícího s náležitou odbornou péčí, tedy *lege artis*, když i ust. § 5 občanského zákoníku stanoví, že kdo se veřejně nebo ve styku s jinou osobou přihlásí k odbornému výkonu jako příslušník určitého povolání nebo stavu, dává tím najevo, že je schopen jednat se znalostí a pečlivostí, která je s jeho povoláním nebo stavem spojena. Jedná-li bez této odborné péče, jde to k jeho tíži. Odbornou péčí v oblasti bezpečnosti cestujících pak můžeme rozumět zajištění bezpečnosti způsobem odpovídajícím dosaženému technickému vývoji dopravních prostředků i zařízení s dopravou souvisejících, jichž je k přepravě využíváno. Po odborníkovi se žádá vyšší míra znalosti technického vývoje, možných rizik i opatření k jejich odstranění, než po laikovi. Míra požadovaného zajištění bezpečnosti je tedy v tomto případě vyšší, než plyne z ust. § 2900 občanského zákoníku,<sup>110</sup> vztahujícího se k obecné prevenční povinnosti každého.

Požadavek zajištění bezpečnosti cestujícího dále v oblasti veřejné linkové silniční přepravy osob akcentuje zákon o silniční dopravě v ust. § 18 písm. h), když jako jednu z povinností dopravce stanoví též povinnost pečovat o bezpečnost přepravovaných osob a jejich zavazadel a zabezpečit první pomoc a náhradní dopravu v případě, že se stane účastníkem dopravní nehody nebo má technickou závadu, pro kterou nelze spoj dokončit. Dle ust. § 18a odst. 1 citovaného zákona je pověřená osoba oprávněna dávat cestujícím pokyny a příkazy k zajištění jejich bezpečnosti, bezpečnosti a plynulosti dopravy nebo bezpečnosti ostatních cestujících, přičemž je též oprávněna vyloučit z přepravy cestujícího nebo uložit cestujícímu zaplatit přírážku, pokud přes upozornění tyto pokyny a příkazy nedodrží; vyloučením z přepravy však nesmí být ohrožena bezpečnost a zdraví cestujícího [písm. a) cit. ust.]. Obdobná ustanovení pro oblast veřejné drážní

---

<sup>110</sup> FRINTA, Ondřej.: Komentář k § 761. In ELIÁŠ, Karel et al.: *Občanský zákoník. Velký akademický komentář. Úplný text zákona s komentářem, judikaturou a literaturou podle stavu k 1. 4. 2008.* 2. svazek. 1. vydání. Praha: Linde Praha, a. s., 2008, s. 2259



přepravy osob nalezneme i v zákonu o dráhách. Z navazujících prováděcích předpisů, vztahujících se též k bezpečnosti cestujících při provádění přepravy, můžeme jmenovat kupř. vyhlášku Ministerstva dopravy č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, a která mj. upravuje i bezpečnost, pravidelnost a plynulost provozování drážní dopravy, bezpečnost osob a bezpečnou funkci staveb a drážních zařízení. Co do ustanovení PŘVOD lze poukázat na ust. § 14 odst. 2, stanovící povinnost dopravce zajistit používání takových vozidel, která s ohledem na délku spoje nebo charakter nabízených přepravních služeb splňují požadavky na bezpečnou přepravu cestujících, či pravidlo uvedené v ust. § 36 odst. 1 PŘVOD, podle něž lze ve veřejné drážní osobní dopravě přijmout zásilky, které naplňují znaky cestovních zavazadel, ale s nimiž se osoby podávající je k přepravě současně nepřepravují, k přepravě jen ve stanicích nebo přímo ve spojích označených v jízdním řádu, není-li tím omezena přeprava cestujících a jejich zavazadel ani ohrožena bezpečnost cestujících.

Jak již uvedeno výše, cestujícím nesvědčí pouze právo na zajištění bezpečnosti a pohodlí při přepravě, ale taktéž mají některé povinnosti s tímto související. Předně nalezneme v ust. § 22 odst. 4 zákona o dráhách obecně formulované povinnosti každé osoby, nacházející se v obvodu dráhy, když tyto jsou povinny dbát o svoji bezpečnost, dbát pokynů provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti osob a bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a pokynů k zajištění ochrany majetku a veřejného pořádku. Jak je výslovně (na rozdíl od zákona o silniční dopravě) stanoveno v ust. § 37 odst. 5 zákona o dráhách, cestující je povinen se při nástupu do drážního vozidla, pobytu v něm a při výstupu z drážního vozidla chovat tak, aby neohrozil svou bezpečnost, bezpečnost jiných osob, bezpečnost a plynulost drážní dopravy, a dbát přiměřené opatrnosti dané povahou drážní dopravy; shora uvedenému oprávnění pověřené osoby dávat cestujícím pokyny a příkazy k zajištění jejich bezpečnosti, bezpečnosti a plynulosti dopravy nebo bezpečnosti ostatních cestujících, odpovídá povinnost cestujícího dbát takových pokynů a příkazů, vyjádřená v ust. § 37 odst. 5 písm. b) zákona o dráhách [resp. ust. § 18a odst. 2 písm. c) zákona o silniční dopravě]. Ustanovení § 15 PŘVOD pak poměrně zevrubně stanoví mj. i situace, za kterých je možno hovořit o porušení přepravních podmínek z hlediska bezpečnosti cestujícího, bezpečnosti jiných osob a ochrany zdraví a bezpečnosti veřejné osobní dopravy (kupř. pokud cestující mluví za jízdy na osobu řídící vozidlo, otevírá za jízdy dveře vozidla nebo zábranu proti vypadnutí, či za jízdy vystupuje

z vozidla nebo nastupuje do něj nebo se z něj vyklání). V ust. § 16 PŘVOD nalezneme některé povinnosti cestujících, vztahující se k zajištění jejich bezpečnosti jak při nástupu do vozidla a výstupu z něj, tak během samotné jízdy (jmenujme např. povinnost cestujícího, který ve vozidle stojí, přidržovat se za jízdy zařízení vozidla k tomu určených, či pravidlo, že cestující může do vozidla nastoupit nebo z něj vystoupit jen ve stanici, a není-li vozidlo v pohybu). Dále mezi konkrétní povinnosti cestujícího patří povinnost ohlásit při koupi místenky na spoj veřejné silniční osobní dopravy, zda jde o místo pro cestujícího mladšího 12 let, cestujícího s dětským kočárkem nebo o cestujícího se psem (ust. § 9 odst. 3 PŘVOD). Důvodem je, aby cestujícímu mladšímu 12 let nebyla prodána místenka na přední sedadla ve vozidle a aby přepravou kočárku nebo psa nebyla ohrožena bezpečnost přepravy cestujících.<sup>111</sup> Ustanovení § 23 PŘVOD pak stanoví podmínky bezpečné přepravy živých zvířat, když tato lze jako ruční zavazadlo nebo spoluzavazadlo přepravovat jen pod dohledem cestujícího, a pouze pokud jsou splněny podmínky zajišťující, aby živá zvířata nepoškodila vozidlo a neohrozila bezpečnost a zdraví osob, přičemž dopravce může ve smluvních přepravních podmínkách přepravu zvířat na některých spojích omezit nebo vyloučit nebo omezit počet psů na vodítku současně přepravovaných ve vozidle, a pověřená osoba může přepravu psa beze schrány odmítnout z důvodu obsazenosti vozidla a zajištění bezpečnosti cestujících [srov. ust. § 37 odst. 4 písm. c) zákona o drahách].

Kromě bezpečnosti cestujícího při přepravě je dopravce povinen se postarat i o jeho pohodlí, přičemž stejně jako u zajišťování bezpečnosti, i v případě pohodlí přepravy je vyžadována určitá součinnost cestujícího, vyjádřená řadou povinností, spočívajících jak v právním jednání komisivním, tak omisivním. Pod pojmem pohodlí je nutno rozumět nejen určitý standart komfortu, poskytovaný dopravcem každému z cestujících (tj. pohodlí v objektivním smyslu – pohodlnost přepravy), ale též subjektivní pocit cestujícího při samotné přepravě (tj. pohodlí v subjektivním smyslu); ve smyslu ustanovení příslušných veřejnoprávních předpisů a PŘVOD je pak pohodlnost přepravy determinována taktéž její plynulostí, stejně jako jejím řádným a klidným průběhem, k němuž jsou povinni přispívat jak dopravce, tak i každý z cestujících. Ustanovení § 22

---

<sup>111</sup> SOUŠEK, Jaroslav; SAMSELYOVÁ, Helena; STEHLÍK, Miroslav. Přepravní řád pro veřejnou dráží a silniční osobní dopravu – výklad s komentářem. In *Poradce č. 6 - 7/2002* [online]. Dostupné z <http://www.i-poradce.cz/SubPages/OtvorDokument/Clanok.aspx?idclanok=10228>

odst. 4 zákona o dráhách stanoví, kromě již zmíněných obecných bezpečnostních požadavků, též povinnost osob, nacházejících se v obvodu dráhy, zdržet se všeho, co by mohlo rušit nebo ohrozit provozování dráhy a drážní dopravy, nebo narušit veřejný pořádek. Tuto obecnou formulaci pak lze vyložit též jako povinnost každého zdržet se všeho, co by mohlo rušit či ohrozit plynulost či řádný a klidný průběh přepravy, a tím i pohodlí samotných cestujících. V ust. § 37 odst. 4 zákona o dráhách nalezneme oprávnění pověřené osoby dávat cestujícím pokyny a příkazy též k zajištění plynulosti dopravy, přičemž dle písm. b) cit. ust. je pověřená osoba oprávněna vyloučit z přepravy nebo uložit zaplacení přírážky cestujícímu, který ruší průběh přepravy tím, že přes upozornění nedodrжуje přepravní řád, pokyny a příkazy pověřené osoby, znečišťuje drážní vozidlo nebo pokud svým chováním ruší klidnou přepravu cestujících nebo ostatní cestující jinak obtěžuje; odst. 5 cit. ust. pak stanoví povinnost cestujícího chovat se při nástupu do drážního vozidla, pobytu v něm a při výstupu z drážního vozidla tak, aby neohrozil plynulost přepravy a dbát pokynů a příkazů pověřené osoby, které směřují k zajištění plynulosti drážní dopravy. V ustanoveních zákona o silniční dopravě nalezneme ustanovení obdobná, přičemž za zmínku stojí toliko výslovné uvedení požadavku na pohodlnost přepravy, a to v ust. § 18a odst. 1 písm. b), jenž zakotvuje oprávnění pověřené osoby nepřipustit k přepravě nebo vyloučit z přepravy zavazadlo cestujícího nebo zvíře s ním přepravované, pokud jsou překážkou nejen bezpečné, ale též pohodlné přepravy cestujících, nebo ohrožují zdraví cestujících, nebo pokud jejich přepravu neumožňují přepravní podmínky, zejména kapacitní limity vozidla.

Co do ustanovení PŘVOD, vztahujících se k zajištění pohodlí a pohodlné přepravy cestujících, je třeba poukázat zejména na ust. § 14 odst. 1, stanovící rozsáhlý katalog povinností, které je dopravce v zájmu řádné péče o cestující při poskytování přepravních služeb povinen zajistit (můžeme zmínit např. povinnost udržovat pořádek, čistotu a klid ve vozidle, dále zajistit pouze takové používání audiovizuální techniky cestujícím ve vozidle, které by nebylo na obtíž ostatním cestujícím, či oznamování názvu stanice nejpozději při zastavení vozidla ve stanici a v městské hromadné dopravě oznamování následující stanice nejpozději při odjezdu vozidla ze stanice<sup>112</sup>). Dle ust. § 14 odst. 2 je pak dopravce povinen zajistit používání vozidel, která s ohledem na délku

---

<sup>112</sup> Přičemž stanice v drážní dopravě na dráze celostátní a regionální a stanice v městské hromadné dopravě se oznamuje jen v případě, že jsou vozidla vybavena technickým zařízením umožňujícím oznamování názvu stanic; na dráze lanové se pak názvy stanic neoznamují vůbec [ust. § 14 odst. 1 písm. h) PŘVOD].

spoje nebo charakter nabízených přepravních služeb splňují požadavky na pohodlnou přepravu cestujících. Již shora zmíněné ust. § 15 PŘVOD nabízí výčet takového chování cestujícího při přepravě, které je mj. považováno za porušení přepravních podmínek z hlediska ochrany plynulosti veřejné osobní dopravy a z hlediska zajištění řádné, klidné a pohodlné přepravy (kupř. pokud se cestující chová hlučně, reprodukuje hlučně hudbu nebo zpěv, používá hlasitě audiovizuální techniku, nebo obtěžuje ostatní cestující jiným nevhodným chováním, znečišťuje ostatní cestující nebo vozidlo, jakož i prostory a zařízení pro cestující svým oděvem nebo svým jednáním, či poškozují vozidlo, jakož i prostory a zařízení pro cestující). V ust. § 23 odst. 1 PŘVOD pak nalezneme další podmínky přepravy živých zvířat, vztahujících se k zajištění pohodlí ostatních cestujících, totiž že živá zvířata jako ruční zavazadlo nebo spoluzavazadlo lze přepravovat jen pod dohledem cestujícího, a jsou-li splněny podmínky zajišťující, aby živá zvířata nepoškodila nebo neznečistila cestující nebo vozidlo a nebyla ostatním cestujícím při přepravě na obtíž, přičemž ze živých zvířat může cestující vzít s sebou do vozidla jen drobná domácí a jiná malá zvířata, jsou-li zcela uzavřena ve snadno přenosných klecích, koších nebo jiných vhodných schránkách s nepropustným dnem, není-li tímto přepravním řádem stanoveno jinak.

#### **4.1.3 Právo na přepravu zavazadel**

Právu cestujícího z uzavřené smlouvy o přepravě osoby, aby bylo kromě něj přepraveno též jeho zavazadlo, odpovídá povinnost dopravce přepravu tohoto zavazadla provést. Ustanovení § 2552 občanského zákoníku stanoví, že dopravce přepravuje zavazadlo cestujícího buď společně s ním a pod jeho dohledem, nebo odděleně, přičemž je-li zavazadlo přepravováno odděleně, dopravce dbá, aby bylo přepraveno do místa určení nejpozději ve stejnou dobu jako cestující. Uvedené dělení způsobů přepravy zavazadel se neodráží pouze v odlišné úpravě v PŘVOD, ale zejména hraje roli při určování právního režimu náhrady škody, vzniklé za přepravy cestujícímu na jeho zavazadle (ust. § 2554 občanského zákoníku<sup>113</sup>), když škoda na zavazadle přepravovaném

---

<sup>113</sup> Ust. § 2554 odst. 1 neurčuje pouze ustanovení, kterými se bude řídit náhrada škody na zavazadle, ale taktéž právní režim náhrady újmy na zdraví, vzniklé za přepravy, když tato se také řídí ustanoveními o náhradě škody způsobené provozem dopravních prostředků; platí přitom, že omezí-li přepravní řády

společně s cestujícím nebo na věci, kterou měl u sebe, bude dopravcem nahrazena podle ustanovení občanského zákoníku o náhradě škody způsobené provozem dopravních prostředků (ust. § 2927 a násl. občanského zákoníku), kdežto škodu způsobenou na zavazadle přepravovaném odděleně od cestujícího nahradí dopravce podle ustanovení o náhradě škody při přepravě věci (ust. § 2566 a násl. občanského zákoníku). K uvedenému pak již Krajský soud v Hradci Králové<sup>114</sup> dovodil, že kupř. „*lyže přepravované na střeše autobusu (...) jsou zavazadlem přepravovaným odděleně od cestujícího. Se zřetelem k tomu musí být posuzována odpovědnost žalovaného podle § 311 odst. 2 o. z. (dnes ust. § 2554 odst. 2 občanského zákoníku, pozn. autora), podle něhož odpovídá dopravce za škodu způsobenou na zavazadlech přepravovaných odděleně od cestujícího podle ustanovení o odpovědnosti při nákladní přepravě (dnes podle ustanovení o náhradě škody při přepravě věci, pozn. autora).*“

Zavazadlem se ve smyslu ust. § 2 písm. i) PŘVOD rozumí snadno přenosná věc, kterou vzhledem k rozměrům a hmotnosti lze snadno umístit ve vozidle nebo bez obtíží naložit do vozidla, nemůže-li tato věc svou povahou poškodit nebo znečistit cestující nebo vozidlo. PŘVOD dále, v návaznosti na shora uvedené způsoby přepravy zavazadel cestujícího dle občanského zákoníku, vymezuje zavazadla, která se ve vozidle přepravují společně s cestujícím a pod jeho dohledem, jako ruční zavazadla, potažmo spoluzavazadla; zavazadla, která se přepravují odděleně od cestujícího, se pak nazývají zavazadly cestovními (ust. § 18 cit. vyhl.). Nelze též opomenout ust. § 2 písm. c) ve spojení s ust. § 22 odst. 1 PŘVOD, podle něžž mohou být v rámci městské hromadné dopravy (nebo na lanové dráze) přepravována zavazadla ruční či spoluzavazadla, nikoliv zavazadla cestovní. Ze shora uvedené definice zavazadel *a contrario* vyplývá, že zavazadlem není taková věc, která je obtížně přenosná, či kterou vzhledem k jejím rozměrům a hmotnosti nelze snadno umístit nebo naložit do vozidla, popř. která je svou povahou s to poškodit nebo znečistit cestující nebo vozidlo; přepravu takové věci jako zavazadla není možné ve veřejné osobní drážní či silniční přepravě toliko provést. Na uvedené navazuje ust. § 19 PŘVOD, které stanoví, že zavazadlem nebo obsahem zavazadla nesmějí být věci, které svými vlastnostmi mohou způsobit poškození vozidla, jakož i újmu na životě a zdraví osob nebo na jejich majetku a věci neskladné, není-li dále

---

povinnost dopravce k náhradě újmy na zdraví, nepřihlíží se k tomu (ust. § 2580 odst. 1 občanského zákoníku).

<sup>114</sup> Rozsudek Krajského soudu v Hradci Králové ze dne 14. 12. 1967, sp. zn. 5 Co 446/67

stanoveno jinak, přičemž v následujících dvou odstavcích PŘVOD příkladmo vyjmenovává věci, které nesmí být zavazadlem nebo obsahem zavazadla, a to jak prostřednictvím výčtu negativního (odst. 2 cit. ust.)<sup>115</sup>, tak prostřednictvím stanovení maximálních přípustných limitů některých nebezpečných věcí či látek (odst. 3 cit. ust.)<sup>116</sup>.

