

**UNIVERZITA KARLOVA**

**Právnická fakulta**

Mgr. Michal Čapek

**Smlouva o přepravě osoby**

**Rigorózní práce**

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

Katedra občanského práva

Datum vypracování práce (uzavření rukopisu): 10. 3. 2017

## **Čestné prohlášení**

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

V Praze dne 10. března 2017

Mgr. Michal Čapek

## **Poděkování**

Rád bych na tomto místě poděkoval JUDr. Ondřeji Frintovi Ph.D., vedoucímu mé rigorózní práce, za cenné připomínky, rady a odborné vedení při zpracování této práce.

## English abstract

### A contract for carriage of person

This rigorous thesis is dedicated to the passenger transport contract according to the Civil Code. At the beginning of thesis is dedicated the history of transport and transport contracts. Historical development of the contract influenced the legal rules of road and railway transport issued many years later. In the thesis are defined relevant sources of law. European legislation is very important for regulations this field. Public-law sources play a major role in the legal regulation of passenger transport contract. The passenger transport contract is, in most cases, a consumer contract, based upon the assumption taken over from EU law that protecting the passenger – i.e. consumer – is one of the key goals of legal regulation in this field.

The thesis contains detailed analysis of basic terms related to passenger transport contract. Significant part of thesis part focuses on rights and duties of the contractual parties. These two basic entities are not, in fact, on an equal footing. It is the carrier, who generally acts as the stronger party. One of the purposes of the legislation is to protect the weaker party – i.e. the passenger. The thesis is dedicated to the responsibility of contracting parties. If a party to a legal relationship fails to meet their obligations, corresponding rights of the other party are violated resulting in liability on the part of the violating party and creation of secondary duties.

The particular insights, which came as a result of the analysis, are briefly summarized in the conclusion of this rigorous thesis.

## Abstrakt

Rigorózní práce se zabývá smlouvou o přepravě osob dle občanského zákoníku. Na počátku práce je věnován prostor historii dopravy a přepravních smluv. Historická úprava smluv měla vliv i na řády upravující silniční a železniční dopravu, jež byly vydány o mnoho později. V práci jsou vymezeny prameny vztahující se k dané problematice. Je zřejmé, že značný význam mají evropské právní předpisy. Významnou

roli v případě smlouvy o přepravě osoby mají i prameny veřejnoprávní. Smlouva o přepravě osoby je ve většině případů smlouvou spotřebitelskou. Zejména z unijních právních předpisů vyplývá, že jedním z hlavních smyslů dané úpravy je ochrana práv spotřebitele – cestujícího.

Práce obsahuje podrobný rozbor základních pojmů vztahujících se ke smlouvě o přepravě osob. Značná část práce se věnuje právům a povinnostem smluvních stran. Smluvní strany nejsou fakticky v rovném postavení. Dopravce bude zpravidla vystupovat jako smluvní strana silnější. Práce se zabývá též odpovědností smluvních stran. Pokud dojde k porušení práv druhé smluvní strany, dochází na straně porušitele k vzniku odpovědnosti a porušiteli vznikají sekundární právní povinnosti.

V závěru jsou jednotlivé poznatky, k nimž bylo při zpracování této rigorózní práce dospěno, stručně shrnuty.