Jako ruční zavazadlo má cestující právo vzít s sebou do vozidla snadno přenosné věci, které má u sebe, a které lze případně umístit ve vozidle na místo pod sedadlem nebo nad sedadlem cestujícího. Zajišťování bezpečné manipulace s tímto zavazadlem a dohled nad nimi přísluší cestujícímu, přičemž úprava podrobností, zejména rozměrů, hmotnosti, případně druhů přepravovaných věcí a jejich umístění ve vozidle, je přenechána smluvním přepravním podmínkám. Tato zavazadla jsou přepravována bezplatně (ust. § 20 odst. 1, odst. 2 PŘVOD). Spoluzavazadlem se pak rozumí věci, které svými rozměry přesahují rozměry ručního zavazadla, a vyžadují umístění na zvlášť určeném místě dopravcem ve vozidle v prostoru pro cestující, přičemž cestující platí za přepravu spoluzavazadel cenu sjednanou v souladu s cenovými předpisy. Zajišťování bezpečné manipulace s tímto zavazadlem a dohled nad nimi přísluší, stejně jako u zavazadla ručního, cestujícímu; podrobnější úprava opět náleží smluvním přepravním podmínkám (ust. § 21 PŘVOD). V odst. 2 cit. ust. je pak explicitně uvedeno, že pro přepravu spoluzavazadel se přepravní smlouva [myšleno ve smyslu samostatné „smlouvy o přepravě (spolu)zavazadla“] neuzavírá. Co do zajišťování dohledu nad ručním zavazadlem nebo spoluzavazadlem ve vztahu k odpovědnosti dopravce za škodu, vzniklou při jejich přepravě ve smyslu ust. § 2554 ve spojení s ust. § 2927 a násl. občanského zákoníku, je pak třeba poukázat mj. na rozsudek Krajského soudu v Bánské Bystrici<sup>117</sup>, podle nějž „*doprovce odpovídá za škodu, která vznikla cestujícími v průběhu přepravy na zavazadlech, přepravovaných společně s ním, nebo na věcech, které měl u sebe, jen tehdy, pokud byla škoda vyvolána zvláštní povahou provozu dopravního prostředku. V dopravních prostředcích si cestující odpovídá sám za věci, které si odložil*

---

<sup>115</sup> Věc, která nesmí být zavazadlem nebo obsahem zavazadla, je zejména nabitá zbraň, věc výbušná, jedovatá, radioaktivní, těkavá a žiravá nebo věc, která může způsobit nákazu, nebo věc, kterou nelze umístit ve vozidle na místě určeném k umístění zavazadel, nebo věc o hmotnosti vyšší než 50 kg, není-li dále stanoveno jinak

<sup>116</sup> Obsahem zavazadla, které si cestující bere do vozidla, může být přenosná ocelová láhev s kapalným topným plynem pro domácnost o celkovém obsahu nejvýše 10 kg, nádoba s topnou naftou o celkovém obsahu nejvýše 20 l, a akumulátor naplněný elektrolytem zajištěný proti zkratu se zajištěnými odplynovacími otvory. Takové zavazadlo však nelze přepravovat v metru (ust. § 19 odst. 4 PŘVOD).

<sup>117</sup> Rozsudek Krajského soudu v Bánské Bystrici ze dne 27. 4. 1982, sp. zn. 14 Co 163/82

*(které měl u sebe nebo při sobě), a dopravce za ně odpovídá jen tehdy, pokud nastane případ odpovědnosti podle ustanovení § 427 - § 431 (dnes ust. § 2927 a násl. občanského zákoníku, pozn. autora). Dopravce tak neodpovídá za odcizení uvedených věcí, přepravovaných v kupé lůžkového vozu.“*

Ze shora uvedeného vyplývá, že přeprava ručního zavazadla či spoluzavazadla cestujícího je ve smyslu PŘVOD považována toliko za realizaci závazku dopravce z uzavřené smlouvy o přepravě osoby. Tak tomu však dle PŘVOD není při přepravě zavazadla cestovního. Cestovním zavazadlem se dle ust. § 22 odst. 1 PŘVOD rozumí zavazadlo cestujícího, které se přijímá k přepravě na základě uzavřené samostatné přepravní smlouvy, a to po předložení jízdního dokladu cestujícího platného nejméně do stanice, do níž cestující požaduje cestovní zavazadlo přepravit.<sup>118</sup> Uvedenou samostatnou přepravní smlouvou se rozumí (ve smyslu ust. § 24 odst. 1 PŘVOD) přepravní smlouva o přepravě cestovního zavazadla, která je uzavřena přijetím cestovního zavazadla dopravcem k přepravě a vydáním přepravního dokladu o přijetí cestovního zavazadla k přepravě cestujícímu. V následujících ustanoveních hlavy třetí (§ 24 až § 35) pak PŘVOD obsahuje poměrně podrobnou zvláštní úpravu přepravy cestovních zavazadel právě na základě uvedené „smlouvy o přepravě cestovního zavazadla“, jejíž uzavření se prokazuje zavazadlovým lístkem vydaným dopravcem cestujícímu po zaplacení přepravného (ust. § 24 odst. 4 PŘVOD).

Cestovní zavazadlo se ve veřejné drážní osobní přepravě podává k přepravě ve stanici nebo přímo ve vozidle spoje, není-li ve stanici zavazadlová výpravna zřízena nebo je uzavřena, v silniční osobní přepravě se pak podává k přepravě přímo ve vozidle spoje. Cestovní zavazadlo, vyžaduje-li to jeho povaha, musí být baleno tak, aby jeho obsah byl chráněn před ztrátou nebo poškozením, aby nemohlo způsobit škodu osobám, poškodit vozidla, jiná zařízení, jakož i ostatní cestovní zavazadla nebo jiné předměty (ust. § 25 odst. 1, odst. 2 PŘVOD). Dopravce není povinen uzavřít přepravní smlouvu o přepravě

---

<sup>118</sup> Jako cestovní zavazadlo může cestující podat bez zvláštních opatření k přepravě zavazadlo, které se může skládat nejvíce ze tří kusů, když hmotnost jednoho kusu nesmí převyšovat 15 kg. Zvláštní opatření umožňující přepravovat cestovní zavazadlo o vyšší hmotnosti nebo větším počtu kusů mohou stanovit smluvní přepravní podmínky. Dopravce na dráze celostátní a na dráze regionální může ve smluvních přepravních podmínkách stanovit, že přijímá k přepravě jako cestovní zavazadlo také živá zvířata nebo osobní automobil. Dopravce také zajistí v jízdním řádu zveřejnění stanoveného rozsahu přepravy cestovních zavazadel. Neuskutečňuje-li dopravce přepravu cestovních zavazadel všemi spoji jedoucími podle jízdního řádu, označí v jízdním řádu spoje, kterými se cestovní zavazadla přepravují (ust. § 22 odst. 2, odst. 3, odst. 4 PŘVOD).

cestovního zavazadla (rozuměj převzít cestovní zavazadlo k přepravě), má-li věrohodný důvod se domnívat, že obsahem cestovního zavazadla jsou věci, které jeho obsahem nesmějí být, pokud cestující neprokáže opak. Zjistí-li dopravce v průběhu přepravy, že cestovní zavazadlo obsahuje věci, které nesmějí být obsahem zavazadla, vyloučí cestovní zavazadlo z další přepravy a uloží je v nejbližší vhodné stanici. O této skutečnosti vyrozumí dopravce cestujícího při žádosti o výdej cestovního zavazadla (ust. § 26 tamtéž). Při přijetí cestovního zavazadla k přepravě se platí přepravné, které je tvořeno dovozným a případnou cenou sjednanou v souladu s cenovými předpisy za služby s přepravou souvisejícími a poskytovanými dopravcem podle smluvních přepravních podmínek (ust. § 30 odst. 1 tamtéž). Přepravné za přepravu zavazadla hradí cestující dopravci při podeji zavazadla k přepravě. Rozlišuje se částka za dovozného a za přepravného. Dovozné je částka, zaplacená za přepravu zavazadla ze stanice podací do stanice určení a přepravné je součet dovozného a případných dalších částek vybíraných dopravcem za poskytnuté služby a výkony, spojené s přepravou zavazadla, například za označení nebo skladování zavazadla.<sup>119</sup> Cestovní zavazadlo na dráze celostátní a regionální si cestující vyzvedne nejpozději do 24. hodiny dne následujícího po dni, ve kterém dohodnutý spoj pro přepravu cestovního zavazadla měl podle jízdního řádu dojet do stanice určení. Cestovní zavazadlo ve veřejné silniční osobní dopravě si cestující vyzvedne bezprostředně po příjezdu dohodnutého spoje do stanice určení (ust. § 33 tamtéž); takto nevyzvednuté zavazadlo je neodebraným cestovním zavazadlem a dopravce je skladuje za smluvní úhradu. Po deseti dnech od uplynutí doby stanovené pro výdej cestovního zavazadla dopravce písemně vyzve cestujícího k vyzvednutí neodebraného cestovního zavazadla. Jestliže v době do 30 dnů po vyzvání cestující zavazadlo neodebere, považuje se neodebrané cestovní zavazadlo za nevyzvednutou věc podle § 2581 občanského zákoníku. Nepodaří-li se nevyzvednutou věc prodat, považuje se věc, kromě živých zvířat, za odpad podle zvláštního právního předpisu. Jsou-li obsahem neodebraného cestovního zavazadla snadno zkazitelné věci nebo živá zvířata, skladuje se cestovní zavazadlo po dobu 48 hodin od uplynutí doby stanovené pro výdej cestovního zavazadla (ust. § 34 PŘVOD). Cestovní zavazadlo se považuje za ztracené, nemohlo-li být cestujícímu vydáno nebo přichystáno k výdeji do 15 dnů od uplynutí dodací lhůty;

---

<sup>119</sup> SOUŠEK, Jaroslav; SAMSELYOVÁ, Helena; STEHLÍK, Miroslav. Přepravní řád pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu – výklad s komentářem. In *Poradce č. 6-7/2002* [online]. Dostupné z <http://www.i-poradce.cz/SubPages/OtvorDokument/Clanok.aspx?idclanok=10228>



obsahuje-li cestovní zavazadlo snadno zkazitelné věci nebo živá zvířata, pak do 48 hodin ode dne, ve kterém spoj, jímž mělo být zavazadlo přepraveno, dojel do stanice určení (ust. § 35 tamtéž). Zjistí-li cestující při výdeji cestovního zavazadla zjevnou porušenost nebo neúplnost cestovního zavazadla nebo okolnosti tomu nasvědčující, požádá dopravce nejpozději při výdeji cestovního zavazadla o zjištění jeho stavu a o sepsání zápisu (ust. § 37 odst. 4 tamtéž). Právo z přepravní smlouvy o přepravě cestovních zavazadel uplatňuje oprávněný u dopravce, který cestovní zavazadlo vydal nebo měl vydat, a to v místech k tomu dopravcem určených ve smluvních přepravních podmínkách (§ 38 odst. 3 tamtéž).

Ustanovení § 39 odst. 1 PŘVOD stanoví, odkazující přitom na ust. § 771 občanského zákoníku z roku 1964, upravující odpovědnost dopravce za škodu na zásilce v nákladní přepravě, že právo z přepravní smlouvy musí být u dopravce oprávněným uplatněno bez zbytečného odkladu nejpozději ve lhůtě šesti měsíců ode dne vydání cestovního zavazadla příjemci nebo ode dne vzniku přepravní smlouvy, jestliže k vydání cestovního zavazadla nedošlo, jde-li o náhradu škody vzniklé na přepravovaném cestovním zavazadle. Není-li právo z přepravní smlouvy uplatněno v uvedené lhůtě, tak zaniká. Zde je však třeba poukázat na ust. § 2569 ve spojení s ust. § 2554 odst. 2 občanského zákoníku, stanovící nově toliko 6 měsíční lhůtu prekluzivní, kdy soud právo na náhradu škody nepřizná pouze k námitce dopravce, že právo bylo uplatněno opožděně. Ustanovení § 43 až 45 PŘVOD pak upravují práva cestujících z přepravní smlouvy o přepravě zavazadel, dojde-li ke ztrátě, poškození nebo opožděnému výdeji cestovního zavazadla, přičemž v této souvislosti je třeba zejména zohlednit ust. § 2554 odst. 2 občanského zákoníku, odkazující na ust. § 2566 a násl. občanského zákoníku o náhradě škody při přepravě věci.

V souvislosti s povinností cestujícího uzavřít (kromě samotné smlouvy o přepravě osoby) samostatnou přepravní smlouvu o přepravě cestovního zavazadla však vyvstává otázka, zda je uvedená úprava přepravy cestovních zavazadel obsažená v PŘVOD v souladu s předpisy vyšší právní síly, zejména pak s ust. § 2550 a násl. občanského zákoníku. Je totiž třeba poukázat na argumenty vedoucí k závěru, že tomu tak není, neboť i v případě, kdy jsou zavazadla cestujícího přepravována odděleně od něj, nemůže dojít k situaci, kdy by dopravci vznikla povinnost přepravit zavazadla ve smyslu ust. § 2552 občanského zákoníku, aniž by existoval závazek k přepravě osoby podle ust. § 2550 citovaného zákona. Cestující sice dopravci zavazadlo odevzdává a dopravce jej

od cestujícího přijímá, nejde tu však o odevzdání a přijetí, které by zakládalo zvláštní „přepravní smlouvu o přepravě zavazadla odděleně od cestujícího“. Toto odevzdání a přijetí je pouze jedním z mnoha faktických činů (jednání) smluvních stran, které ve svém souhrnu směřují ke splnění závazku z přepravní smlouvy. Povinnost dopravce k přepravě zavazadla od cestujícího odděleně podle ust. § 2555 odst. 2 nemůže vzniknout, pokud zde není závazek k přepravě cestujícího, neboť není-li zde závazek k přepravě cestujícího, nemůže zde ani být cestující ve smyslu ust. § 2550 občanského zákoníku, takže zde ani nemůže být jeho cestovní zavazadlo. Z toho plyne, že přeprava jakýchkoliv zavazadel cestujícího je součástí dopravce závazku ze smlouvy o přepravě osob dle ust. § 2550 občanského zákoníku. Ustanovení § 2554 odst. 2 občanského zákoníku pak ukazuje, že zákonodárce pojímá přepravu zavazadel, ať už prováděnou od cestujícího odděleně či nikoliv, jako součást právního vztahu z přepravní smlouvy o přepravě osob. Pokud by snad úmysl zákonodárcův směřoval k tomu, že by předáním zavazadla k oddělené přepravě měla bez dalšího vzniknout samostatná smlouva (o přepravě věci dle ust. § 2555 a násl. občanského zákoníku), bylo by ustanovení § 2554 občanského zákoníku o režimu odpovědnosti za škodu ohledně těchto zavazadel nadbytečné.<sup>120</sup> Ve vztahu k uvedeným ustanovením PŘVOD, upravujícím přepravní smlouvu o přepravě cestovního zavazadla, je pak konstatováno, že „z obsahu uvedených ustanovení by se zdálo, že se snad jedná o smlouvu o přepravě věci ve smyslu ust. § 2555 a násl. občanského zákoníku. Avšak v ust. § 43 až § 45 PŘVOD je obsažena zvláštní úprava odpovědnosti dopravce za škodu na cestovním zavazadle. Mělo-li by se jednat o smlouvu dle ust. § 2555 občanského zákoníku, byla by tato úprava nadbytečná. Jde tedy o zvláštní smlouvu o přepravě cestovního zavazadla, uzavíranou podle PŘVOD. Domníváme se, že prováděcímu právnímu předpisu přísluší zákon blíže provádět, nikoliv *praeter legem* zavádět zcela novou úpravu, *ergo* takovou, která koliduje s úpravou obsaženou v zákoně. Opřít existenci uvedené úpravy o zmocnění v ust. § 2578 občanského zákoníku by bylo možno jen tehdy, pokud by zákon tuto problematiku vůbec neupravoval. V případě, kdy cestující hodlá využít svého práva ze smlouvy o přepravě, aby mu dopravce přepravil cestovní zavazadlo odděleně, je však podle ust. PŘVOD nucen uzavřít zvláštní přepravní smlouvu. Povinnost je zde uložena v pouhém prováděcím předpise, aniž by bylo možno

---

<sup>120</sup> FRINTA, Ondřej.: Komentář k § 762. In ELIÁŠ, Karel et al.: *Občanský zákoník. Velký akademický komentář. Úplný text zákona s komentářem, judikaturou a literaturou podle stavu k 1. 4. 2008.* 2. svazek. 1. vydání. Praha: Linde Praha, a. s., 2008, s. 2264 - 2266

k tomu v zákoně najít výslovné zmocnění. To je v rozporu nejen s úpravou přepravy zavazadel dle občanského zákoníku, ale také se základním ústavním principem, že práva a povinnosti lze ukládat toliko zákonem.<sup>121</sup> Na druhou stranu je však třeba poukázat též na ustanovení veřejnoprávních předpisů (ust. § 18b zákona o silniční dopravě, ust. § 37 zákona o dráhách), které explicitně přenechávají úpravu rozsahu a podmínek, za nichž se přepravují osoby a jejich zavazadla ve veřejné drážní a silniční osobní dopravě, přepravním řádům. Nadto ust. § 37 odst. 2 písm. k) zákona o dráhách výslovně předvídá existenci přepravní smlouvy o přepravě zavazadel, když stanoví, že v přepravním řádu pro přepravu osob a jejich zavazadel ve veřejné drážní osobní dopravě se uvede rozsah nároků cestujícího vůči dopravci z přepravní smlouvy o přepravě osob a z přepravní smlouvy o přepravě zavazadel a způsob jejich uplatňování. V této souvislosti je však třeba podotknout, že dle názoru autora práce je použití uvedených výrazů do značné míry projevem určité terminologické pomýlenosti, když s ohledem na skutečnost, že účinnost zákona o dráhách nastala od 1. 1. 1995, tedy více než čtyři roky po účinnosti PŘVOD, pracuje zákonodárce s výrazy, užitými již v PŘVOD, tedy nejen s pojmem „přepravní smlouva o přepravě zavazadel“, ale též s pojmem „přepravní smlouva o přepravě osob“ ve smyslu ust. § 3 PŘVOD, přičemž jak bylo výše uvedeno, stejně jako v případě smlouvy o přepravě zavazadel, ani v tomto případě nejde o jakýsi další smluvní typ dle PŘVOD, odlišný od uzavřené smlouvy o přepravě osob dle občanského zákoníku.

Ačkoliv lze tedy v obecné rovině konstatovat, že cílem PŘVOD je mj. uvést do souladu vnitrostátní přepravní podmínky pro veřejnou přepravu osob s mezinárodními přepravními podmínkami, a proto jsou v PŘVOD respektovány přepravní podmínky, které jsou obsahem příslušných mezinárodních smluv, mezi něž patří zejména Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF),<sup>122</sup> tak je třeba poukázat též na skutečnost, že ta z ustanovení PŘVOD, vztahující se k povinnosti cestujícího uzavřít samostatnou přepravní smlouvu o přepravě cestovního zavazadla (srov. ust. § 24 odst. 1 PŘVOD), která v rozporu se zákonným zmocněním ukládají cestujícímu povinnosti, nepředvídané zákonem a toliko je blíže nerozvádějící, se neuzijí, neboť i přeprava zavazadla odděleně od cestujícího (tedy zavazadla cestovního) je stále pouze realizací závazku dopravce

---

<sup>121</sup> FRINTA, Ondřej.: Komentář k § 762. In ELIÁŠ, Karel et al.: *Občanský zákoník. Velký akademický komentář. Úplný text zákona s komentářem, judikaturou a literaturou podle stavu k 1. 4. 2008.* 2. svazek. 1. vydání. Praha: Linde Praha, a. s., 2008, s. 2264 - 2266

<sup>122</sup> SOUŠEK, Jaroslav; STEHLÍK, Miroslav; WATRAS, Kamil. *Zákon o dráhách v úplném znění s komentářem.* 2. vyd. Olomouc: Andragogos Agency, 2000,, s. 130

z uzavřené smlouvy o přepravě osoby. Nestandardnost úpravy této problematiky výrazně vystupuje také při komparaci právě s úpravou přepravy cestovních zavazadel v mezinárodní železniční přepravě podle Úmluvy COTIF (CIV), když z této nelze dovodit, že by při předání cestovního zavazadla k přepravě v souvislosti s přepravou cestujícího vznikala nějaká další smlouva vedle smlouvy o přepravě cestujícího podle COTIF (CIV).<sup>123</sup>

#### 4.1.4 Právo na včasnou a řádnou přepravu

Ustanovení § 2550 občanského zákoníku již, na rozdíl od ust. § 760 občanského zákoníku z roku 1964, neobsahuje formulaci, stanovící povinnost dopravce přepravit cestujícího do místa určení řádně a včas. Povinnost řádné a včasné přepravy je však nadále obsahem závazku dopravce ze smlouvy o přepravě osoby a podmínkou jeho splnění, ač toliko implicitně ve smyslu ust. § 1908 odst. 2 občanského zákoníku. Ustanovení § 2553 pak obsahuje zákonné zmocnění, odkazující na ustanovení přepravních řádů co do úpravy práv cestujícího vůči dopravci, nebyla-li přeprava v rámci pravidelné přepravy osob provedena včas. Jak již bylo zmíněno dříve, pravidelnou přepravou osob se ve smyslu ust. § 2 písm. f) PŘVOD rozumí přeprava spojem podle předem zveřejněného jízdního řádu, tarifu, přepravního řádu a smluvních přepravních podmínek, přičemž pouze pravidelná přeprava může být považována za přepravu veřejnou ve smyslu příslušných právních předpisů, a jako takovou též předmětem zájmu této práce. Ačkoliv bližší úpravu práv cestujícího ve veřejné drážní a silniční osobní přepravě při neprovedení přepravy včas nalezneme zejména v ust. § 40 až 42 PŘVOD, obsahuje citovaná vyhláška i některá další práva cestujícího (resp. korelující povinnosti dopravce), vtahující se ke zpožděnému provedení přepravy, mezi něž patří kupř. povinnost dopravce zajistit oznamování o zpoždění spoje, a to ve vozidle a ve stanici, jsou-li vybaveny informačním zařízením pro cestující, je-li zpoždění 10 minut a více oproti jízdnímu řádu, přičemž uvedené neplatí pro městskou hromadnou dopravu [ust. § 14 písm. d) PŘVOD], či právo cestujícího na vydání písemného potvrzení o omezení nebo zastavení dopravy, vynechání spoje nebo doby jeho zpoždění, jestliže o to cestující požádá (opět vyjma městské hromadné

---

<sup>123</sup> FRINTA, Ondřej.: Komentář k § 762. In ELIÁŠ, Karel et al.: *Občanský zákoník. Velký akademický komentář. Úplný text zákona s komentářem, judikaturou a literaturou podle stavu k 1. 4. 2008.* 2. svazek. 1. vydání. Praha: Linde Praha, a. s., 2008, s. 2264 - 2265

dopravy), když místa vydávání potvrzení stanoví dopravce ve smluvních přepravních podmínkách [ust. § 14 písm. e) PŘVOD]. Stěžejní úprava uvedené problematiky je pak obsažena v hlavě druhé, části čtvrté PŘVOD. Dle ust. § 40 odst. 1 písm. a) PŘVOD má cestující právo na vrácení jízdného, nebyla-li přeprava provedena z důvodů na straně dopravce. Jestliže pak z důvodů na straně dopravce dojde ke zpožděním spoje, který cestující použil pro přepravu, ke ztrátě přípoje v rámci jedné přepravní smlouvy nebo nebyla-li dokončena započatá přeprava cestujícího spojem, jímž jízdu nastoupil, má cestující ve smyslu písm. b) cit. ust. právo na další přepravu do cílové stanice nejbližším vhodným spojem příslušného dopravce, popř. na použití náhradní autobusové dopravy provozované přechodně za omezenou nebo zastavenou drážní dopravu, nebo na bezplatnou přepravu do nástupní stanice nejbližším vhodným spojem příslušného dopravce, přičemž cestující s jízdenkou pro jednotlivou jízdu má v tomto případě také právo na vrácení zaplaceného jízdného, nebo na vrácení jízdného za neprojetý úsek cesty, vzdal-li se takový cestující další jízdy a dopravce tuto skutečnost potvrdil. Na vrácení jízdného má cestující právo taktéž v případě, že spoj, který hodlal pro přepravu použít, má z nástupní stanice cestujícího zpoždění 60 minut a více, a cestující s platnou jízdenkou pro jednotlivou jízdu se proto vzdal jízdy [ust. § 40 odst. 1 písm. c)]; v takovém případě má též právo na vrácení příplatku za vlak vyšší kvality [ust. § 40 odst. 2 písm. c)]. Naopak v městské hromadné dopravě se jízdné za jednotlivou jízdu bez dalšího nevrací (ust. § 42 odst. 1 PŘVOD). Pozornost pak jistě zasluhuje ust. § 42 odst. 4 PŘVOD, které stanoví, že cestující, který nebyl ve veřejné drážní a silniční osobní dopravě přepraven včas, nemá právo na náhradu škody. Zde se nabízí otázka, zda toto ustanovení není v rozporu kupř. s ust. § 2580 odst. 2 občanského zákoníku, jenž je společné jak pro smlouvu o přepravě osob, tak pro smlouvu o přepravě věci, když toto stanoví, že povinnost dopravců provozujících veřejnou přepravu nahradit škodu nebo jinou újmu mohou přepravní řády omezit jen ve zvlášť odůvodněných případech, kdy potřeba takového omezení pro vnitrostátní přepravu nezbytně vyplývá ze zásad platných pro mezinárodní přepravu, či s povinností škůdce (doprovce) nahradit cestujícímu škodu ve smyslu ust. § 2913 občanského zákoníku, když uvedené ustanovení PŘVOD cestujícího práva na náhradu škody, způsobené opožděnou či neprovedenou přepravou, která jistě může cestujícímu vzniknout (kupř. ušlý zisk, představující mzdu, která cestujícímu jako zaměstnanci nebyla vyplacena, neboť v důsledku zpoždění nedorazil včas, resp. vůbec, na pracoviště), bez

dalšího zbavuje. S ohledem na skutečnost, že ust. § 2553 odst. 1 občanského zákoníku (jenž jakožto blanketní zákonné ustanovení zmocňuje PŘVOD ke stanovení práv cestujícího vůči dopravci při opožděném provedení přepravy) má povahu *lex specialis* k uvedeným ustanovením, a zároveň ust. § 42 odst. 4 PŘVOD nepřekročilo meze zmocnění, dané tímto ustanovením občanského zákoníku, lze však mít z to, že cit. ust. PŘVOD se na danou problematiku aplikuje.

Uvedená práva, příslušející cestujícímu v případě, že přeprava nebyla provedena včas, musí být dle ust. § 2553 odst. 3 občanského zákoníku cestujícím uplatněna u dopravce, a to bez zbytečného odkladu. Věta druhá citovaného ustanovení pak stanoví, že nebylo-li takové právo uplatněno nejpozději do šesti měsíců, soud je nepřizná, namítne-li dopravce, že právo nebylo uplatněno včas. V případě věty první uvedeného ustanovení se jedná o lhůtu pořádkovou, lhůta šesti měsíců je pak lhůtou promlčecí. Díkací tohoto ustanovení se zákonodárce odchýlil ve prospěch cestujícího od znění ust. § 763 odst. 3 občanského zákoníku z roku 1964, kde při promeškání uvedené šesti měsíční lhůty příslušná práva zanikla, a jednalo se tedy o lhůtu prekluzivní (propadnou). Dle PŘVOD je k uplatňování práv vůči dopravci oprávněn ten, kdo předloží originál jízdenky nebo zavazadlového lístku; zni-li jízdenka na držitele, je oprávněným držitel. Práva ze smlouvy o přepravě osob uplatňuje oprávněný u dopravce, u něhož skutečnost zakládající uplatnění práva ze smlouvy o přepravě osob nastala, a to v místech k tomu dopravcem určených ve smluvních přepravních podmínkách (ust. § 38 odst. 1, odst. 2 PŘVOD). Provedením ust. § 2579 občanského zákoníku je pak ust. § 46 odst. 3 PŘVOD, podle něž v případě, že přepravu cestujících, která je předmětem jedné přepravní smlouvy, uskutečňuje více dopravců, odpovídá každý dopravce zúčastněný na přepravě za přepravu po té části přepravní cesty, již zajišťuje. Co do formy uplatnění práva z nikoliv včas provedené přepravy pak PŘVOD v ust. § 38 odst. 4 stanoví, že práva z přepravní smlouvy se uplatňují písemnou žádostí s uvedením důvodů a výše požadované náhrady. Jde-li o vrácení jízdného nebo jiných částek z přepravy cestujících, může být žádost podána i ústně. Závěrem nutno podotknout, že práva cestujících v případech zrušení nebo zpoždění spoje v linkové silniční autobusové dopravě, pokud se místo nástupu nebo výstupu cestujících nachází na území členského státu a pokud přepravní vzdálenost podle jízdního řádu činí 250 km nebo více, jsou zásadně upravena nařízením Evropského parlamentu a Rady č. 181/2011, o právech cestujících v autobusové a autokarové dopravě

a o změně nařízení (ES) č. 2006/2004; v oblasti veřejné drážní přepravy osob jsou pak povinnosti železničních podniků vůči cestujícím v případě zpoždění upraveny nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007, o právech a povinnostech cestujících v železniční dopravě (viz dále).

Jak již uvedeno, k zániku závazku ze smlouvy o přepravě dochází, pokud byl dluh splněn nejen včas, ale také řádně. V ustanoveních PŘVOD nalezneme některá další, dosud nezmíněná práva a povinnosti cestujícího, která se uzavřením smlouvy o přepravě osob taktéž stávají obsahem uvedeného závazku a tedy i podmínkou řádného splnění dluhu příslušné strany přepravního právního poměru, popř. taková práva, která cestujícímu přísluší, nedošlo-li k řádnému provedení přepravy. Z prvně jmenovaných můžeme uvést kupř. práva a povinnosti v souvislosti s obsazováním míst k sezení ve vozidle<sup>124</sup> a poskytováním registračních služeb<sup>125</sup> (ust. § 8 a § 9 PŘVOD), dále podmínky přepravy dětí<sup>126</sup>, dětských kočárků, jízdních kol, osob s omezenou schopností pohybu a orientace či osob na vozíku pro invalidy (ust. § 10 až § 13 PŘVOD); úprava dalších podrobností je pak zásadně přenechána smluvním přepravním podmínkám. Dopravce je dále povinen ve smyslu ust. § 14 PŘVOD podávat informace o jízdních řádech, o tarifu a o vyhlášených přepravních podmínkách, a to na místech určených pro styk s cestujícími, zveřejňovat alespoň podstatné části vyhlášených přepravních podmínek a tarifu pro daný spoj ve veřejné silniční osobní dopravě a v městské hromadné dopravě ve vozidle či k prodeji jízdenek ve stanici nebo na vybraných místech veřejnosti přístupných, a to po dobu poskytování přepravních služeb cestujícím ve veřejné osobní dopravě podle jízdního řádu, jestliže podle smluvních přepravních podmínek musí cestující mít jízdenku před nástupem do vozidla. Naopak cestující poruší přepravní podmínky z hlediska řádného zajištění přepravy, pokud kupř. s sebou do vozidla vzal nebo podal k přepravě jako cestovní zavazadlo věc, která nesmí být obsahem zavazadla, na dráze celostátní nebo

---

<sup>124</sup> Cestující může ve vozidle obsadit jen jedno volné místo k sezení. Cestující s omezenou schopností pohybu a orientace mají přednost při obsazení míst k sezení, která jsou ve vozidle vyhrazená a označená pro přepravu těchto osob. Místo, na které byla zakoupena místenka, může cestující bez místenky obsadit jen v případě, není-li nárokováno toto místo cestujícím s platnou místenkou a nejedná se přitom o spoj, do něhož si cestující musí zakoupit místenku.

<sup>125</sup> Např. cestující, který si zakoupil místenku nebo příplatek za lůžko nebo za lehátko, ztrácí nárok na rezervované místo, neobsadí-li je v době stanovené dopravcem ve smluvních přepravních podmínkách. V takovémto případě se cena zaplacená za místenku nebo cena příplatku za lůžko nebo za lehátko cestujícímu nevrací.

<sup>126</sup> Myšleno děti do šesti let, přičemž tyto lze přepravovat jen s doprovodem osoby starší 10 let (ust. § 10 odst. 1 PŘVOD)

regionální zaviní zpoždění vlaku, cestuje ve vlaku vyšší kvality a neprokáže se dokladem o zaplacení ceny příplatku za použití vlaku vyšší kvality či cestuje ve vyšší vozové třídě, pro niž nemá odpovídající jízdenku [ust. § 15 písm. r), písm. s) PŘVOD]. Z práv, příslušících cestujícímu za situace, kdy nedošlo k řádnému provedení přepravy, pak lze jmenovat právo cestujícího na dráze celostátní a regionální s platnou jízdenkou pro jednotlivou jízdu na vrácení rozdílu jízdného, jestliže byl přepraven z důvodů na straně dopravce v nižší vozové třídě, než na kterou měl zakoupenou jízdenku, právo na vrácení jízdného, jestliže se cestující s jízdenkou pro vyšší vozovou třídu vzdá jízdy, protože mu nebylo přiděleno místo ve vozové třídě, na niž měl zakoupenou jízdenku [ust. § 40 odst. 2 písm. a), písm. b) PŘVOD], či další obdobná práva, svědčící cestujícímu v souvislosti s již zakoupeným platným jízdním dokladem, místenkou či dokladem o zaplacení ceny příplatku za lůžko nebo lehátko, uvedená v ust. § 40 a § 41 PŘVOD.<sup>127</sup>

#### ***4.2 Unijní úprava práv a povinností cestujících ve veřejné osobní přepravě silniční a drážní***

Jak již bylo zmíněno v předcházejících kapitolách, řada práv a povinností plyne cestujícím také z norem práva evropského, přičemž právní předpisy týkající se přepravních služeb jsou vydávány v rámci společné dopravní politiky EU.<sup>128</sup> Potřebu jasného vymezení a následného zavedení opatření na ochranu cestujících na úrovni unijní deklarovala Komise Evropských společenství již v roce 2001, podle níž „cestující musejí mít možnost prosazovat svá práva, a to jak vůči dopravní společnosti, tak vůči veřejné službě“, přičemž Komise si dala za cíl usilovat o rozvoj a definici práv uživatelů v průběhu následujících 10 let. Jako důležitý krok pak byla stanovena potřeba rozšířit opatření na ochranu cestujících ve společenství na všechny druhy dopravy, a taktéž potřeba přijmout specifická nová opatření týkající se uživatelských práv ve všech druzích

---

<sup>127</sup> Např. cestující s platnou místenkou nebo dokladem o zaplacení ceny příplatku za lůžko nebo za lehátko, kterému z důvodů na straně dopravce nebylo přiděleno místo ve spoji uvedeném na těchto dokladech, má právo na vrácení zaplacené ceny za místenku nebo ceny příplatku za lůžko nebo za lehátko; v takovémto případě má cestující dále právo na zaplacení částky dopravcem ve výši pětinásobku ceny místenky. Cestující s platným dokladem o zaplacení ceny příplatku za lůžko, který byl z důvodů na straně dopravce přepraven v lehátkovém vozu, má právo na vrácení rozdílu ceny mezi zaplaceným příplatkem za lůžko a příplatkem za použité lehátko. (ust. § 40 odst. 3, odst. 4 PŘVOD).

<sup>128</sup> KARSTEN, Jens. Passengers, consumers, and travellers: The rise of passenger rights in EC transport law and its repercussions for Community consumer law and policy. In *Journal of Consumer Policy*. New York: Springer US, 2007, 4x ročně, roč. 30, č. 2, s. 124.



dopravy, aby uživatelé mohli bez ohledu na používaný druh dopravy znát svá práva a prosazovat je.<sup>129</sup> Uvedených cílů bylo dosaženo, kdy po přijetí práv cestujících pro autobusovou a autokarovou dopravu v roce 2011 má nyní EU komplexní ucelený soubor základních pravidel týkajících se práv cestujících ve všech druzích dopravy, přičemž kromě příslušných nařízení, která nejen že dávají přepravnímu právu zřetelný spotřebitelský rozměr, ale také přidávají nové prvky do evropského soukromého práva,<sup>130</sup> vyplývají další práva cestujících z Listiny základních práv EU, pravidel EU na ochranu spotřebitele, směrnice č. 90/314/EHS o souborných službách pro cesty, pobyty a zájezdy, vnitrostátních ustanovení smluvního práva, a/nebo mezinárodních úmluv, provedených do práva EU.<sup>131</sup> Základními právy cestujících v EU pak dle Komise jsou:

- právo na nediskriminaci v přístupu k dopravě,
- právo na mobilitu (zejména pro cestující se zdravotním postižením a se sníženou pohyblivostí),
- právo na informace před zakoupením přepravního dokladu a v různých fázích cesty, zejména v případě problémů,
- právo na odstoupení od cesty, pokud tato není uskutečněna podle plánu (a náhrady plné ceny přepravního dokladu),
- právo na splnění přepravní smlouvy v případě problémů (přesměrování nebo změna rezervace),
- právo na pomoc v případě významného zpoždění při odjezdech v místech přestupu,
- právo na náhradu škody za určitých okolností,
- právo na odpovědnost dopravce vůči cestujícím za jejich zavazadla,
- právo na rychlý a přístupný systém řešení stížností,
- a konečně právo na úplně uplatňování a účinné prosazování práva EU.<sup>132</sup>

---

<sup>129</sup> KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ. *Bílá kniha. Evropská dopravní politika pro rok 2010: čas rozhodnout*. 1. vydání. Praha: Nakladatelství dopravy a turistiky, spol. s r.o. – Nadatur, 2001, s. 68

<sup>130</sup> KARSTEN, Jens. Passengers, consumers, and travellers: The rise of passenger rights in EC transport law and its repercussions for Community consumer law and policy. In *Journal of Consumer Policy*. New York: Springer US, 2007, 4x ročně, roč. 30, č. 2, s. 117.