# Obsah

<b>Seznam zkratk</b> .....	<b>3</b>
<b>Úvod</b> .....	<b>5</b>
<b>1. K historii dopravy a přepravních smluv</b> .....	<b>9</b>
1.1 Počátky dopravy.....	9
1.2 Historie přepravních smluv .....	11
1.3 Historie přepravních řádů .....	13
1.3.1 Železniční přepravní řád .....	13
1.3.2 Prozatímní živnostenský řád .....	14
1.3.3 Řády fiakristické a drožkářské v Praze .....	15
1.4 Právní úprava předcházející úpravě současné.....	17
<b>2. Prameny právní úpravy</b> .....	<b>18</b>
2.1 Mezinárodní právní předpisy .....	19
2.2 Evropské právní předpisy .....	21
2.3 Tuzemské právní předpisy.....	23
<b>3. Základní vymezení smlouvy o přepravě osoby</b> .....	<b>28</b>
3.1 Smlouva o přepravě osoby jako smlouva spotřebitelská.....	29
3.2 Smlouva o přepravě osoby, jeden ze smluvních typů občanského zákoníku.....	31
<b>4. Smlouva o přepravě osoby</b> .....	<b>33</b>
4.1 Smluvní strany .....	33
4.1.1 Dopravce .....	34
4.1.2 Cestující.....	38
4.2 Základní pojmy .....	41
4.2.1 Veřejná přeprava.....	41
4.2.2 Neveřejná přeprava.....	43
4.2.3 Jízdné.....	46
4.2.4 Zavazadlo .....	50
4.3 Vznik a forma smlouvy .....	54
4.4 Jízdní doklady .....	61
4.5 Další dokumenty související s přepravou osob .....	63
4.6 Podstatné obsahové náležitosti.....	64
<b>5. Práva a povinnosti smluvních stran</b> .....	<b>71</b>
5.1 Práva a povinnosti dopravce .....	71
5.1.1 Povinnost provést přepravu řádně a včas.....	71

5.1.2	Povinnost postarat se o bezpečnost a pohodlí cestujícího .....	75
5.1.3	Povinnost přepravit zavazadlo .....	80
5.2	Práva a povinnosti cestujícího .....	86
5.2.1	Povinnost zaplatit jízdné .....	86
5.2.1.1	Vývoj právního pohledu na černého pasažera .....	88
5.2.1.2	Nález Ústavního soudu .....	91
5.2.1.3	K okamžiku porušení smlouvy .....	96
5.2.1.4	K osobě pověřené prováděním kontroly .....	97
5.2.1.5	De lege ferenda .....	100
<b>6.</b>	<b>Odpovědnost dopravce .....</b>	<b>103</b>
6.1	K povinnostem dopravce .....	104
6.2	Odpovědnost za včasné provedení přepravy .....	105
6.2.1	Odpovědnost v přepravě autobusové dle nařízení č. 181/2011 .....	107
6.2.2	Odpovědnost v přepravě železniční dle nařízení č. 1371/2007 .....	108
6.2.3	Odpovědnost v přepravě letecké dle nařízení č. 261/2004 .....	109
6.3	Odpovědnost za bezpečnost cestujícího .....	110
6.3.1	Odpovědnost dle mezinárodních a unijních předpisů .....	115
6.4	Odpovědnost za přepravu zavazadel .....	117
6.4.1	Odpovědnost dle mezinárodních a unijních předpisů .....	119
6.5	Shrnutí .....	122
	<b>Závěr .....</b>	<b>124</b>
	<b>Seznam použitých zdrojů .....</b>	<b>127</b>
	<b>Resumé .....</b>	<b>140</b>
	<b>Resume .....</b>	<b>142</b>

## Seznam zkratk

CIV	Conditions générales de transport pour le transport international ferroviaire des voyageurs (Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě osob)
COTIF	Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (Úmluva o mezinárodní železniční přepravě)
č. j.	číslo jednací
čl.	článek
EU	Evropská unie
Montrealská úmluva	Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě
nařízení č. 2027/97	Nařízení Rady (ES) č. 2027/97 ze dne 9. října 1997 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod, ve znění Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002 ze dne 13. května 2002, kterým se mění nařízení Rady (ES) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod
nařízení č. 261/2004	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 č. 1371/2007	Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 ze dne 23. října 2007, o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě
nařízení č. 392/2009	Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 392/2009 ze dne 23. dubna 2009 o odpovědnosti dopravců k cestujícím po moři v případě nehod
nařízení č. 181/2011	Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 181/2011 ze dne 16. února 2011, o právech cestujících v autobusové a autokarové dopravě a o změně nařízení (ES) č. 2006/2004



násl.	následující
odst.	odstavec
OZ	zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník
PŘVOD	Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní přepravu
Ř. z.	Říšský zákoník
SPO	smlouva o přepravě osoby
sp. zn.	spisová značka
sb. z. s.	sbírka zákonů soudních
ust.	ustanovení
vyhl.	vyhláška
zák.	zákon
ZoD	zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách
ZoSD	zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě

## Úvod

Žijeme ve dvacátém prvním století a dnešní doba nám (myšleno těm, kteří mají to štěstí a vlastně i privilegium žít v té bohatší části světa) nabízí možnosti, o kterých se lidem v dřívějších dobách mohlo pouze zdát. Technologický vývoj jde vpřed velice rychlým tempem a jen obtížně si lze představit, co vše bude díky technice možné třeba za padesát let. Mnohdy si ani neuvědomujeme, jaké úžasné možnosti máme a věci považujeme za zcela samozřejmé, přitom byly mnohé z nich před několika lety pouhou fantazií. Já například považuji za fascinující, jaké možnosti mají dnes lidé v cestování. Dostane-li osoba nacházející se v České republice nápad zaletět si v chladných zimních měsících na slunnou americkou Floridu, není problém tento nápad během velice krátké doby, klidně i jednoho dne, realizovat. Sto let není v lidské historii příliš dlouhá doba, přitom před pouhými sto lety bylo toto zcela nemyslitelné. Je až těžko uvěřitelné, že se na celém světě letecky každý rok přepraví dvě miliardy lidí. V každé chvíli je ve vzduchu přibližně půl milionu lidí,<sup>1</sup> což není malé číslo. Mobilita lidí je jedním z průvodních jevů dnešní doby. Oprostíme-li se však od otázek statistických, uvidíme další neméně zajímavé postřehy týkající se problematiky cestování a mobility osob jako takové. Doposud byla zmiňována pouze doprava letecká a uveden počet ročně přepravených lidí a počet lidí nacházejících se v jednu chvíli ve vzduchu. A to je údaj, který se týká pouze jednoho druhu přepravy. Kromě přepravy letecké nesmí být opomenuta přeprava silniční, železniční či vodní. Ne každý, kdo se v danou chvíli přepravuje, tak činí ve svém vlastním dopravním prostředku. Právě této problematice se budu ve své práci věnovat. Neboť ten, kdo necestuje ve svém vlastním dopravním prostředku, využívá zpravidla služeb další osoby. Mezi ním a touto osobou tak dochází ke vzniku právního poměru a vznikají vzájemná práva a povinnosti. S ohledem na dnešní dobu tak dochází k vzniku enormně velkého počtu takovýchto smluvních vztahů. Domnívám se, že tato problematika je nejen velice zajímavá, ale s ohledem na již uvedené množství cestujících osob i velice praktická.

Ve své práci se budu podrobně zabírat smlouvou o přepravě osoby, a to z několika pohledů. Jedná se o značně rozsáhlé téma, kdy rozsáhlost tématu je dána charakterem samotné smlouvy o přepravě osob a širokou oblastí její aplikace. Je nutno

---

<sup>1</sup> PRUŠA, Jiří. *Chytré létání*. Ilustroval Vladimír JIRÁNEK. Praha: Galileo CEE Service ČR, 2010, s. 12.

se zaobírat nikoliv pouze tuzemskou právní úpravou, nýbrž i předpisy práva evropského a dalšími mezinárodními normami upravujícími danou problematiku. Cílem mé práce není pouze analyzovat smlouvu o přepravě osoby a vytvořit ucelený kompilát, ve kterém bude zevrubným způsobem proveden rozbor dané problematiky, nýbrž také současnou právní úpravu zhodnotit a navrhnout případná řešení *pro futuro*.