<sup>131</sup> EVROPSKÁ KOMISE. *Sdělení Evropskému parlamentu a Radě*. Evropská vize pro cestující: sdělení o právech cestujících ve všech druzích dopravy [online]. Dostupné z <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0898:FIN:CS:PDF>

<sup>132</sup> EVROPSKÁ KOMISE. *Sdělení Evropskému parlamentu a Radě*. Evropská vize pro cestující: sdělení o právech cestujících ve všech druzích dopravy [online]. Dostupné z <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0898:FIN:CS:PDF>

V oblasti veřejné silniční a drážní přepravy osob pak nalezneme odraz uvedeného zejména v nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 181/2011 ze dne 16. února 2011, o právech cestujících v autobusové a autokarové dopravě a o změně nařízení (ES) č. 2006/2004, a v nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 ze dne 23. října 2007, o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě. Obě uvedená nařízení mají obecnou působnost, jsou závazná v celém svém rozsahu a přímo použitelná ve všech členských státech, přičemž i ust. § 2578 občanského zákoníku odkazuje co do podrobnější úpravy přepravy osob na přímo použitelné předpisy Evropských společenství.

#### **4.2.1 Veřejná silniční přeprava osob**

Již při určování právního režimu jednotlivých druhů přepravy bylo uvedeno, že stěžejní unijní právní úpravou stanovící práva a povinnosti cestujících ve veřejné silniční přepravě osob je s účinností od 1. 3. 2011 nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 181/2011 ze dne 16. února 2011, o právech cestujících v autobusové a autokarové dopravě a o změně nařízení (ES) č. 2006/2004 (dále v této kapitole jen „nařízení“), které se zásadně vztahuje na cestující v linkové dopravě pro nespecifikované kategorie cestujících, pokud se jejich místo nástupu nebo místo výstupu nachází na území členského státu a pokud přepravní vzdálenost podle jízdního řádu činí 250 km nebo více (čl. 2 odst. 1 nařízení). Články 4 odst. 2, čl. 9, čl. 10 odst. 1, čl. 16 odst. 1 písm. b) a odst. 2, čl. 17 odst. 1 a 2 a články 24 až 28 se pak použijí i za situace, kdy přepravní vzdálenost podle jízdního řádu činí méně než 250 km, tedy na veškerou linkovou dopravu bez ohledu na přepravní vzdálenost podle jízdního řádu<sup>133</sup>. Toto nařízení se naopak nepoužije při zrušení souborných služeb pro cestovní ruch (zájezdu), jsou-li tyto zrušeny z důvodu jiných než zrušení autobusového nebo autokarového spoje. Co do povahy a účinků

---

<sup>133</sup> Takovými základními právy jsou „nediskriminační podmínky dopravy, přístup k přepravě pro osoby se zdravotním postižením a pro osoby se sníženou pohyblivostí bez jakýchkoli dodatečných nákladů a finanční odškodnění za ztrátu či poškození vybavení umožňujícího pohyb těchto osob, minimální pravidla týkající se cestovních informací pro všechny cestující před cestou a během ní, jakož i všeobecné informace o jejich právech, a mechanismus vyřizování stížností zavedený dopravci a zpřístupněný všem cestujícím.“ MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY. *Shrnutí práv cestujících v autobusové a autokarové dopravě* [online]. Dostupné z [http://ec.europa.eu/transport/themes/passengers/road/doc/summary\\_cs.pdf](http://ec.europa.eu/transport/themes/passengers/road/doc/summary_cs.pdf)

nařízení je třeba připomenout, že případná odchylná ustanovení vnitrostátních právních předpisů (kupř. PŘVOD) se toliko neužijí.

Předmětem úpravy nařízení je stanovení pravidel pro autobusovou a autokarovou dopravu, a to stanovením zákazu diskriminace cestujících (a to jak co do podmínek dopravy, nabízené dopravci cestujícím, tak také vzhledem ke zdravotnímu postižení, popř. snížené pohyblivosti osob), práv cestujících v případě nehod, k níž došlo v souvislosti s autobusovým nebo autokarovým provozem a jejímž důsledkem je úmrtí nebo zranění cestujících či ztráta nebo poškození zavazadel, dále pak stanovením práv cestujících v případech zrušení nebo zpoždění spoje, minimálních informací pro cestující a vyřizování stížností (čl. 1 nařízení). Povinnosti vůči cestujícím, vyplývající z tohoto nařízení, nelze omezit ani vyloučit, zejména odchylnými nebo omezujícími ustanoveními přepravní smlouvy, přičemž dopravci mohou nabízet smluvní podmínky, které jsou pro cestující výhodnější než podmínky, stanovené v tomto nařízení (čl. 6 nařízení). V souladu se základními principy evropského práva jsou pak smluvní podmínky a tarify uplatňované dopravci nabízeny široké veřejnosti bez jakékoli přímé či nepřímé diskriminace na základě státní příslušnosti koncového zákazníka nebo místa usazení dopravců či prodejců přepravních dokladů v EU (čl. 4 odst. 2). V kapitole II. nařízení nalezneme ustanovení, vztahující se k odškodnění a pomoci cestujícím v případě dopravních nehod, když podle čl. 7 nařízení mají cestující v souladu s použitelným vnitrostátním právem nárok na odškodnění v případě úmrtí, včetně přiměřených nákladů na pohřeb, nebo v případě zranění, jakož i v případě ztráty či poškození zavazadel v důsledku nehody, k níž došlo v souvislosti s autobusovým nebo autokarovým provozem. V případě úmrtí cestujícího se toto právo vztahuje přinejmenším na osoby, vůči nimž tento cestující měl nebo by měl zákonem stanovenou vyživovací povinnost. Výše odškodnění se vypočte v souladu s použitelným vnitrostátním právem, přičemž nařízení stanoví nejnižší přípustnou částku, která může být vnitrostátním právem stanovena jako maximální výše odškodnění za úmrtí nebo zranění cestujících nebo za ztrátu či poškození zavazadel v jednotlivých případech na částku 220.000 € na cestujícího, resp. 1.200 € za zavazadlo. V této souvislosti je třeba poukázat na skutečnost zmíněnou výše, že jedním z článků, které se na provozování vnitrostátní linkové dopravy až do 28. února 2017 nepoužijí<sup>134</sup>, je i článek 8 nařízení, stanovící povinnost dopravce poskytnout cestujícím odpovídající a přiměřenou pomoc s

---

<sup>134</sup> Popřípadě i déle, dojde-li k prodloužení výjimky ve smyslu čl. 2 odst. 4 nařízení.

ohledem na jejich okamžité praktické potřeby po nehodě, přičemž tato pomoc zahrnuje v případě potřeby ubytování, stravu, oblečení, dopravu a usnadnění první pomoci. Dle důvodové zprávy k zákonu o silniční dopravě je „toto ustanovení, požadující po dopravci odpovídající pomoc zahrnující v případě potřeby i zajištění oblečení, jídla a občerstvení, jakož i hotelové či jiné ubytování, nepřiměřené v oblasti vnitrostátní dopravy, kdy cestující využívají autobusové dopravy jako levnější alternativy k železniční dopravě, a znamenalo by ve svém důsledku objektivní nárůst nákladů autobusových dopravců.“

Kapitola III. nařízení upravuje práva osob se zdravotním postižením a osob se sníženou pohyblivostí, konkrétně právo na dopravu, přístupnost a informace, určení příslušných terminálů, na nichž je poskytována pomoc těmto osobám, dále právo na pomoc na určených terminálech a v autobusech a autokarech, podmínky poskytování pomoci, předávání informací třetí straně, povinnost odborné přípravy a školení personálu, a taktéž podmínky náhrady škody v souvislosti s invalidními vozíky a jiným vybavením umožňujícím pohyb. Kapitola IV. nařízení pak obsahuje úpravu práv cestujících v případě zrušení nebo zpoždění spoje linkové dopravy<sup>135</sup>. V současné době se však z této kapitoly uplatní na vnitrostátní linkovou dopravu pouze úprava povinnosti informovat cestující o zpoždění nebo zrušení spoje linkové dopravy, kterému v zásadě odpovídá úprava, obsažená v PŘVOD. Naopak články 19 a 21 nařízení se, ve smyslu ust. § 39d zákona o silniční dopravě ve spojení s čl. 2 odst. 4 nařízení, do 28. února 2017 nepoužijí.<sup>136</sup> Oba uvedené články přitom obsahují pro oblast dálkové dopravy řadu zajímavých ustanovení, konkrétně čl. 19, upravující právo na pokračování, přesměrování a náhradu jízdného

---

<sup>135</sup> Přičemž zrušením se rozumí neuskutečnění spoje linkové dopravy, který byl původně naplánován, zatímco zpožděním se rozumí rozdíl mezi dobou plánovaného odjezdu spoje linkové dopravy podle zveřejněného jízdního řádu a dobou skutečného odjezdu [čl. 3 písm. p), písm. q) nařízení].

<sup>136</sup> Důvodová zpráva k zákonu o silniční dopravě k čl. 19 nařízení uvádí, že „v podmínkách České republiky je převážná část zpoždění způsobena jinými okolnostmi, které autobusový dopravce nemohl ovlivnit, např. omezení provozu v důsledku nehody nebo stavební činnosti. V případě těchto zpoždění je možnost regresních postihů viníka zpoždění omezena nebo zcela vyloučena. Srovnatelná výjimka byla pro Českou republiku uplatněna i v železniční dopravě; naopak srovnatelná výjimka není k dispozici u letecké dopravy, nicméně v této souvislosti je třeba vzít v potaz, že v podmínkách České republiky v zásadě nejsou letečtí a autobusoví dopravci na vnitrostátních linkách v přímém soutěžním vztahu (oproti autobusovým a železničním dopravcům).“

K článku 21 nařízení pak důvodová zpráva uvádí, že „uvedené ustanovení se jeví jako nepřiměřené v oblasti vnitrostátní dopravy, kdy cestující využije autobusové dopravy jako levnější alternativy k železniční dopravě. Toto ustanovení by znamenalo ve svém důsledku objektivní nárůst nákladů autobusových dopravců, přičemž srovnatelná výjimka byla Českou republikou uplatněna i v železniční dopravě při implementaci železničního nařízení ES v zákoně č. 377/2009 Sb. V podmínkách České republiky je navíc převážná část zpoždění způsobena jinými okolnostmi, které autobusový dopravce nemohl ovlivnit, např. omezení provozu v důsledku nehody nebo stavební činnosti, a proto není vhodné ukládat ve vnitrostátní dopravě dopravci takový rozsah nových povinností vůči cestujícím.“

v případě zrušení nebo velkého zpoždění spoje stanoví, že očekává-li dopravce důvodně, že dojde ke zrušení nebo ke zpoždění spoje linkové dopravy při odjezdu z terminálu o více než 120 minut, nebo v případě nadměrného příjmu rezervací, musí být cestujícímu ihned nabídnuta možnost rozhodnout se mezi a) pokračováním nebo přesměrováním do cílového místa určení, bez jakýchkoli dalších nákladů a za podmínek srovnatelných s podmínkami stanovenými v přepravní smlouvě, a nebo b) náhradou jízdného a případně bezplatnou zpáteční přepravou autobusem nebo autokarem do původního místa odjezdu v souladu s přepravní smlouvou, obojí při nejbližší příležitosti. Pokud dopravce nenabídne cestujícímu uvedenou možnost rozhodnutí, má cestující kromě uvedené náhrady též právo na náhradu škody ve výši 50 % ceny jízdného. Je-li spoj linkové dopravy zrušen nebo je při odjezdu ze zastávky zpožděn o více než 120 minut, mají cestující právo na pokračování, přesměrování nebo náhradu jízdného ze strany dopravce podle uvedeného. Pokud se autobus či autokar stane během cesty provozu neschopným, dopravce zajistí buď pokračování přepravy z místa, kde se provozu neschopné vozidlo nachází, a to v jiném vozidle, nebo přepravu z místa, kde se provozu neschopné vozidlo nachází, do vhodného čekacího místa nebo terminálu, odkud je možné pokračovat v cestě. Článek 21 nařízení pak stanoví, že pro cestu s plánovanou dobou delší než tři hodiny dopravce v případě zrušení nebo zpoždění odjezdu z terminálu o více než 90 minut nabídne cestujícím bezplatně lehké jídlo, jídlo nebo občerstvení v množství odpovídajícím čekací době nebo zpoždění, pokud je v autobuse nebo v terminálu dostupné nebo je lze bez větších obtíží dodat, a dále hotelový pokoj nebo jiné ubytování<sup>137</sup>, jakož i pomoc při zařizování přepravy mezi terminálem a místem ubytování v případech, kdy je nezbytný jeden nebo více noclehů. Konečně kapitola V. nařízení stanoví obecná pravidla, týkající se informací a stížností, zejména právo cestujících na poskytnutí informací po celou dobu trvání cesty, stejně jako na poskytnutí informací o jejich právech a povinnostech podle tohoto nařízení nejpozději při odjezdu; v čl. 26 a 27 nařízení je pak upraven mechanismus podávání stížností.

K uvedenému je však třeba poznamenat, že nařízení o právech cestujících v autobusové a autokarové dopravě má, vzhledem k uvedeným dočasným výjimkám a taktéž s přihlédnutím k délce přepravních tras v České republice, jejichž délka zřídka kdy

---

<sup>137</sup> Ustanovení čl. 21 písm. b) se nepoužije v případě, že dopravce prokáže, že zrušení či zpoždění je způsobeno povětrnostními podmínkami nebo velkými přírodními pohromami, ohrožujícími bezpečný provoz autobusu nebo autokaru.

přesáhne hranici 250 km, v současné době znatelnější dopad především na pravidelnou dálkovou silniční dopravu mezinárodní, provozovanou mezi jednotlivými členskými státy.

#### 4.2.2 Veřejná drážní přeprava osob

Z jednotlivých druhů drážní přepravy je co do práv a povinností cestujících na unijní úrovni nejprecizněji regulována veřejná osobní přeprava železniční, a to prostřednictvím nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 ze dne 23. října 2007, o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě (dále v této kapitole jen „nařízení“). Toto nařízení se ve smyslu čl. 2 odst. 1 vztahuje na všechny železniční cesty a dopravní spoje ve Společenství provozované jedním nebo více licencovanými železničními podniky podle směrnice Rady 95/18/ES ze dne 19. června 1995, o vydávání licence železničním podnikům, přičemž nařízení umožňuje členskému státu dočasné vynětí ustanovení tohoto nařízení, s výjimkou ustanovení taxativně stanovených, z uplatňování na vnitrostátní osobní železniční dopravní spoje (viz výše).

Nařízení uvádí jako svůj cíl zlepšení osobní železniční dopravy ve Společenství, přičemž má za to, že posílení práv cestujících v železniční přepravě by mělo vycházet ze systému příslušného práva mezinárodního<sup>138</sup>; výslovně též deklaruje premisu již zmíněnou v této práci, totiž že cestující je slabší stranou přepravní smlouvy, a jeho práva v tomto ohledu proto musí být chráněna. Předmětem úpravy nařízení je pak zejména stanovení pravidel pro informace, které jsou povinny železniční podniky poskytovat cestujícím, úprava uzavírání přepravních smluv a vydávání přepravních dokladů, dále odpovědnost železničních podniků vůči cestujícím a za jejich zavazadla, povinnosti železničních podniků vůči cestujícím v případě zpoždění, ochrany a pomoci pro zdravotně postižené cestující a stanovení obecných pravidel pro prosazování dodržování tohoto nařízení. Obdobně jako v případě přepravy silniční nalezneme též v čl. 6 nařízení zákaz vyloučení nebo omezení závazků, plynoucích z tohoto nařízení dopravcům, a to zejména odchylnými nebo omezujícími ustanoveními přepravní smlouvy; přípuštěna je toliko úprava pro cestujícího příznivější. Z ustanovení kapitoly II. nařízení se až do 3.

---

<sup>138</sup> V této souvislosti není bez zajímavosti kupř. definice přepravní smlouvy v ust. čl. 3 odst. 8 nařízení, jejímž pojmovým znakem [v souladu s Úmluvou COTIF (resp. CIV)] není úplatnost – na rozdíl od smlouvy o přepravě osoby dle ust. § 2550 občanského zákoníku.

prosine 2014 na provozování vnitrostátní veřejné drážní osobní dopravy nepoužijí články 8 a 10, upravující právo na cestovní informace a cestovní informační a rezervační systémy. Cestující tak má v současné době toliko právo na poskytnutí informací o zrušení dopravního spoje před tím, než je toto provedeno. V souvislosti s odpovědností vůči cestujícím za škodu na zavazadlech či újmu na zdraví stanoví čl. 12 nařízení povinnost dopravce odpovídajícím způsobem se pojistit. Ve smyslu čl. 13 odst. 1 nařízení pak má dopravce při usmrcení nebo zranění cestujícího povinnost do patnácti dnů po zjištění totožnosti fyzických osob, které mají nárok na odškodnění, provést zálohové platby ve výši potřebné k pokrytí okamžitých ekonomických potřeb a přiměřené utrpěné újmy. V případě usmrcení cestujícího činí výše zálohové platby nejméně 21.000 € (čl. 13 odst. 2 nařízení); podrobnější úpravu odpovědnosti dopravce za újmu na životě či zdraví cestujícího, resp. za škodu na příručích zavazadlech, zvířatech, cestovních zavazadlech a vozidlech, pak obsahují kapitoly druhá až čtvrtá přílohy I. nařízení. Naopak co do odpovědnosti dopravce za zpoždění spoje, zmeškání přípoje a odřeknutí spoje, se ustanovení nařízení použijí z důvodu výjimek na provozování vnitrostátní veřejné drážní osobní dopravy pouze částečně. Uplatní se tak toliko čl. 16 nařízení, vztahující se na případy, kdy je důvodné očekávat, že zpoždění příjezdu do cílového místa podle přepravní smlouvy bude delší než 60 minut; v takovém případě má cestující neprodleně možnost výběru mezi náhradou plné ceny přepravního dokladu za podmínek, za nichž byl zakoupen, nemá-li cesta již žádný význam vzhledem k původnímu cestovnímu plánu cestujícího (a to za neuskutečněnou část nebo části své cesty a za část nebo části již uskutečněné cesty spolu s případnou zpáteční přepravou do první výchozí stanice při nejbližší příležitosti), nebo pokračováním či přesměrováním do cílové stanice při nejbližší příležitosti (nebo později dle přání cestujícího) za srovnatelných podmínek přepravy. Naopak se prozatím neuplatní jak čl. 17 nařízení, upravující odškodnění z ceny přepravního dokladu v případě zpoždění či odřeknutí spoje<sup>139</sup>, tak čl. 32 přílohy I. nařízení, stanovící další podmínky odpovědnosti dopravce při nedodržení jízdního řádu a taktéž liberační důvody, za nichž může být dopravce odpovědnosti zproštěn. V praxi však dochází k zohlednění uvedených ustanovení i ve smluvních přepravních podmínkách dopravců pro veřejnou osobní přepravu vnitrostátní, když tyto se, ve spojení s příslušnými

---

<sup>139</sup> Neboť, dle důvodové zprávy k zákonu o dráhách, „je v podmínkách České republiky v současné době značná část zpoždění (uvádí se cca. 70%) způsobena jiným subjektem než dopravcem, např. je prvotní příčinou stavební činnost na trati.“

ustanoveními PŘVOD (zejm. ust. § 40 a § 41), jízdních řádů a tarifu, stávají nedílnou součástí smlouvy o přepravě osob. Je však třeba podotknout, že se nejedná o úplné a doslovné převzetí znění zmíněných ustanovení, což lze ilustrovat kupř. na kapitole IV. bodu 321 písm. a) SPP ČD, kde je sice ve smyslu čl. 17 odst. 4 nařízení stanovena minimální částka, do níž se odškodnění při zpoždění vlaku nevyplácí, generálně ve výši 100,- Kč (4 €), leč tato je nadále konkretizována v bodu 319 SPP ČD, kde je nárok na odškodnění nadto omezen minimální cenou zaplaceného jízdného nebo minimálním odpisem kilometrů v jednom směru na jednu osobu, které činí 400,- Kč (nebo 380 kilometrů) v případě nároku na odškodnění ve výši 25 %, a 200,- Kč (nebo 190 km) v případě nároku na kompenzaci ve výši 50 % ve smyslu čl. 17 odst. 1 nařízení. K problematice zpoždění spoje se vztahuje taktéž čl. 18 nařízení, který se ve vnitrostátní přepravě aplikuje taktéž pouze v té části, dle níž mají cestující v případě zpoždění při příjezdu nebo odjezdu právo být průběžně informováni o situaci a předpokládaném čase odjezdu a příjezdu železničním podnikem nebo provozovatelem stanice, jakmile je taková informace k dispozici; v případě zpoždění o více než 60 minut se rovněž cestujícímu nabídne zdarma přeprava z vlaku do železniční stanice v tom případě, že vlak uvízl na trati, a to do náhradní výchozí stanice nebo do cílové stanice dopravního spoje, pokud je to uskutečnitelné. Na požádání cestujícího pak železniční podnik potvrdí na přepravním dokladu, že došlo ke zpoždění železničního dopravního spoje, které vedlo ke zmeškání přípoje, nebo případně že došlo k odřeknutí železničního dopravního spoje.<sup>140</sup> V kapitole V. nařízení pak nalezneme úpravu práv zdravotně postižených osob a osob s omezenou schopností pohybu a orientace, a konečně kapitola VI. nařízení obsahuje povinnost dopravních podniků zavést mechanismus pro vyřizování stížností cestujících. Přílohou I.