Již v samotném úvodu si je možno položit základní otázku, co je cílem vytváření právních norem. Jedním z cílů je nepochybně vymezit základní principy fungování lidské společnosti pomocí právního systému a vymezit „mantinely“, které není možné svým jednáním překračovat. Právní normy jsou základními elementy právního řádu, jejichž funkcí je vymezit určitý minimální standard pravidel, který musí subjekty právních vztahů dodržovat. V problematice přepravních smluv však výše uvedené není jednoduchým úkolem. Subjektů, které danou smlouvu uzavírají, je značné množství a je obtížné vytvořit takový systém pravidel, ve kterém nebudou tato pravidla ve vzájemném rozporu; norma práva národního bude odpovídat normě práva mezinárodního, strany budou mít vymezena práva a povinnosti takovým způsobem, aby žádná z nich nebyla zvýhodněna či poškozena.

Tato práce pojednává o smlouvě o přepravě osoby komplexním způsobem, a to včetně pohledu do minulosti. Smlouva o přepravě osoby má svou historii. Přestože rozvoj práva upravujícího přepravu osob je otázkou spíše posledních desetiletí, základní právní úprava vztahující se k této problematice pochází z období před více než dvěma tisíci lety. V první kapitole se budu zabývat historickým vývojem této smlouvy s tím, že se pro demonstraci významu tohoto smluvního typu i v dobách dřívějších podrobněji zmíním o řádu drožkářském a fiakristickém (období devatenáctého století).

Pro výklad a následné hodnocení případných návrhů *de lege ferenda* je nutno vymezit a pojednat o pramenech, z nichž právní úprava smlouvy o přepravě osob čerpá. Pramenům právní úpravy bude věnována kapitola druhá.

Další část práce se bude týkat aktuální právní úpravy a bude faktickou předmluvou k následujícím kapitolám pojednávajících o smlouvě o přepravě osoby, ve kterých bude uveden rozbor dané problematiky (jak tuzemské, tak mezinárodní právní úpravy), hodnocení právní úpravy a návrhy možných úprav současných právních předpisů.

Jak již bylo naznačeno, v případě daného smluvního typu se jedná o rozsáhlé téma s široce vymezenou problematikou, kdy bude podrobnému rozboru základních pojmů věnován prostor v kapitole čtvrté. Zde vymezím smluvní strany a definuji elementární pojmy specifické pro oblast přepravy osob. Je nutné např. rozlišovat veřejnou a neveřejnou přepravu, přepravu pravidelnou a nepravidelnou a brát v potaz další relevantní členění.

Část pátá se bude věnovat právům a povinnostem smluvních stran; tedy právům a povinnostem dopravce a cestujícího. Tyto dva základní subjekty nejsou ve fakticky rovném postavení. Dopravce bude zpravidla vystupovat jako smluvní strana silnější, avšak současná právní úprava se snaží tyto nerovnosti odstraňovat, neboť jak plyne nejen z české právní úpravy, ale zejména úpravy evropské, smlouva o přepravě osoby je koncipována jako smlouva spotřebitelská. V této kapitole bude podrobným způsobem analyzováno a následně zhodnoceno *gros* právní úpravy smlouvy o přepravě osoby včetně mého názoru na tuto úpravu.

Pokud jsou definována práva a povinnosti, je ideálním stavem situace, kdy jsou tyto povinnosti též dodržovány. Ovšem stavu ideálního je dosaženo pouze zřídkakdy. Pokud daný subjekt právního vztahu nedodržuje své povinnosti, dojde tak k porušení práv druhé smluvní strany, dochází na straně porušitele k vzniku odpovědnosti, kdy tomuto porušiteli vznikají sekundární právní povinnosti. Je logické, že s ohledem na již uváděnou skutečnost masového uzavírání tohoto typu smluv bude docházet k jejímu častému porušování. Právě odpovědnosti za porušení povinností jednotlivými smluvními stranami bude věnována kapitola pátá. Tato část se zabývá jednak odpovědností dle tuzemských právních předpisů, následně i dle předpisů práva mezinárodního.

V rigorózní práci kladu důraz nejen na právně-teoretické otázky, ale také na praktickou stránku řešeného tématu. Tato práce bude jednak komplexním právním rozбором dané problematiky, ale také by měla (alespoň v určitých svých částech) být i pomocí pro cestujícího a posloužit mu k základní orientaci v dané problematice.