---

<sup>140</sup> Naopak se v případě zpoždění o více než 60 minut neuplatní povinnost dopravce nabídnout cestujícímu zdarma jídlo a občerstvení v množství odpovídajícím čekací době, pokud je ve vlaku nebo ve stanici k dispozici nebo může být za přiměřených okolností dodáno, stejně jako povinnost nabídnout zdarma hotelové nebo jiné ubytování a přepravu mezi železniční stanicí a místem ubytování za podmínek stanovených nařízením [čl. 18 odst. 2 písm. a), písm. b)]. Stejně tak nemá přímo z titulu čl. 18 odst. 3 nařízení dopravce povinnost vypravit náhradní spoje, pokud není možné dále pokračovat spojem železničním. Tato ustanovení, ve spojení s čl. 32 přílohy 1 nařízení, jsou dle důvodové zprávy k zákonu o dráhách „nepřiměřená v oblasti příměstské a regionální (zajištění občerstvení, noclehu apod.), jakož i pro řadu přepravních případů, kdy cestující využije levné noční přepravy mimo ubytovací vozy (zajištění noclehu v takovém případě není adekvátní). Toto ustanovení by znamenalo objektivní nárůst nákladů ve výši ceny hotelového ubytování nebo občerstvení, který by byl v případě objednávané dopravy znamenal omezení možností dopravce v oblasti veřejné osobní dopravy (přiměřený zisk by byl užít na pokrytí uvedených vícenákladů namísto investiční rezervy).“



nařízení je pak Výňatek z Jednotných právních předpisů pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě osob (CIV), tedy Přípojku A k Úmluvě COTIF.

S ohledem na uvedené je tak možno konstatovat, že nařízení o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě má, na rozdíl od obdobné úpravy přepravy silniční, větší dopad i na vnitrostátní přepravu, a to především v důsledku inspirace vícestrannými dohodami práva mezinárodního, jimiž je vázána i Česká republika (a tudíž se nejedná o úpravu či instituty našemu právnímu řádu neznámé, kterým by se bylo třeba ve větším rozsahu bránit prostřednictvím dočasných výjimek). Naopak na mezinárodní železniční přepravu se toto nařízení aplikuje v plném rozsahu.

### ***4.3 Práva a povinnosti cestujících v mezinárodní veřejné osobní přepravě silniční a drážní***

#### **4.3.1 Veřejná silniční přeprava osob**

S ohledem na cíle práce poslouží k základnímu nastínění právní úpravy nadepsané problematiky v oblasti mezinárodní veřejné silniční přepravy osob Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční přepravě cestujících a zavazadel (CVR), uveřejněná v č. 91/2006 Sb. m. s. (dále jen „Úmluva CVR“), která se vztahuje na každou smlouvu o přepravě cestujících, popřípadě jejich zavazadel silničními vozidly, je-li v přepravní smlouvě uvedeno, že se přeprava uskuteční po území nejméně dvou států, a je-li místo odjezdu nebo místo cílové nebo obě tato místa na území jednoho ze smluvních států, a to bez ohledu na sídlo a státní příslušnost stran. Dopravcem se pro účely Úmluvy CVR rozumí osoba, která se jako profesionální dopravce (s výjimkou osob, které provozují taxislužbu nebo pronajímají dopravní prostředky s řidičem), zavazuje individuální nebo kolektivní přepravní smlouvou přepravit jednu nebo několik osob, popřípadě jejich zavazadla, bez ohledu na to, zda tuto přepravu uskutečňuje sama nebo ne – potud panuje shoda s úpravou, obsaženou v ust. § 2550 občanského zákoníku; cestujícím se však rozumí osoba, kterou ke splnění přepravní smlouvy uzavřené jejím jménem nebo jí samou přepravuje dopravce za úplatu nebo bezplatně, z čehož lze dovodit, že pojmovým znakem přepravní smlouvy dle Úmluvy CVR není její úplatnost, stejně jako není bez dalšího obsahem závazku cestujícího z takové smlouvy zaplatit jízdné za

provedenou přepravu. Z uvedeného vyplývá, že Úmluva CVR se vztahuje na širší okruh přepravních poměrů, než je tomu u smlouvy o přepravě dle ust. § 2550 a násl. občanského zákoníku.<sup>141</sup>

Dále obsahuje Úmluva CVR v hlavě III. povinnost dopravce vydat při přepravě cestujících jízdenku, když je výslovně uvedeno, že chybí-li jízdenka, má-li nedostatky nebo byla-li ztracena, není tím existence ani platnost přepravní smlouvy dotčena a vztahují se na ni i nadále ustanovení této Úmluvy (čl. 5); obdobná situace je pak též u přepravy zavazadel cestujícího, kde je zásadně vydáván zavazadlový lístek. V této souvislosti je třeba poukázat na skutečnost, že ze zmíněných ustanovení nelze dovodit specifický režim uzavírání další „smlouvy o přepravě zavazadel“ tak, jak je tomu v ust. § 24 a násl. PŘVOD. V hlavě IV. Úmluvy CVR pak nalezneme jednak úpravu odpovědnosti dopravce za škodu, která vznikla zraněním nebo jakýmkoli jiným poškozením tělesného nebo duševního zdraví cestujícího v důsledku nehody, k níž došlo v souvislosti s přepravou buď v době, kdy byl cestující ve vozidle, nebo v době, kdy do něho nastupoval nebo z něho vystupoval, nebo v souvislosti s nakládkou nebo vykládkou zavazadla, dále pak úpravu možnosti liberačních důvodů na straně dopravce (čl. 11) a taktéž celkovou částku náhrady, kterou je dopravce povinen zaplatit v důsledku jedné a téže události (přičemž však každý smluvní stát může stanovit hranici vyšší nebo nestanovit hranici žádnou). Možnost dohodnout si vyšší hranici náhrady platí též pro smluvní strany přepravní smlouvy (čl. 13). Články 14 až 16 upravují odpovědnost dopravce za škodu vzniklou úplnou nebo částečnou ztrátou zavazadla či za jeho poškození. Čl. 17 odst. 1 Úmluvy CVR pak stanoví, že dopravce se mj. zprošťuje plně nebo částečně odpovědnosti vyplývající z této Úmluvy v té míře, v jaké škoda vznikla vinou cestujícího nebo v důsledku takového jeho chování, které neodpovídá normálnímu chování cestujícího (bez bližšího vymezení, co se tímto „normálním“ chováním rozumí). Hlava V. upravuje podmínky a formu uplatnění reklamací a taktéž subsidiární úpravu místní příslušnosti soudů pro případ domáhání se nároků z Úmluvy pořadem práva. Konečně čl. 23 citované úmluvy stanoví neplatnost a neúčinnost všech ujednání, která se přímo nebo nepřímo odchyľují od ustanovení této Úmluvy, přičemž neplatnost takových

---

<sup>141</sup> Je však otázkou, do jaké míry je zájmem dopravce jako profesionála, provozujícího přepravu za účelem zisku, přepravovat osoby bezplatně; nadto jsme již při výkladu smlouvy o přepravě osob dovodili, že její ustanovení se taktéž vztahují kupř. na přepravu těch osob, které jsou přepravovány bezplatně (bezplatná přeprava je zvláštním druhem jízdného, které je stanoveno zvláštním právním předpisem) na základě ustanovení zákona o cenách, resp. navazujícího cenového výměru Ministerstva financí.

ujednání nemá za následek neplatnost ostatních ustanovení smlouvy; neplatné jsou zejména všechny doložky, kterými by se dopravci postoupily nároky z pojistné smlouvy uzavřené ve prospěch cestujícího (nebo jakékoli jiné podobné doložky), dále též všechny doložky, přenášející důkazní břemeno, jakož i každá předem dohodnutá doložka, určující příslušnost rozhodčího soudu.

#### **4.3.2 Veřejná drážní přeprava osob**

V oblasti drážní (resp. železniční) přepravy osob je stěžejním mezinárodněprávním dokumentem Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF), jež byla jako vyhláška ministra zahraničních věcí publikována ve sbírce zákonů pod č. 8/1985 Sb.; její nedílnou součástí je pak také mj. Přípojek A k Úmluvě, tedy „Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě osob (CIV)“. Jak uvedeno v čl. 1 § 1 CIV, platí tyto pro každou smlouvu o přepravě osob za úhradu nebo bezplatně po železničních tratích, leží-li výchozí a cílová stanice na území dvou různých členských států, a to bez ohledu na sídlo a státní příslušnost stran přepravní smlouvy. Stejně jako Úmluva CVR, tak ani Úmluva COTIF (CIV) nestanoví úplatnost smlouvy o přepravě osoby jako jednu z jejích esenciálních náležitostí. Samotná přepravní smlouva je v čl. 6 § 1 CIV definována toliko jako závazek dopravce k přepravě cestujícího a případně zavazadel a vozidel na místo určení a k vydání zavazadel a vozidel v místě určení. Uzavřená přepravní smlouva se pak zaznamenává v jednom nebo ve více jízdních dokladech, které se vydají cestujícímu. Chybí-li jízdní doklad, má-li nedostatky nebo byl-li ztracen, není tím dotčena existence a platnost přepravní smlouvy (§ 2 cit. čl.). Nestanoví-li dohoda mezi cestujícím a dopravcem jinak, platí se přepravné (úplata za provedenou přepravu) předem, přičemž všeobecné přepravní podmínky stanoví podmínky, za nichž se přepravné vrací (čl. 8 CIV). V této souvislosti je třeba podotknout, že CIV přenechávají úpravu řady otázek právě všeobecným (či smluvním) přepravním podmínkám (dále jen „VPP“), kterými se ve smyslu čl. 3 písm. c) CIV rozumí podmínky dopravce, které podle práva existují v každém státě ve formě Všeobecných obchodních podmínek nebo tarifů, a které se uzavřením přepravní smlouvy stávají její součástí. Tak mohou VPP kupř. na základě čl. 9 CIV stanovit povinnost cestujícího, který se neprokáže platným jízdním dokladem, uhradit kromě jízdného též přírážku (včetně podmínek, za

kterých – a zda vůbec – se tato přírážka vrací), či oprávnění vyloučit z přepravy cestujícího, který odmítne uhradit jízdné či přírážku, popř. který představuje nebezpečí pro bezpečnost a pořádek provozu nebo pro bezpečnost spolucestujících či je spolucestujícím neúnosným způsobem na obtíž (příčemž taková osoba pak nemá nárok na vrácení jízdného či dovozného za zavazadla).

Oddíl III. CIV obsahuje úpravu mezinárodní přepravy ručních zavazadel, zvířat, cestovních zavazadel a vozidel, která se v zásadě neodlišuje od úpravy, obsažené v PŘVOD či Úmluvě CVR, když úprava značné části práv a povinností je přenechána toliko VPP dopravce či vnitrostátnímu právu. V oddíle IV. CIV pak nalezneme úpravu odpovědnosti dopravce (vč. podmínek, formy a výše náhrady, resp. odškodnění) při usmrcení a zranění cestujících. Dle čl. 26 § 1 odpovídá dopravce za škodu vzniklou tím, že cestující byl usmrcen, zraněn nebo jinak postižen na svém tělesném nebo duševním zdraví při úrazu, k němuž došlo v souvislosti s železničním provozem během pobytu cestujícího v železničních vozech nebo při nastupování nebo vystupování, nezávisle na tom, které železniční infrastruktury se použije. Tato odpovědnost dopravce však není, stejně jako je tomu např. u silniční nákladní dopravy ve smyslu příslušných ustanovení Úmluvy o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR), zcela bezbřehá, když ustanovení článku 26 CIV obsahuje několik deliberačních důvodů<sup>142</sup> (byli-li úraz způsoben okolnostmi, které nemají původ v železničním provozu, a dopravce těmito okolnostem nemohl zabránit a nemohl odvrátit jejich následky přesto, že vynaložil péči odpovídající situaci, a dále byl-li úraz vyvolán zaviněním cestujícího či chováním třetí osoby). Uvedený oddíl dále též upravuje odpovědnost dopravce při nedodržení jízdního řádu (tedy při odřeknutí nebo zpoždění spoje a při zmeškání přípoje), a též odpovědnost za příruční zavazadla, zvířata, cestovní zavazadla a vozidla; i pro tuto problematiku pak platí to, co bylo uvedeno u oddílu předchozího.

Lze tak shrnout, že v posledních letech je trendem (nejen) na poli železniční přepravy snaha o co největší sblížení podmínek přepravy osob na úrovni vnitrostátní a mezinárodní. V této snaze hraje důležitou roli jak již zmíněné nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007, o právech a povinnostech cestujících v železniční dopravě, tak též kupř. Všeobecné přepravní podmínky pro železniční přepravu osob

---

<sup>142</sup> MÜLLER, Milan. Přeshraniční přeprava osob a zavazadel po železnici ve světle její nedávno přijaté aktualizované přímé úpravy. In Kolektiv: *Pocta Zdeňku Kučerovi k 80. narozeninám*. Praha: Karolinum, 2008, s. 77

(GCC-CIV/PRR), které byly vypracovány Mezinárodním železničním přepravním výborem (CIT), a které si kladou za cíl zajistit, aby se ve vnitrostátní a mezinárodní železniční osobní přepravě uplatňovaly jednotné smluvní podmínky, a to pokud možno v co nejširší míře. V této souvislosti je však třeba zmínit, že tyto jsou největším tuzemským železničním dopravcem, tedy Českými drahami, a.s., aplikovány [společně zejména se Zvláštními ujednáními ČD pro mezinárodní přepravu (ZUJ)] pouze na přepravu mezinárodní. V oblasti práva vnitrostátního pak lze konstatovat, že právní úprava podmínek přepravy cestujících a jejich zavazadel, stanovená v zákoně o dráhách a v PŘVOD, přebírá značnou měrou právní úpravu, obsaženou právě v Úmluvě COTIF, kterou je Česká republika vázána.<sup>143</sup>

#### ***4.4 Práva a povinnosti cestujících ve veřejné osobní přepravě letecké***

Veřejnou osobní leteckou přepravou je pro potřeby této práce třeba rozumět ve smyslu ust. § 56 odst. 3 zákona o civilním letectví obchodní leteckou dopravu pravidelnou, kterou je možno charakterizovat jako sérii letů, které jsou prováděny letadlem pro přepravu cestujících, zboží nebo pošty za úplaty takovým způsobem, že každý let je otevřen k využití všem vrstvám veřejnosti, dále které jsou prováděny tak, aby sloužily přepravě mezi týmiž dvěma nebo více body buď a) podle zveřejněného letového řádu, nebo b) lety tak pravidelnými a častými, že tvoří poznatelné systematické série letů, a které v případě mezinárodních linek prochází vzdušným prostorem nad územím více než jednoho státu.<sup>144</sup> Uvedené podmínky pak musí být splněny kumulativně. V případě letecké přepravy osob byla podrobnější úprava práv a povinností cestujících přenechána přímo použitelným předpisům Evropských společenství. V rámci principu vysoké úrovně ochrany spotřebitele, zakotveného v čl. 153 Smlouvy o založení ES (resp. čl. 169 Smlouvy o fungování EU), požívají spotřebitelé v EU poměrně široký stupeň ochrany. Hlavním motorem rozšiřování ochrany spotřebitelů (cestujících) v oblasti dopravy je

---

<sup>143</sup> HOLUB, Milan et al.: *Občanský zákoník. Komentář*. 2. svazek. 2. vydání. Praha: Linde Praha, 2003, s. 1183

<sup>144</sup> HORNÍK, Jiří. In PRUŠA, Jiří et al.: *Svět letecké dopravy*. 1. vydání. Praha: Galileo CEE Service ČR s.r.o., 2007, s. 42

právě letecká doprava, a to zejména pro svůj celounijní dopad, který vyžaduje sjednocení příslušných pravidel ochrany cestujících ve všech členských státech EU.<sup>145</sup>

Jak již bylo uvedeno výše, nedisponuje s účinností od 1. ledna 2014 letecká přeprava osob právní normou vnitrostátního původu, kterou by se stanovil ve smyslu ust. § 2578 občanského zákoníku přepravní řád. Na veřejnou leteckou přepravu osob je tak třeba aplikovat zejména ust. § 2550 a násl. občanského zákoníku, ustanovení zákona o civilním letectví, právní předpisy evropského a mezinárodního práva, a taktéž příslušné smluvní přepravní podmínky a další dokumenty, které se uzavřením smlouvy o přepravě osob staly její součástí. S ohledem na shora uvedené a na vytyčené cíle práce tak bude o právech a povinnostech cestujících v pravidelné (veřejné) letecké přepravě pojednáno zejména co do úpravy, obsažené v příslušných nařízeních EU ve spojení s Montrealskou úmluvou o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě ze dne 28. května 1999, která byla Evropským společenstvím podepsána dne 9. prosince 1999 a schválena jeho jménem rozhodnutím Rady 2001/539/ES ze dne 5. dubna 2001; v platnost pro Společenství pak vstoupila dne 28. června 2004, v důsledku čehož došlo na vnitřním leteckém k odstranění rozlišení mezi vnitrostátní a mezinárodní dopravou zejména co do rozsahu a povahy odpovědnosti dopravce.