V této práci je obsažena zejména problematika přepravy silniční, železniční a letecké. Přeprava říční a námořní je uváděna pouze okrajově, a to z důvodu, že v případě tuzemských poměrů není využívána tolik jako ostatní druhy přepravy.

Co se týče použitých pramenů, ale též judikatury, tak využívám také prameny a soudní rozhodnutí, která jsou z doby účinnosti zák. č. 40/1964 Sb., občanský zákoník, neboť v případě smlouvy o přepravě osoby nedošlo k zásadním změnám. Pokud se však úprava minulá oproti úpravě současné v něčem odlišuje, je toto v práci výslovně uvedeno.

# 1. K historii dopravy a přepravních smluv

## 1.1 Počátky dopravy

Prvním a nejprimitivnějším způsobem, jakým se člověk přepravoval, byla chůze. Člověk k ní potřeboval pouze své vlastní síly, pro své potřeby maximálně upravoval stezky. Významným zlomem v dopravě byl objev kola, k němuž došlo přibližně v období 5 000 let před naším letopočtem. Dnes nám možná nepřijde tento objev nikterak převratný, ovšem je si nutno uvědomit historickou epochu, ve které k němu došlo. V době tohoto geniálního vynálezu člověk víceméně „pouze“ kopíroval přírodu a zdokonaloval to, co viděl okolo sebe. V případě vynálezu kola tomu tak nebylo, neboť žádný živočich se nepohybuje pomocí kol. V období 4 000 let před naším letopočtem člověk začíná s domestikací zvířat, která následně využíval jako tažnou sílu. První vyobrazení kolového dopravního prostředku pochází z období přibližně 3 500 let před naším letopočtem a pochází z Mezopotámie.

V období starověku došlo k významnému rozvoji dopravy. První civilizace vznikaly v blízkosti velkých řek, a to zejména proto, že sloužily jako zdroj vody pro zemědělství. Později se však staly významnými dopravními tepnami. V případě přímořských civilizací pak dochází k rozvoji dopravy námořní (např. Kréta, Foinikie či Řecko).

Jednou z nejvýznamnějších historických epoch je období starověkého Říma. Římané byli prakticky první civilizací, která ve větším měřítku začala budovat zpevněné cesty. Římská silniční infrastruktura byla tvořena cestami o celkové délce přes 400 000 kilometrů, z čehož přibližně osmdesát tisíc kilometrů bylo tvořeno zpevněnými cestami.<sup>2</sup> Zpevněné cesty byly původně budovány pro vojsko, neboť by byl pohyb armády v bahně nemalým zdržením při přesunu. Později byly cesty budovány i pro obchodní účely.

Po pádu římské říše dochází k dočasnému úpadku rozvoje společnosti a tedy i rozvoje dopravy.

---

<sup>2</sup> MARTÍNEK, Jan. *Starověké římské silnice* [online]. [cit. 2016-07-05]. Dostupné z WWW: <http://www.historicke-cesty.cz/historicke-cesty/vyvoj-historickyh-cest-ve-svete/#10>

V období od 11. století dochází k opětovnému vzestupu dálkového obchodu a vznikají významná obchodní centra, jakými jsou např. Benátky, později města na území dnešní Belgie či Nizozemí.

V patnáctém století dochází k výrazné proměně přepravy osob. Objevují se první specializované vozy pro osobní přepravu více osob, tzv. kotčí vozy. Tyto vozy se od svých předchůdců lišily zlepšením pohodlí pro samotné cestující, kdy byla sedadla pro cestující připevněna na korbu vozu pružným způsobem. Novinkou na těchto vozech bylo také to, že měly otáčivé přední nápravy. Od 16. století můžeme mluvit o první pravidelné přepravě, byť se jednalo o přepravu pro účely poštovní. Kromě přepravy silniční dochází i k rozvoji v oblasti přepravy vodní, a to jak říční, tak i námořní. V oblasti říční přepravy dochází k budování prvních kanálů, např. v holandských městech. V oblasti přepravy námořní došlo také k několika změnám, které předurčily její pokrok, jde zejména o nové možnosti v oblasti navigace či takové úpravy lodí, které umožnily vykonávat dálkové plavby.

Naprostě novým způsobem přepravy se v devatenáctém století stala železnice. První funkční model lokomotivy byl vyroben již v roce 1794 Američanem Johnem Fitchem, avšak využití tohoto nového dopravního prostředku v běžné dopravě bylo započato až v 19. století, a je neodmyslitelně spjato se jménem George Stephensona. Vůbec první železniční síť byla vybudována v roce 1825 mezi americkými městy Stockton a Darlington a měla délku okolo čtyřiceti kilometrů. Na našem území byla první železniční dráha vybudována mezi městy Linz a České Budějovice. Jednalo se však o dráhu koněspřežnou, nikoliv o dráhu, kde by hnacím elementem byla parní lokomotiva.

V roce 1862 byl zkonstruován první čtyřdobý spalovací motor; později využívaný pro motokola a následně automobily. Nástup automobilové éry je datován k počátku dvacátého století, kdy je toto období nazýváno „éra fordismu“ dle vynálezce Henryho Forda. Prvním sériově vyráběným automobilem se stal Ford T, kterého bylo v letech 1913 – 1927 vyrobeno kolem patnácti milionů kusů.<sup>3</sup>

Nejkratší historii má doprava letecká. Prvním dopravním prostředkem pohybujícím se ve vzduchu byl horkovzdušný balon sestrojený bratry

---

<sup>3</sup> *Vozy Ford* [online]. [cit. 2016-07-10]. Dostupné z WWW: [http://www.ford-club.cz/vozy-ford\\_wp/](http://www.ford-club.cz/vozy-ford_wp/)

Montgolfierovými. První let letadlem, které mělo vlastní pohon, benzinový motor, byl uskutečněn v roce 1903 bratry Wrightovými. Letadlo, dvojplošník ze dřeva a plátna, se ve vzduchu udrželo necelou minutu a vzdálenost, kterou překonalo, byla necelých 300 metrů. O moderní letecké dopravě se dá hovořit přibližně od šedesátých let dvacátého století, kdy začala být vrtulová letadla nahrazována letadly proudovými, která byla vyvinuta za druhé světové války pro vojenské účely.

## 1.2 Historie přepravních smluv

Výše uvedenou sumarizací historie dopravy bylo demonstrováno, že doprava byla vždy, a to i v těch nejstarších dobách, činností, kterou člověk potřeboval. Z toho důvodu se vždy snažil o její maximální rozvoj. Jak již bylo řečeno v samotném úvodu, nepřepравuje-li se osoba ve svém vlastním dopravním prostředku, využívá zpravidla služeb další osoby, kdy mezi těmito osobami dochází ke vzniku vzájemného právního poměru, kdy jednotlivé strany tohoto poměru mají svá práva a povinnosti. Nyní si přibližme alespoň stručným způsobem historii přepravních smluv.

Z nejstarších dob se nedochovaly prakticky žádné předpisy, které by nějakým způsobem regulovaly přepravní vztahy. Je velice pravděpodobné, že takovéto předpisy ani neexistovaly. Nejstarší právní úpravu přepravních vztahů lze tak nalézt nikoliv překvapivě v období starověkého Říma, který měl mnohdy až nečekaně kvalitní právní předpisy, přičemž mnohé základní právní zásady přetrvaly do dob dnešních. I s ohledem na již zmíněný všeobecný rozvoj společnosti za tohoto období je pak přirozené, že se již zde objevují první normy regulující vztahy vznikající při provádění přepravy, byť samotná smlouva o přepravě (přepravní smlouva) nebyla upravena jako zvláštní smluvní typ. V případě přepravy byla zpravidla uzavírána smlouva o dílo. Existoval však právní předpis, který upravoval odpovědnostní vztahy v případě provádění přepravy, a tím byl *Lex Rhodia de iactu*. V tomto zákoně bylo stanoveno, že pokud bude muset být při přepravě zboží po moři část nákladu vhozena do moře (z důvodu záchrany ostatního zboží), bude vlastníkům vyhozeného zboží odpovídat kapitán lodi. Ten měl však právo požadovat náhradu od vlastníků zboží zachráněného, jakožto náhradu škody, která mu nezaviněně vznikla při provádění díla.<sup>4</sup>