#### **4.4.1 Odpovědnost leteckého dopravce za cestující a jejich zavazadla**

V důsledku krize systému, upravujícího odpovědnost leteckého dopravce, bylo dne 9. října 1997 přijato nařízení (ES) č. 2027/97, o odpovědnosti leteckého dopravce při letecké dopravě cestujících a jejich zavazadel, jehož cílem bylo především zvýšit náhradu pro cestující při vzniku zranění nebo smrti při přepravě, při ztrátě zavazadel, nebo při zpoždění.<sup>146</sup> Toto nařízení bylo následně změněno nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002 ze dne 13. května 2002, a to za účelem jeho uvedení do souladu s ustanovením Montrealské Úmluvy, čímž došlo k vytvoření jednotného systému odpovědnosti v mezinárodní letecké přepravě. Toto nařízení slouží k provedení příslušných ustanovení Montrealské úmluvy, pokud jde o leteckou dopravu cestujících a jejich zavazadel, a k rozšíření používání těchto ustanovení na leteckou dopravu uvnitř

---

<sup>145</sup> Tamtéž, s. 60

<sup>146</sup> HORNÍK, Jiří. In PRUŠA, Jiří et al.: *Svět letecké dopravy*. 1. vydání. Praha: Galileo CEE Service ČR s.r.o., 2007, s. 61

Společenství, přičemž stanoví toliko některá doplňující ustanovení (čl. 1), neboť článek 3 nařízení bez dalšího stanoví, že odpovědnost leteckého dopravce Společenství, pokud jde o cestující a jejich zavazadla, se řídí ustanoveními Montrealské úmluvy pro danou odpovědnost.

Co do úpravy odpovědnosti leteckého dopravce za cestující a jejich zavazadla ve smyslu nařízení č. 2027/97, Montrealské úmluvy a s přihlédnutím k Přepravním podmínkám spol. České aerolinie, a.s., lze dle přílohy cit. nař. upozornit kupř. na neexistenci finančních limitů odpovědnosti dopravce v případě smrti nebo zranění cestujícího, přičemž při odškodném do výše přibližně 125.000 € nemůže dopravce vznášet námitky proti vzniklým nárokům na odškodnění. Nad tuto částku se pak může letecký dopravce bránit tím, že prokáže, že se nejednalo o nedbalost nebo jiné zavinění. V případě smrti nebo zranění cestujícího musí letecký dopravce poskytnout zálohu na pokrytí bezprostředních hospodářských potřeb do 15 dnů od určení osoby oprávněné k odškodnění. V případě smrti nesmí být tato záloha nižší než 17.500 €. Zálohová platba se nevrací dopravci, pokud ovšem dopravce neprokáže, že škoda byla způsobena nedbalostí, opomenutím či jiným neoprávněným jednáním cestujícího, ke kterému se platba vztahuje, nebo pokud zálohovou platbu dostala osoba, která k tomu dle platných zákonů není oprávněná. V případě zpoždění při přepravě cestujících odpovídá letecký dopravce za škodu, a to kromě případů, kdy byla učiněna všechna přiměřená opatření pro předejití škodě, nebo bylo nemožné taková opatření učinit. Pro odpovědnost za zpoždění při přepravě cestujících je stanoven limit 5.190 €. V případě zpoždění při přepravě zavazadel odpovídá letecký dopravce až do výše 1.250 €.

Letecký dopravce taktéž odpovídá za zničení, ztrátu nebo poškození zavazadel až do výše 1.250 €, a to kromě případů, kdy učinil veškerá přiměřená opatření, aby ke škodě nedošlo, nebo kdy nebylo možné taková opatření učinit. Pokud jde o odbavená zavazadla, odpovídá dopravce i bez zavinění, s výjimkou případů, kdy je zavazadlo vadné. Pokud jde o neodbavená zavazadla, odpovídá pouze za zavinění. Cestující může využít výhody vyššího limitu odpovědnosti za zavazadla, pokud nejpozději při odbavení učiní zvláštní prohlášení a zaplatí příplatek. Je-li zavazadlo poškozeno, zpožděno, ztraceno nebo zničeno, musí cestující co nejdříve podat písemnou stížnost leteckému dopravci. V případě poškození odbaveného zavazadla musí cestující podat písemnou stížnost do sedmi dnů a v případě zpoždění do 21 dnů, v obou případech ode dne, kdy bylo zavazadlo

cestujícím předáno. K uvedenému je nutné dodat, že pro úspěšnost svého nároku musí cestující prokázat hodnotu zavazadla společně s jeho obsahem, popř. též škodu, která mu zpožděním zavazadla vznikla.<sup>147</sup> V případě, že letecký dopravce, který skutečně provádí let, není totožný s leteckým dopravcem uzavírajícím smlouvu, má cestující právo podat stížnost nebo vznést nárok na náhradu škody vůči oběma. Pokud je obchodní firma nebo kód leteckého dopravce vyznačen na letence, je tento letecký dopravce leteckým dopravcem, s nímž byla uzavřena smlouva. Jakákoli soudní žaloba na náhradu škody musí být podána do dvou let ode dne příletu letadla, nebo ode dne, kdy letadlo přiletět mělo.

#### **4.4.2 Práva cestujících v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letu**

Vzhledem k tomu, že existence vysokých fixních nákladů nutí letecké dopravce provozovat lety s maximální možnou obsazeností, je nutné na konkrétní let získat co nejvíce platících cestujících. V 80. letech minulého století se proto začala rozšiřovat praxe prodeje více letenek, než byla kapacita daného spoje (tzv. overbooking), což z pohledu leteckých dopravců snižovalo riziko nedostatečné obsazenosti konkrétního letu. Příslušný dopravce pak spoléhá na to, že se někteří cestující nedostaví, nebo že bude možné cestující z obsazené nižší třídy přesunout do zpravidla méně obsazené třídy vyšší, případně že někteří cestující se budou ochotni za určitou paušální odměnu a posunutí odletu o několik hodin vzdát svého místa. Bez ohledu na případné ústupky ze strany dopravce jsou práva cestujících, kteří nemohou odletět příslušným letem, nepochybně významně krácena. K ochraně cestujících před výše uvedeným postupem leteckých dopravců bylo na komunitární úrovni vydáno nařízení Rady č. 295/91 (EHS) ze dne 4. 2. 1991, kterým se stanoví společná pravidla systému náhrad za odepření zaknihovaného místa v pravidelné letecké dopravě. Jak je zřejmé z jeho názvu, jeho působnost byla omezena toliko na řešení problému overbookingu, když cestujícím bylo v případě odepření přepravy přiznáváno právo volby mezi plným proplacením ceny letenky nebo náhradním letem, provedeným co nejdříve nebo později dle potřeb

---

<sup>147</sup> ŠERÁ, Michaela; VLČKOVÁ, Lenka. *Letecký průvodce právy cestujícího aneb nebojte se přihlásit o svá práva v případě zrušení letu, významného zpoždění letu či ztráty vašeho zavazadla*. [online]. Dostupné z <http://www.epravo.cz/top/clanky/letecky-pruvodce-pravy-cestujiciho-aneb-nebojte-se-prihlasiť-o-sva-prava-v-pripade-zruseni-letu-vyznamneho-zpozděni-letu-ci-zraty-vaseho-zavazadla-76439.html>



cestujících. Dopravce byl rovněž povinen cestujícím bezplatně poskytnout přístup ke komunikačním prostředkům, jídlo, občerstvení a ubytování. Zároveň cestujícím náleželo odškodnění minimálně ve výši 150 €, šlo-li o let kratší než 3 500 km, a 300 €, šlo-li o let delší. Výše náhrady však mohla být omezena jednak cenou letenky do konečného místa určení, a rovněž mohla být snížena až o 50 %, pokud dopravce dopravil cestujícího do místa určení náhradním letem v určitém čase.<sup>148</sup>

Problematiku práv cestujících v případech, kdy je jim odepřen nástup na palubu proti jejich vůli, anebo jestliže je jejich let zrušen či zpožděn, pak v současnosti<sup>149</sup> upravuje již výše zmíněné nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů<sup>150</sup> (dále v této kapitole jen „nařízení“), a kterým bylo shora uvedené nařízení Rady č. 295/91 zrušeno. Toto nařízení se (kromě dalších podmínek aplikace – viz výše) vztahuje na cestující odlétající z letiště umístěného na území členského státu, stejně jako na cestující odlétající z letiště umístěného na území třetí země na uvedené letiště umístěné na území členského státu, pokud neobdrželi náhradu nebo odškodnění a nebyla jim poskytnuta pomoc v této třetí zemi a pokud je provozující letecký dopravce dopravcem společenství (čl. 3 odst. 1).

Článek 4 nařízení upravuje problematiku odepření nástupu na palubu letadla. Odepřením nástupu na palubu se ve smyslu čl. 2 písm. j) nařízení rozumí odmítnutí přepravit cestující leteckou dopravou, přestože se přihlásili k nástupu na palubu za podmínek stanovených v čl. 3 odst. 2 nařízení<sup>151</sup>, s výjimkou případu, kdy zde jsou přiměřené důvody odepřít jim nástup na palubu, například zdravotní důvody, důvody bezpečnosti nebo ochrany nebo nedostatečné cestovní doklady. Dle judikatury Soudního

---

<sup>148</sup> HORNÍK, Jiří. Ochrana práv cestujících podle evropského práva v letecké dopravě. In Česká společnost pro dopravní právo.: *Bulletin České společnosti pro dopravní právo* 1/2005. [online]. Dostupné z [http://csdp.cz/files/2005\\_1.pdf](http://csdp.cz/files/2005_1.pdf)

<sup>149</sup> S účinností od 17. 2. 2005

<sup>150</sup> Nařízení neumožňuje, na rozdíl od veřejné osobní přepravy silniční a železniční, uplatňovat výjimky z aplikace jeho ustanovení.

<sup>151</sup> Cestující a) mají potvrzenou rezervaci pro dotčený let a vyjma případů zrušení podle článku 5 se přihlásí k přepravě jak je předem a písemně (rovněž elektronickými prostředky) stanoveno a v čase uvedeném leteckým dopravcem, provozovatelem souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy, nebo oprávněným zprostředkovatelem služeb v cestovním ruchu nebo, jestliže není uveden čas, nejpozději do 45 minut před zveřejněným časem odletu, nebo b) jsou leteckým dopravcem nebo provozovatelem souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy bez ohledu na důvod převedení z letu, který měli rezervovaný, na jiný let.

dvora EU<sup>152</sup> pak „*pojem odepření nástupu na palubu (...) musí být vykládán tak, že se týká nejen odepření nástupu na palubu, které bylo způsobeno překročením kapacity letu v důsledku nadměrného počtu rezervací, nýbrž i odepření nástupu na palubu z jiných důvodů, jako jsou provozní důvody.*“ Jestliže provozující letecký dopravce důvodně očekává, že dojde k odepření nástupu na palubu, vyzve nejprve dobrovolníky<sup>153</sup> k odstoupení od jejich rezervací za náhradu podle podmínek dohodnutých mezi dotčenými cestujícími a provozujícím leteckým dopravcem. Dobrovolníkům je kromě uvedených náhrad poskytnuta též pomoc v souladu s článkem 8 nařízení. Jestliže se nepřihlásí dostatečný počet dobrovolníků k tomu, aby zbývající cestující s rezervacemi mohli nastoupit let, může provozující letecký dopravce odepřít cestujícím nástup na palubu proti jejich vůli. Jestliže je nástup na palubu odepřen cestujícím proti jejich vůli, provozující letecký dopravce je neprodleně odškodní v souladu s článkem 7 a poskytne jim pomoc v souladu s články 8 a 9 nařízení.

Článek 5 nařízení pak stanoví práva cestujících a jim odpovídající povinnosti dopravce pro případ zrušení letu [čímž čl. 2 písm. l) nařízení rozumí neuskutečnění letu, který byl dříve plánován a na který bylo rezervováno alespoň jedno místo], přičemž dle Soudního dvora EU<sup>154</sup> „*důvod, proč bylo letadlo nuceno vrátit se na letiště odletu, nemá na kvalifikaci letu jako zrušeného (...) žádný dopad. Tento důvod je relevantní pouze pro účely určení, zda je uvedené zrušení případně způsobeno mimořádnými okolnostmi, přičemž povinnost k náhradě škody nevzniká. (...) Pojem zrušení, tak jak je definován v čl. 2 písm. l) nařízení, se v dotčené situaci nevztahuje výlučně na případ, v němž letadlo vůbec nevzlétne, ale zahrnuje rovněž případ, v němž letadlo vzlétlo, ale bylo ať už z jakéhokoli důvodu následně nuceno vrátit se na letiště odletu a cestující z uvedeného letadla byli převedeni na jiné lety.*“ V případě zrušení letu je provozující letecký dopravce povinen dotčeným cestujícím nabídnout pomoc v souladu s články 8 a 9 nařízení. Na případnou náhradu škody mají cestující právo, jestliže nejsou o zrušení informováni alespoň dva týdny před plánovaným časem odletu, nebo nejsou o zrušení informováni ve lhůtě od dvou týdnů do sedmi dnů před plánovaným časem odletu a není jim nabídnuto přesměrování, které by jim umožnilo odletět nejpozději dvě hodiny před plánovaným

---

<sup>152</sup> Rozsudek Soudního dvora EU ze dne 4. 10. 2012, sp. zn. C-22/11

<sup>153</sup> Dobrovolníkem se ve smyslu čl. 2 písm. k) nařízení rozumí osoba, která se přihlásila k nástupu na palubu za podmínek stanovených v čl. 3 odst. 2 a souhlasila po vyzvání leteckého dopravce s postoupením své rezervace výměnou za odpovídající náhradu.

<sup>154</sup> Rozsudek Soudního dvora EU ze dne 13. 10. 2011, sp. zn. C-83/10

časem odletu a dosáhnout jejich cílového místa určení nejpozději čtyři hodiny po plánovaném čase příletu, a nebo jestliže nejsou informováni o zrušení ve lhůtě kratší sedmi dnů před plánovaným časem odletu a není jim nabídnuto přesměrování jejich letu, které by jim umožnilo odletět nejpozději jednu hodinu před plánovaným časem odletu a dosáhnout cílového místa určení nejpozději dvě hodiny po plánovaném čase příletu. Provozující letecký dopravce není povinen platit náhradu v případě, že může prokázat, že zrušení je způsobeno mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla všechna přiměřená opatření přijata, přičemž důkazní břemeno týkající se otázky, zda a kdy byl cestující informován o zrušení letu, spočívá na provozujícím leteckém dopravci. Pojem „mimořádné okolnosti“ pak dle Soudního dvora EU<sup>155</sup> musí být vykládán tak, že „*technická závada na letadle, která má za následek zrušení letu, nespadá pod pojem mimořádné okolnosti (...) s výjimkou situace, kdy je daná závada způsobena událostmi, které svou povahou či původem nejsou vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce a vymykají se jeho účinné kontrole, přičemž (...) Úmluva o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu uzavřená v Montrealu dne 28. května 1999 není určující pro výklad exkulpačních důvodů uvedených v čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004. (...) Skutečnost, že letecký dopravce dodržel minimální pravidla údržby letadla, pak sama o sobě nepostačuje k prokázání, že daný dopravce přijal všechna přiměřená opatření ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004, a tudíž k tomu, aby byl uvedený dopravce osvobozen od povinnosti náhrady škody stanovené v čl. 5 odst. 1 písm. c) a čl. 7 odst. 1 uvedeného nařízení.*“

Článek 6 nařízení pak upravuje povinnost dopravce nabídnout cestujícím v závislosti na trvání očekávaného zpoždění (a délce) letu oproti plánovanému času odletu pomoc dle čl. 8, resp. 9 nařízení. „*Při velkém zpoždění ve smyslu čl. 6 odst. 1 nařízení (však) náleží*“, dle rozhodnutí Spolkového soudního dvora SRN<sup>156</sup> (vycházejíce přitom z judikatury Soudního dvora EU), „*cestujícímu nárok na náhradu jako při zrušení letu podle čl. 7, a to pokud se nedostane do konečné destinace dříve než tři hodiny po plánované době příletu a velké zpoždění není zaviněno mimořádnými okolnostmi, kterých by se nebylo možno vyvarovat, ani kdyby letecká společnost učinila všechna myslitelná opatření.*“

---

<sup>155</sup> Rozsudek Evropského soudního dvora ze dne 22. 12. 2008, sp. zn. C-549/07

<sup>156</sup> Rozsudek Spolkového soudního dvora SRN ze dne 18. 2. 2010, sp. zn. Xa ZR 95/06

Článek 7 nařízení stanoví výši náhrady v částce 250 € u všech letů o délce nejvýše 1.500 kilometrů, 400 € u všech letů ve Společenství delších než 1.500 kilometrů a u všech ostatních letů o délce od 1.500 kilometrů do 3.500 kilometrů a 600 € u všech ostatních letů, přičemž při určování vzdálenosti se vychází z posledního místa určení, kam cestující v důsledku odepření nástupu na palubu nebo zpoždění přiletí později než v plánovaném čase. Jestliže je cestujícím v souladu s článkem 8 nabídnuto přesměrování na jejich cílové místo určení, může provozující letecký dopravce o 50 % snížit uvedené odškodné, pokud přesměrovaný let nepřekračuje plánovaný čas příletu původně rezervovaného letu o dvě hodiny v případě všech letů o délce nejvýše 1.500 kilometrů, nebo o tři hodiny v případě všech letů ve Společenství delších než 1.500 kilometrů a všech ostatních letů o délce od 1.500 kilometrů do 3.500 kilometrů, nebo o čtyři hodiny v případě všech ostatních letů.

Pomocí ve smyslu čl. 8 nařízení se rozumí právo na proplacení výdajů na přesměrování, konkrétně nabídnutí možnosti volby mezi a) náhradou pořizovací ceny letenky do sedmi dní, a to za část nebo části neuskutečněné cesty a za část nebo části již uskutečněné cesty, jestliže let nadále neslouží účelu vztahujícímu se k původnímu cestovnímu plánu cestujícího, spolu s případným zpátečním letem do původního místa odletu, a to při nejbližší příležitosti, nebo b) přesměrováním za srovnatelných dopravních podmínek a při nejbližší příležitosti na jejich cílové místo určení, či c) přesměrováním za srovnatelných dopravních podmínek na jejich cílové místo určení v pozdější době podle přání cestujícího s výhradou dostupnosti míst. Poskytnutím pomoci dle čl. 9 je pak bezplatné poskytnutí péče ve formě stravy a občerstvení, nezbytného ubytování v hotelu, přepravy mezi letištěm a místem ubytování a dvou telefonních hovorů. Zbývající ustanovení nařízení pak upravují práva cestujících v případě změny letové třídy z vyšší na nižší (čl. 10), práva osob s omezenou pohyblivostí nebo zvláštními potřebami<sup>157</sup> (čl. 11), povinnost informovat cestující o jejich právech, či vyloučení zproštění odpovědnosti dopravce vůči cestujícím.