---

<sup>4</sup> KINCL, Jaromír, SKŘEJPEK Michal, URFUS Valentin. *Římské právo*. Dotisk 2. dopl. a přeprac. vydání (C. H. Beck dot. 1. vyd.). Praha: C.H. Beck, 1997. Beckovy právnické učebnice, s. 218.



V období po pádu římské říše došlo k dočasnému pozastavení rozvoje společnosti. Ani tedy z tohoto období nemáme zmínky o tom, že by existovala výslovná úprava přepravní smlouvy jako samostatného smluvního typu. Ani v období novověkém neexistovala dlouhou dobu taková právní úprava přepravní smlouvy, ze které by bylo zřejmé, že je přepravní smlouva pojímána jako zvláštní smluvní typ. Jistým převratem je francouzský občanský zákoník Code civil, celým názvem Code civil des Français z roku 1804, ve kterém je zachycena výslovná úprava smlouvy dopravní. Jednalo se sice o podtyp smlouvy o dílo, přesto tento zákoník představuje jistý milník v historii přepravních smluv.

Na území rakouskouherské monarchie byl vydán císařským patentem č. 946/1811 Sb. z. s. obecný zákoník občanský a v tomto zákoníku výslovná úprava přepravní smlouvy obsažena nebyla. Bylo nutno i nadále vycházet z ustanovení smlouvy o dílo. První výslovnou úpravu přepravních vztahů nalezneme v „provozovacím řádu železničním pro všechny zemně korunní“, který byl vydán císařem Františkem Josefem dne 16. listopadu 1851 (blíže kapitola 1.3.1).

Další právní úpravou na území rakouskouherské monarchie, která zachycovala problematiku přepravních smluv, byl Všeobecný obchodní zákoník (1/1863 Z. ř.). Existence této normy fakticky znamenala, že se úprava přepravních vztahů stala dvojkolejnou. Úpravy ve všeobecném obchodním zákoníku se používalo, pokud se mezi smluvními stranami jednalo o obchodní styk. V případě, že tomu tak nebylo, a o obchodní styk se nejednalo, bylo používáno úpravy výše zmíněné, tedy té, která byla obsažena v obecném zákoníku občanském, dle něhož byla smlouva o přepravě osoby řazena pod smlouvu o dílo.

K přijetí jedné z nejstarších mezinárodních úmluv, která upravovala přepravu, došlo již ke konci 19. století, kdy v roce 1890 byla ve švýcarském Bernu přijata Úmluva o mezinárodní přepravě zboží po železnici. Tento mezinárodní právní předpis zavazoval smluvní státy a týkal se výhradně přepravy zboží. Z této úmluvy je patrné, že její tvůrci pojali úpravu přepravních vztahů jako úpravu samostatného smluvního typu.

V oblasti letecké přepravy je pak zřejmě nejstarším právním předpisem Úmluva o sjednocení některých pravidel v mezinárodní letecké přepravě, která byla signatáři podepsána dne 12. října 1929 ve Varšavě. Na základě této úmluvy byl vytvořen tzv. Varšavský systém, který po mnoho desítek let stanovil pravidla v oblasti letecké

přepravy, zejména pak řešil odpovědnostní vztahy při přepravě zboží či osob. Varšavská úmluva se výslovně zabývala i přepravními dokumenty, které považovala za důkaz o uzavření přepravní smlouvy (letenka v případě přepravy cestujících, nákladní list v případě přepravy nákladu).