Závěrem je třeba podotknout, že ochrana práv cestujících v letecké přepravě je zajišťována nejenom prostřednictvím právních předpisů, ale i cestou dobrovolných závazků ze strany leteckých dopravců a provozovatelů letišť, kteří kupř. přijali v roce 2002 Chartu služeb pro cestující v letecké dopravě (Airline Passenger Service

---

<sup>157</sup> Tato je zajišťována ve spojení s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1107/2006 ze dne 5. července 2006, o právech osob se zdravotním postižením a osob s omezenou schopností pohybu a orientace v letecké dopravě.

Commitment), jako svůj dobrovolný závazek, kterým se budou řídit při poskytování služeb cestujícím. Provozovatelé evropských letišť se obdobně zavázali dodržovat také přesně definovaný soubor pravidel.<sup>158</sup>

---

<sup>158</sup> HORNÍK, Jiří. In PRUŠA, Jiří et al.: *Svět letecké dopravy*. 1. vydání. Praha: Galileo CEE Service ČR s.r.o., 2007, s. 63

## Závěr

Cílem této práce bylo postihnout právní úpravu práv a povinností cestujících z uzavřené smlouvy o přepravě osob v rozsahu, v němž na ně za veřejné přepravy na území České republiky dopadá, a to zejména co do přepravy silniční, železniční a letecké jako jejích nejčastěji využívaných druhů, podat zevrubnější výklad vybraných práv a povinností subjektů přepravního právního poměru a provést jejich kategorizaci, analýzu a zařazení do právních souvislostí.

S ohledem na výše uvedené tak bylo nejprve přistoupeno k distinkci základních pojmů dané problematiky, tedy přepravy jako samotného procesu přemístění osoby nebo věci z místa výchozího na místo určení, a dopravy jako činnosti dopravce, spočívající v provozování dopravních prostředků za účelem přepravování osob nebo věci.

Za účelem následného zařazení jednotlivých práv a povinností cestujících do právních souvislostí byly určeny právní předpisy a další dokumenty, které je třeba aplikovat na daný druh přepravy, a kterými se následně spravují právní poměry subjektů takto založeného právního poměru. V této souvislosti bylo poukázáno nejen na význam občanského zákoníku jako *lex generalis* pro soukromoprávní poměry při přepravě vznikající, ale též se projevil specifický charakter přepravy, kdy tuto lze zkoumat pouze komplexně se zohledněním příslušných veřejnoprávních předpisů, zejména zákona o silniční dopravě, zákona o dráhách a zákona o civilním letectví, stejně jako vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní přepravu, stanovící ve smyslu ust. § 2578 občanského zákoníku podrobnější úpravu silniční a drážní přepravy osob, a taktéž smluvních přepravních podmínek, jízdního řádu a tarifu. Jako zásadní se pak pro determinaci práv a povinností cestujících za přepravy jeví v rámci své působnosti přímo použitelná nařízení EU, mající aplikační přednost před zákonem. S ohledem na řadu dočasných výjimek a omezení aplikovatelnosti přepravní vzdáleností v přepravě autobusové a autokarové pak zaujímají co do vlivu na vnitrostátní přepravu významné postavení zejména nařízení č. 1371/2007 v rámci přepravy železniční, a dále v oblasti letecké přepravy jak nařízení č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů, tak nařízení č. 2027/97, o odpovědnosti leteckého dopravce při letecké dopravě cestujících a

jejich zavazadel, která zcela plní funkci od 1. 1. 2014 již zrušeného leteckého přepravního řádu.

K dosažení stanovených cílů bylo taktéž nezbytné vypořádat se s otázkou vzniku smlouvy o přepravě osob, kdy autor dospěl analýzou řady doktrinárních názorů a s přihlédnutím k příslušné judikatuře v otázce tzv. černého pasažéra k závěru, že nejen v současnosti, ale již za účinnosti občanského zákoníku z roku 1964 byla smlouva o přepravě osoby uzavřena též v případě, kdy osoba nastoupivší do vozidla tohoto užila za účelem přemístění (přepravy), aniž by došlo k zaplacení jízdného – tedy že nastoupení do vozidla, jehož přistavení a umožnění využití je třeba považovat za konkludentní nabídku (ofertu) ze strany jeho provozovatele (dopravce ve smyslu veřejnoprávních předpisů), je konkludentním přijetím (akceptací) uvedené nabídky bez dalšího, tedy ačkoliv nebylo zaplacené jízdné předem či bezodkladně po nástupu do vozidla.

Zkoumání byly též podrobeny pojmové znaky smlouvy o přepravě osoby, kdy jako významná lze kvalifikovat především zjištění, že co do stanovení místa určení jako jedné z podstatných náležitostí smlouvy o přepravě osoby není rozhodné, zda je místo určení odlišné od místa, kde přeprava započala, nebo zda se jedná o místa shodná, když toto pojetí odpovídá shora uvedenému vymezení přepravy jako procesu přemístění osoby; v otázce jízdného jako úplaty za provedení přepravy pak bylo poukázáno na odlišnost úpravy obsažené v občanském zákoníku a v některých mezinárodních smlouvách, a to právě co do úplatnosti smlouvy o přepravě, kdy tato je dle občanského zákoníku smlouvou pojmově úplatnou, a dále taktéž na skutečnost, že i silniční a železniční přeprava bezplatná, na niž mají někteří cestující právo na základě výměru Ministerstva financí, kterým se vydává seznam zboží s regulovanými cenami, je stále přepravou ve smyslu ust. § 2550 a násl. občanského zákoníku, neboť tato je toliko zvláštním druhem jízdného uvedeným výměrem stanoveným, nemajíce tak vliv na úplatnost uzavřené smlouvy o přepravě jako takové.

K stanovení práv a povinností cestujících, popř. dopravce, bylo též nezbytné provést vymezení uvedených subjektů přepravního právního poměru. Bylo poukázáno na nutnost rozlišování mezi pojmem dopravce jakožto jedné ze smluvních stran smlouvy o přepravě osob, a vymezením téhož pojmu v jednotlivých veřejnoprávních předpisech, upravujících podmínky, za kterých se osoba stává způsobilou k přepravě osob v rámci své podnikatelské činnosti. Není přitom vyloučeno, aby smlouvu o přepravě osoby

uzavřela jako dopravce taková osoba, která není dopravcem (potažmo provozovatelem dopravy) ve smyslu některého z příslušných předpisů veřejného práva, neboť zásadní je až faktické provedení přepravy, tedy splnění závazku z takto uzavřené smlouvy, přičemž za situace, kdy je samotná přeprava cestujícího za úplaty provedena za použití takového dopravního prostředku, jehož provozování není regulováno v žádném z veřejnoprávních předpisů, může být tato vykonána kýmkoliv bez ohledu na to, zda se jedná o dopravce ve smyslu veřejného práva, aniž by šlo o právní jednání *contra legem*. Na druhé straně bylo poukázáno na postavení cestujícího jakožto spotřebitele a slabší strany ve smyslu ustanovení občanského zákoníku, a to s příslušnými odchylkami, plynoucími z povahy přepravního poměru, zejména pak co do nároku dopravce na zaplacení přírážky k jízdě ve smyslu ust. § 3 PŘVOD ve spojení s ustanoveními příslušného veřejnoprávního předpisu, kdy ujednání zakládající smluvní pokutu (resp. penále) není součástí samotné smlouvy o přepravě, nýbrž až příslušné smluvní dokumentace. Stejně tak bylo provedeno vymezení cestujícího *stricto sensu* jako smluvní strany smlouvy o přepravě osob a cestujícího *largo sensu*, kterým se rozumí osoba, která již byla řádně a včas na místo určení přepravena nebo která teprve hodlá přepravní smlouvu uzavřít, a proto se pohybuje v prostorách dopravce, např. v nádraží.

Samotná analýza vybraných práv a povinností subjektů přepravního právního poměru a jejich kategorizace pak byla provedena v kapitole čtvrté, kdy nejprve byla pozornost věnována právům a povinnostem cestujících ve vnitrostátní veřejné osobní přepravě silniční a drážní. Zde byla zdůrazněna role PŘVOD, stejně jako bylo pracováno s vybranými smluvními přepravními podmínkami, na něž cestující přistupuje uzavřením přepravní smlouvy a které v přípustném rozsahu rozvádějí vzájemná práva a jim odpovídající povinnosti obou smluvních stran, upravená v příslušných právních předpisech. Práva a povinnosti ze smlouvy o přepravě osoby byla ve smyslu ust. § 2550 až § 2554, a částečně i v reminiscenci na dikci ust. § 760 občanského zákoníku z roku 1964, rozčleněna na povinnost cestujícího zaplatit jízdné, práva a povinnosti vztahující se k bezpečnosti a pohodlí cestujícího, práva cestujícího na přepravu zavazadel a konečně práva na včasnou a řádnou přepravu.

Co do povinnosti cestujícího zaplatit jízdné jakožto jeho povinnosti základní bylo v souladu s předcházejícím výkladem poukázáno na příslušná ustanovení PŘVOD, vztahující se k okamžiku uzavření smlouvy o přepravě, kdy tato může být uzavřena tím,



že cestující nastoupí do vozidla nebo vstoupí do označeného prostoru přístupného jen s platným jízdním dokladem, nebo také umožní-li dopravce cestujícímu nastoupení do vozidla bez jízdenky a jízdné cestující zaplatí bezodkladně po nástupu do vozidla. Stejně tak byla vyřešena otázka právního důvodu, na jehož základě je cestující povinen zaplatit dopravci jízdné za provedenou přepravu, kdy ani v případě „jízdy na černo“ nelze uvažovat o povinnosti zaplatit jízdné toliko z důvodu bezdůvodného obohacení. Dále byl v této souvislosti analyzován institut přírážky k jízdnému jako nepříznivého následku nesplnění povinnosti cestujícího prokázat se platným jízdním dokladem, a jejího charakteru penále ve smyslu ust. § 2052 ve spojení s ust. § 2048 občanského zákoníku. Konečně povinnost zaplatit jízdné a přírážku k jízdnému byla konfrontována s příslušnými ustanoveními smluvních přepravních podmínek vybraných silničních a železničních dopravců, kdy bylo též poukázáno na skutečnost, že některá z ustanovení smluvních přepravních podmínek porušují zásadu nerozpornosti s ustanoveními PŘVOD ani s ustanoveními jiných právních předpisů.

Z hlediska zajištění bezpečnosti a pohodlí cestujícího bylo zdůrazněno, že v tomto ohledu je třeba přistoupit na širší chápání pojmů cestující a přeprava, když kromě výše zmíněného výkladu cestujícího *largo sensu* je i pojem přeprava nutno vykládat v nejširším slova smyslu, tedy že dopravce je povinen starat se o bezpečnost a pohodlí cestujících nejen během samotného procesu jejich přemísťování, nýbrž i před zahájením přepravního procesu a také po jeho ukončení. Akcentována byla též povinnost dopravce přepravit cestujícího s náležitou odbornou péčí, tedy *lege artis*, a další ustanovení veřejnoprávních předpisů a PŘVOD, vztahujících se k uvedené problematice a stanovící další práva a povinnosti cestujícího v těchto relacích; pod pojmem pohodlí přepravy je pak třeba rozumět určitý standart komfortu, poskytovaný dopravcem každému z cestujících (tj. pohodlí v objektivním smyslu – pohodlnost přepravy), ale též subjektivní pocit cestujícího při samotné přepravě (tj. pohodlí v subjektivním smyslu), přičemž ve smyslu ustanovení příslušných veřejnoprávních předpisů a PŘVOD je pak pohodlnost přepravy determinována taktéž její plynulostí, stejně jako jejím řádným a klidným průběhem, k němuž jsou povinni přispívat jak dopravce, tak i každý z cestujících.

V případě práva cestujícího z uzavřené smlouvy o přepravě osoby, aby bylo kromě něj přepraveno též jeho zavazadlo, bylo poukázáno na odlišné způsoby přepravy zavazadel, když toto dělení hraje následně roli při určování právního režimu náhrady

škody, vzniklé za přepravy cestujícím na jeho zavazadle. Dále byla uvedena definice zavazadel a kategorizace jednotlivých druhů zavazadel dle PŘVOD na zavazadla cestovní, ruční a spoluzavazadla. Uvedené členění a na něj navazující ustanovení se pak stala základem pro polemiku s ustanoveními citované vyhlášky, vztahujícím se k přepravě zavazadla cestovního, když přeprava ručního zavazadla či spoluzavazadla cestujícího je ve smyslu PŘVOD považována toliko za realizaci závazku dopravce z uzavřené smlouvy o přepravě osoby, avšak přeprava cestovního zavazadla se realizuje ve smyslu PŘVOD až na základě uzavřené samostatné „smlouvy o přepravě cestovního zavazadla“. Zde autor práce došel po konfrontaci relevantní literatury k závěru, že ustanovení PŘVOD, vztahující se k povinnosti cestujícího uzavřít samostatnou přepravní smlouvu o přepravě cestovního zavazadla, ukládají v rozporu se zákonným zmocněním cestujícímu povinnosti, nepředvídané zákonem a toliko je blíže nerozvádějící, a působí tak *praeter legem*, když i přeprava zavazadla odděleně od cestujícího (tedy zavazadla cestovního) je stále pouze realizací závazku dopravce z uzavřené smlouvy o přepravě osoby.

Co do povinnosti řádné a včasné přepravy jako podmínce zániku závazku dopravce ze smlouvy o přepravě osoby splněním byla v příslušné subkapitole věnována zvýšená pozornost právům cestujících v případě zpoždění spoje, resp. neprovedení přepravy včas, která jim přísluší zejm. dle ust. § 40 až § 42 PŘVOD, přičemž v této souvislosti je třeba upozornit na relevantní unijní nařízení, vztahující se k této problematice, která mají v rozsahu své působnosti přednost před uvedenými ustanoveními PŘVOD.

Dále byla práva a povinnosti cestujících ve veřejné osobní silniční a železniční přepravě podrobena zkoumání též v tom rozsahu, v jakém jim náleží na základě příslušných nařízení EU, kdy v případě nařízení č. 181/2011, o právech cestujících v autobusové a autokarové dopravě, které se zásadně vztahuje na cestující v linkové dopravě pro nespécifikované kategorie cestujících, pokud se jejich místo nástupu nebo místo výstupu nachází na území členského státu a pokud přepravní vzdálenost podle jízdního řádu činí 250 km nebo více, bylo konstatováno, že vzhledem k uvedeným dočasným výjimkám a taktéž s přihlédnutím k délce přepravních tras v České republice, jejichž délka zřídka kdy přesáhne hranici 250 km, má toto nařízení v současné době dopad především na pravidelnou dálkovou silniční dopravu mezinárodní, provozovanou mezi jednotlivými členskými státy. Naopak v případě nařízení č. 1371/2007, o právech a

povinnostech cestujících v železniční přepravě lze konstatovat, že toto má, i v důsledku inspirace dohodami práva mezinárodního a tudíž menšího počtu uplatněných dočasných výjimek, výraznější dopad na vnitrostátní železniční přepravu, než tomu je v případě nařízení 181/2011 pro oblast vnitrostátní silniční přepravy osob. Závěrem kapitoly pak následuje základní nastínění úpravy uvedené problematiky tak, jak je obsažena v nejvýznamnějších vícestranných mezinárodních dohodách v této oblasti, tedy Úmluvy CVR a Úmluvy COTIF.

Konečně v případě práv a povinností cestujících (resp. dopravců) v pravidelné veřejné osobní přepravě letecké byla jejich podrobnější úprava zcela přenechána přímo použitelným předpisům EU, když tato jsou ve smyslu příslušných nařízení a s přihlédnutím k relevantní judikatuře v této práci rozčleněna a zpracována jak z pohledu odpovědnosti leteckého dopravce za cestující a jejich zavazadla, tak co do práv cestujících v případě odepření nástupu na palubu letadla, zrušení či výrazného zpoždění letu, přičemž opomenut nezůstává ani význam Montrealské úmluvy, která byla podepsána tehdejší Evropským společenstvím jako celkem a v platnost pro něj vstoupila dne 28. června 2004, čímž došlo na vnitřním leteckém trhu k odstranění rozlišení mezi vnitrostátní a mezinárodní dopravou, a to zejména co do rozsahu a povahy odpovědnosti dopravce.

Jak bylo v rámci této práce doloženo, je problematika osobní přepravy oblastí, v níž dochází k výraznému prolínání jak úpravy veřejnoprávní a soukromoprávní, tak zároveň i mezinárodní a evropské, kde je předmětem značné harmonizace prostřednictvím příslušných sekundárních předpisů evropského práva, potažmo vícestranných mezinárodních dohod, a nebylo proto možné omezit se v tomto pojednání toliko na úpravu dané problematiky z pohledu norem vnitrostátního původu, nýbrž bylo třeba nabídnout její komplexnější analýzu, což ve svém důsledku vedlo i k výslednému rozsahu práce výrazně převyšujícího minimální hranici, stanovenou obecně pro diplomové práce. Právě s ohledem na uvedené vidí autor možnost dalšího rozšíření této práce v rámci daného tématu kupř. v zaměření se primárně na úpravu osobní přepravy mezinárodní (resp. mezistátní), nabývající v posledních desetiletích na významu, či kupř. v možnosti komparace tuzemské a zahraniční právní úpravy práv a povinností cestujících ve veřejné osobní přepravě. K uvedenému si však autor práce dovoluje poukázat právě na skutečnost, že v důsledku harmonizace uvedené problematiky směrnicemi, nařízeními či mezinárodními smlouvami je tato oblast (nejen) v rámci EU již do značné míry

upravena obdobně či zcela totožně, když řada států sice upravuje prostřednictvím norem práva veřejného alespoň podmínky provozování jednotlivých druhů dopravy, leč úpravu práv a povinností z přepravy samotné přenechává právě normám původu nikoliv vnitrostátního, o kterých však bylo, zejména co do norem unijních, v této práci blíže pojednáno.

## Seznam literatury a dalších pramenů

### *Monografie a kolektivní monografie*

ELIÁŠ, Karel et al.: *Občanský zákoník. Velký akademický komentář. Úplný text zákona s komentářem, judikaturou a literaturou podle stavu k 1. 4. 2008.* 2. svazek. 1. vydání. Praha: Linde Praha, a. s., 2008, 1397-2639 s. ISBN 978-80-7201-687-7.

ŠVESTKA, Jiří; DVOŘÁK, Jan et al.: *Občanské právo hmotné.* 5., jubilejní a aktualiz. vyd. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2009, 550 s. ISBN 978-80-7357-473-4.

HURDÍK, Jan. *Občanské právo hmotné: obecná část, absolutní majetková práva.* Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2013, 308 s. ISBN 978-80-7380-377-3.

RABAN, Přemysl. *Občanské právo hmotné: relativní majetková práva.* Brno: Václav Klemm, 2013, 476 s. ISBN 978-80-87713-10-5.

HOLUB, Milan et al.: *Občanský zákoník. Komentář.* 2. svazek. 2. vydání. Praha: Linde Praha, 2003, 761-1479 s. ISBN 80-7201-406-4.

ŠVESTKA, Jiří; SPÁČIL, Jiří et al.: *Občanský zákoník. Komentář.* 2. svazek. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2009, 1375-2471 s. ISBN 978-80-7400-108-6.

ELIÁŠ, Karel. *Nový občanský zákoník s aktualizovanou důvodovou zprávou a rejstříkem.* 1. vyd. Ostrava: Sagit, 2012, 1119 s. ISBN 978-80-7208-922-2.

HENDRYCH, Dušan et al.: *Právní slovník.* 3. podstatně rozš. vyd. Praha: C. H. Beck, 2009, 1459 s. ISBN 978-80-7400-059-1.

KNAPP, Viktor. *Teorie práva.* Vyd. 1. Praha: Beck, 1995, XVI, 247 s. ISBN 80-7179-028-1.

KNAPPOVÁ, Marta. *Povinnost a odpovědnost v občanském právu.* Vyd. 1. Praha: Eurolex Bohemia, 2003, 319 s. ISBN 80-86432-55-6.

KUČERA, Zdeněk. *Mezinárodní právo soukromé.* 6. opr. a dopl. vyd. Brno: Doplněk, 2004, 458 s. ISBN 80-7239-166-6.

SVOBODA, Pavel. *Úvod do evropského práva.* 4. vyd. Praha: C. H. Beck, 2011, 362 s. ISBN 978-80-7400-334-9.

KOLEKTIV: *Pocta Zdeňku Kučerovi k 80. narozeninám*. Praha: Karolinum, 2008, 303 s. ISBN 978-80-87212-23-3, 304 s. ISBN 978-80-246-1696-4.

KOLEKTIV: *Pocta Prof. JUDr. Milanu Bakešovi, DrSc., k 70. narozeninám*. Vyd. 1. Praha: Leges, 2009, 303 s. ISBN 978-80-87212-23-3.

ZELENÝ, Lubomír. *Osobní přeprava*. Praha: ASPI, 2007, 352 s. ISBN 978-80-7357-266-2.

PRUŠA, Jiří; HORNÍK, Jiří et al.: *Svět letecké dopravy*. 1. vydání. Praha: Galileo CEE Service ČR s.r.o., 2007, 315 s. ISBN 978-80-239-9206-9.

SOUŠEK, Jaroslav; STEHLÍK, Miroslav; WATRAS, Kamil. *Zákon o dráhách v úplném znění s komentářem*. 2. vyd. Olomouc: Andragogos Agency, 2000, 263 s. ISBN 80-7263-038-5.

KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ. *Bílá kniha. Evropská dopravní politika pro rok 2010: čas rozhodnout*. 1. vydání. Praha: Nakladatelství dopravy a turistiky, spol. s r.o. – Nadatur, 2001, 106 s. ISBN 80-7270-015-4.

### **Časopisecké články**

FIALA, Josef; ŠVESTKA, Jiří. Úvaha nad některými otázkami osobní přepravy podle občanského zákoníku. In ZDOBINSKÝ, Stanislav. *Socialistická zákonnost: časopis pro právní praxi*. Praha: Ministerstvo spravedlnosti ČSR. 1x měsíčně, ročník XXXII, č. 3, ISSN 0037-8305.

KNAP, Karel. K některým otázkám smluvního vztahu z pravidelné hromadné osobní přepravy. In ZDOBINSKÝ, Stanislav. *Socialistická zákonnost: časopis pro právní praxi*. Praha: Ministerstvo spravedlnosti ČSR. 1x měsíčně, ročník XXXII, č. 5, ISSN 0037-8305.

FIALA, Josef; ŠVESTKA, Jiří. K některým aktuálním otázkám osobní přepravy. In *Právník: teoretický časopis pro otázky státu a práva*. Praha: Academia. 1x měsíčně, ročník 125, č. 10, ISSN 0231-6625.

SVOBODA, Karel. Promlčení práv z jízdy „načerno“. In *Právní rádce*. Praha: Economia. 1x měsíčně, 2008, roč. 16, č. 8, ISSN 1210-4817.

KAPRAS, Jan. *Jízda na černo: rozbor právní povahy jízdy dopravním prostředkem bez jízdenky*. Zvláštní otisk z časopisu Všehrd, roč. 13. Praha: t. B. Stýblo, 1932, 15 s.

KARSTEN, Jens. Passengers, consumers, and travellers: The rise of passenger rights in EC transport law and its repercussions for Community consumer law and policy. In *Journal of Consumer Policy*. New York: Springer US, 2007, 4x ročně, roč. 30, č. 2, ISSN 0168-7034.

### ***Internetové články a zdroje***

SOUŠEK, Jaroslav; SAMSELYOVÁ, Helena; STEHLÍK, Miroslav. Převážní řád pro veřejnou dráží a silniční osobní dopravu – výklad s komentářem. In *Poradce č. 6 - 7/2002* [online]. Dostupné z <http://www.i-poradce.cz/SubPages/OtvorDokument/Clanok.aspx?idclanok=10228>

HORNÍK, Jiří. Ochrana práv cestujících podle evropského práva v letecké dopravě. In Česká společnost pro dopravní právo.: *Bulletin České společnosti pro dopravní právo* 1/2005. [online]. Dostupné z [http:// http://csdp.cz/files/2005\\_1.pdf](http://http://csdp.cz/files/2005_1.pdf)

BRETTOVÁ, Soňa. Zákon o silniční dopravě s komentářem. In *Poradce č. 6-7/2002* [online]. Dostupné z <http://www.i-poradce.cz/SubPages/OtvorDokument/Clanok.aspx?idclanok=10222>

HRNČÁŘ, Jan. *Převážní kontrola v MHD versus černý pasažér*. [online]. Dostupné z <http://www.epravo.cz/top/clanky/prepravni-kontrola-v-mhd-versus-cerny-pasazer-32412.html>

ŠPERL, Milan. *Speditérství ve staronovém kabátu*. [online]. Dostupné z [http://www.ksb.cz/de/news-veroeffentlichungen/artikel/1731\\_spediterstvi-ve-staronovem-kabatu](http://www.ksb.cz/de/news-veroeffentlichungen/artikel/1731_spediterstvi-ve-staronovem-kabatu)

ŠERÁ, Michaela; VLČKOVÁ, Lenka. *Letecký průvodce právy cestujících aneb nebojte se přihlásit o svá práva v případě zrušení letu, významného zpoždění letu či ztráty vašeho zavazadla*. [online]. Dostupné z <http://www.epravo.cz/top/clanky/letecky-pruvodce-pravy-cestujiciho-aneb-nebojte-se-prihlasit-o-sva-prava-v-pripade-zruseni-letu-vyznamneho-zpozdeni-letu-ci-zraty-vaseho-zavazadla-76439.html>

EVROPSKÁ KOMISE. *Sdělení Evropskému parlamentu a Radě*. Evropská vize pro cestující: sdělení o právech cestujících ve všech druzích dopravy [online]. Dostupné z <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0898:FIN:CS:PDF>

MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY. *Shrnutí práv cestujících v autobusové a autokarové dopravě* [online]. Dostupné z [http://ec.europa.eu/transport/themes/passengers/road/doc/summary\\_cs.pdf](http://ec.europa.eu/transport/themes/passengers/road/doc/summary_cs.pdf)

ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE (UN/ECE). *Terminology on combined transport*. [online]. Dostupné z <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/wp24/documents/term.pdf>

### ***Důvodové zprávy***

Důvodová zpráva k zákonu č. 102/2013, kterým se mění zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů

Důvodová zpráva k zákonu č. 377/2009 Sb., kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů

Důvodová zpráva k zákonu č. 89/2012, občanský zákoník, v platném znění

### ***Přepravní podmínky***

*Smluvní přepravní podmínky pro pravidelné autobusové linky provozované společností STUDENT AGENCY, k.s., účinné od 1. 8. 2013* [online]. Dostupné z <https://jizdenky.studentagency.cz/miranda2/export/sites/m2jizdenky/cs/autobus/prepravni-rad/SPP.pdf>

*Smluvní přepravní podmínky Pražské integrované dopravy, účinné od 1. 1. 2014* [online]. Dostupné z [http://www.ropid.cz/data/Galleries/126/129/d1145\\_1\\_spp-pid\\_2008-12-14\\_d1\\_d2\\_d3\\_d4\\_d5\\_d6\\_d7\\_d8\\_d9\\_d10\\_d11.pdf](http://www.ropid.cz/data/Galleries/126/129/d1145_1_spp-pid_2008-12-14_d1_d2_d3_d4_d5_d6_d7_d8_d9_d10_d11.pdf)

*Smluvní přepravní podmínky v pravidelné linkové a městské autobusové dopravě osob autobusy ČSAD Autobusy České Budějovice, a.s.* [online]. Dostupné z [http://www.csadcbas.cz/dokumenty/Prepravni\\_podminky\\_2012.pdf](http://www.csadcbas.cz/dokumenty/Prepravni_podminky_2012.pdf)

*Smluvní přepravní podmínky Českých drah pro veřejnou drážní osobní dopravu, účinné od 15. 12. 2013* [online]. Dostupné z [http://www.cd.cz/assets/infoservis/cim-se-ridime/sppo-zmena-05\\_tisk.pdf](http://www.cd.cz/assets/infoservis/cim-se-ridime/sppo-zmena-05_tisk.pdf)

*Přepravní podmínky spol. České aerolinie, a.s., účinné od 27. 10. 2013* [online]. Dostupné z [http://www.csa.cz/downloads/PP\\_27102013\\_cs-pdf.pdf](http://www.csa.cz/downloads/PP_27102013_cs-pdf.pdf)



## **Seznam právních předpisů a judikatury**

### ***Právní předpisy vnitrostátního původu***

Ústavní zákon č. 1/1993 Sb., Ústava České republiky, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, v platném znění

Zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské platbě, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 61/2000 Sb., o námořní plavbě, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 513/1991 Sb., obchodní zákoník, v platném znění

Zákon č. 256/2001 Sb., o pohřebnictví a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 526/1990 Sb., o cenách, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 136/2011 Sb., o oběhu bankovek a mincí a o změně zákona č. 6/1993 Sb., o České národní bance, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 238/1991 Sb., o odpadech, v platném znění

Nářízení vlády č. 1/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou nákladní dopravu, ve znění pozdějších předpisů

Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní přepravu, ve znění pozdějších předpisů

Vyhláška Ministerstva dopravy č. 17/1966 Sb., o leteckém přepravním řádu, ve znění pozdějších předpisů

Sdělení č. 404/2013 Sb., o vydání výměru Ministerstva financí č. 01/2014 ze dne 22. listopadu 2013, kterým se vydává seznam zboží s regulovanými cenami

### ***Mezinárodní smlouvy a normy práva evropského***

Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční přepravě cestujících a zavazadel (CVR), uveřejněná v č. 91/2006 Sb. m. s.

Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF), jež byla jako vyhláška ministra zahraničních věcí publikována ve sbírce zákonů pod č. 8/1985 Sb.

Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě ze dne 28. května 1999 uveřejněná sdělením ministerstva zahraničních věcí č. 123/2003 byla ve Sbírce mezinárodních smluv

Mezinárodní Ujednání o přepravě mrtvol, vyhlášené pod č. 44/1938 Sb.

Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 181/2011 ze dne 16. února 2011, o právech cestujících v autobusové a autokarové dopravě a o změně nařízení (ES) č. 2006/2004

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 ze dne 23. října 2007, o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91

Nařízení Rady (ES) č. 2027/97 ze dne 9. října 1997, o odpovědnosti leteckého dopravce při letecké dopravě cestujících a jejich zavazadel, ve znění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002 ze dne 13. května 2002

### ***Judikatura***

Nález pléna Ústavního soudu České republiky ze dne 10. 1. 2001, sp. zn. Pl. ÚS 33/2000, vyhlášen pod č. 78/2001 Sb.

Usnesení Ústavního soudu České republiky ze dne 4. 12. 2008, sp. zn. III. ÚS 1019/08

Usnesení Ústavního soudu České republiky ze dne 24. 1. 2013, sp. zn. II. ÚS 3176/12

Nález Ústavního soudu České republiky ze dne 11. 11. 2013, sp. zn. I. ÚS 3512/11

Rozsudek Nejvyššího soudu České Socialistické republiky ze dne 27. 6. 1977, sp. zn. 2 Cz 19/77

Rozsudek Nejvyššího soudu České socialistické republiky ze dne 31. 10. 1978, sp. zn. 2 Cz 28/78

Rozsudek Nejvyššího soudu České republiky ze dne 27. 6. 2006, sp. zn. 4 Tz 31/2006

Rozsudek Nejvyššího soudu České republiky ze dne 30. 10. 2008, sp. zn. 33 Odo 1052/2006

Rozsudek Vrchního soudu v Praze ze dne 30. 8. 1998, sp. zn. 6 A 67/96

Rozsudek Krajského soudu v Hradci Králové ze dne 14. 12. 1967, sp. zn. 5 Co 446/67

Rozsudek Krajského soudu v Banské Bystrici ze dne 27. 4. 1982, sp. zn. 14 Co 163/82

Rozsudek Krajského soudu v Ústí nad Labem ze dne 16. 2. 1983, sp. zn. 13 Co 75/83

Usnesení Krajského soudu v Hradci Králové ze dne 15. 10. 2003, sp. zn. 24 Co 163/2003

Rozsudek Krajského soudu v Plzni ze dne 25. 3. 2008, sp. zn. 56 Co 120/2008 (nepubl.)

Rozsudek Okresního soudu v Českých Budějovicích ze dne 25. 5. 2012, sp. zn. 15 C 425/2011

Rozsudek Evropského soudního dvora ze dne 22. 12. 2008, sp. zn. C-549/07, ve věci Friederike Wallentin-Hermann proti Alitalia – Linee Aeree Italiane SpA

Rozsudek Soudního dvora EU ze dne 13. 10. 2011, sp. zn. C-83/10, Aurora Sousa Rodríguez, Yago López Sousa, Rodrigo Manuel Puga Lueiro, Luis Ángel Rodríguez González, María del Mar Pato Barreiro, Manuel López Alonso, Yaiza Pato Rodríguez v. Air France SA

Rozsudek Soudního dvora EU ze dne 4. 10. 2012, sp. zn. C-22/11, *Finnair Oyj v. Timy Lassooy*

Rozsudek Spolkového soudního dvora SRN ze dne 18. 2. 2010, sp. zn. Xa ZR 95/06

## Resumé

### *Práva a povinnosti cestujících ve veřejné osobní přepravě*

Za téma této diplomové práce byla zvolena problematika práv a povinností cestujících ve veřejné osobní přepravě. Ačkoliv smlouva o přepravě osob patří k nejběžněji sjednávaným smluvním typům, upraveným v ustanoveních zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, v platném znění, a taktéž práva cestujících z ní vyplývající jsou otázkou, které se jako jedné z oblastí práva spotřebitelského dostává zejména na poli unijní normotvorby značné pozornosti, tak smlouva o přepravě osob jako taková a otázky bezprostředně související zůstávají stranou odpovídajícího zájmu právní doktríny.

Cílem této práce je analýza práv a povinností cestujících z uzavřené smlouvy o přepravě osob, jejich kategorizace a zařazení do právních souvislostí v rozsahu, v němž jim za veřejné přepravy na území České republiky náleží, a to z hlediska nejčastěji využívaných typů dopravy, neboť – jak uvedeno výše – tato bezesporu aktuální problematika dosud uceleně zpracována nebyla. V zájmu komplexnosti uvedeného je pojednáno též o úpravě dané problematiky co do norem práva evropského a mezinárodního, kdy zvýšená pozornost je věnována přímo použitelným sekundárním předpisům evropského práva.

Samotná diplomová práce je rozvržena na úvod, čtyři kapitoly členící se v dalších dvou úrovních na jednotlivé subkapitoly, a závěr, přičemž těžiště práce se nachází v kapitole druhé až čtvrté. Prvá kapitola, která se dále člení do dvou subkapitol, se zabývá definicí a odlišením základních pojmů přeprava a doprava a kategorizací přepravy na jednotlivé druhy. Druhá kapitola pojednává v pěti subkapitolách o právním režimu nejdůležitějších druhů osobní přepravy, přičemž cílem je určení právních předpisů a dalších dokumentů, které se na konkrétní právní poměr budou aplikovat. Třetí kapitola se věnuje rozboru samotné smlouvy o přepravě osoby ve smyslu ustanovení § 2550 a násl. občanského zákoníku a dalších příslušných právních předpisů, a to co do odlišení od vybraných smluvních typů, stejně jako analýzy jejich pojmových znaků, smluvních stran a vzniku. Druhá polovina práce je představována zejména kapitolou čtvrtou, ve které dochází k zamýšlené kategorizaci a analýze jednotlivých subjektivních práv a povinností

cestujících (resp. dopravců), a to na základě dělení, provedeného v kapitole druhé. Závěr práce pak obsahuje sumarizaci získaných poznatků, a nabízí též návrh dalšího možného rozšíření této práce v rámci daného tématu.

## **Abstract**

### ***Rights and Duties of Passengers in Public Transport***

The topic of this thesis is the issue of passenger's rights and duties in public transport. Despite the fact that contract of carriage passengers belongs to one of the most commonly stipulated contract types, governed by the provisions of the *Act No. 89/2012 Coll., the Civil Code, as amended*, and also rights of passengers arising out of entering into this contract are - as one of the branches of the customer law - the subject of considerable European union legislation, the contract of carriage passengers and its related issues remains unaddressed in the legal doctrine.

The aim of the thesis is to analyse the rights and duties of passengers arising out of the contract of carriage in the most common types of public transport in The Czech republic, and also to categorize and include them into the legal context, because – as mentioned above – this undoubtedly live issue has not been completely discussed. With regard to complexity of the thesis are also mentioned rules of International and European law, focusing on directly applied secondary european legislation.

The thesis is composed of introduction, four chapters divided into subchapters of two different levels, and summary, whereas the principal focus of the thesis is from chapter two to four. Chapter one, which is subdivided into two parts, is concerned with definition and distinction between the essential terminology „carriage“ and „transport“ as well as the categorization of transport types. Chapter two consists of five subchapters that deal with the legislation regulating the most important types of public transport. The purpose of this chapter is to determine legal regulations together with other documents applicable to the particular legal relationship. Chapter three focuses on the actual contract of carriage passengers based on the provision § 2550 and following of the Civil Code, followed by other relevant legislation. It tackles the definition of this contract and the distinction between the selected contract types, as well as it also analyses essential elements, parties to a contract and its origin. The second half of thesis is represented by chapter four, which looks at the actual categorization and provides the analysis of the specific legal rights and duties of passengers (or carriers) as mentioned, based on the

classification made in chapter two. The conclusion summarizes the gained knowledge and proposes further research of this topic.

## **Název diplomové práce v anglickém jazyce**

Rights and Duties of Passengers in Public Transport

## **Key words**

Public transport, passenger, contract of carriage

## **Klíčová slova**

Veřejná přeprava, cestující, smlouva o přepravě