### **1.3 Historie přepravních řádů**

V následujících kapitolách bude uvedena historie právních předpisů upřesňujících úpravu přepravy. Právě v následujících kapitolách bude pojednáno o historii přepravních řádů, které jsou velice významným pramenem práva v této oblasti. Za jeden z důvodů významnosti tohoto pramenu je možno považovat právě historickou tradici přepravních řádů, která ovlivnila i úpravu současnou.

#### **1.3.1 Železniční přepravní řád**

Dne 16. listopadu 1851 bylo vydáno císařem Františkem Josefem císařské nařízení, kterým vstoupil v platnost právní předpis nazývaný jako „provozovací řád železničný pro všechny zemně korunní.“ Tento přepravní řád je prvním železničním řádem na území habsburské monarchie. Tento přepravní řád upravoval poměrně rozsáhlým způsobem práva (spíše však povinnosti) jednotlivých stran účastnících se přepravního vztahu. Dopravce, v řádu označovaný jako dopravce železničný, měl např. povinnost vydat jízdní řád, tarify cen jízdních za přepravované osoby a věci. Cestující měl naproti tomu povinnost řídit se pokyny dopravce a dodržovat přepravní podmínky vydané tímto dopravcem.

V železničním přepravním řádu z roku 1851 nebyl vzájemný vztah jednotlivých stran přepravy výslovně konstruován jako přepravní vztah, ani jako vztah založený přepravní smlouvou. Ovšem jednotlivá ustanovení v tomto řádu byla natolik podrobná, že nebyl dán důvod využívat některý ze smluvních typů v obecném občanském zákoníku, nýbrž pouze ustanovení tohoto řádu. Jediný odkaz v přepravním řádu na občanský zákoník se týkal náhrady škody, neboť ta v železničním přepravním řádu nebyla explicitně řešena.

Právní úpravu přepravy po železnici, která byla dána železničním přepravním řádem, lze považovat na svou dobu za úpravu zdařilou podrobným způsobem upravující povinnosti jednotlivých stran přepravního vztahu.

### 1.3.2 Prozatímní živnostenský řád

Dne 20. prosince 1859 byl vydán v tehdejší Rakousko-Uhersku tzv. Prozatímní živnostenský řád. Vydáním tohoto řádu došlo ke zrušení a faktickému odstranění zbytků cechovního systému a zároveň jím byla kodifikována svoboda podnikání. Základní hospodářskou jednotkou se stala živnost. Živnosti se dle tohoto řádu členily na živnosti řemeslné, koncesované a svobodné. Živnosti týkající se přepravy byly živnostmi koncesovanými; konkrétně se jednalo o tyto živnosti: periodické dopravování osob, živnosti těch, kteří na veřejných místech prostředky na dopravu osob k potřebě jednoho každého pohotově mají aneb ke službám osobním se nabízejí, a dále živnost plavecká po vnitrozemských vodních cestách.

Nejedná se však o předpis občanskoprávní povahy. Tento řád stanovoval poskytovatelům dopravních služeb povinnosti, které musejí splňovat, chtějí-li být držiteli povolení k jimi provozované živnosti. Např. pro ty živnostníky, kteří měli zájem o provozování pravidelné přepravy, bylo stanoveno následující: *„Když se někomu dává povolení, aby mohl osoby periodicky dopravovati, má se pojmenovati cesta, po které a jak daleko se může činiti, a ustanoviti vše jiné, v příčině provozování této živnosti vidí se býti potřebí.“*<sup>5</sup>

Živnostenský řád bychom mohli řadit spíše mezi předpisy veřejného práva, neboť smlouva o přepravě osoby zde jako taková výslovně upravena nebyla. Zejména zde byla obsažena direktivním způsobem pravidla, která musela být ze strany živnostníka dodržována. Přestože většina řádu byla tvořena spíše povinnostmi, tak měl živnostník provozující dopravu i jistá práva, a to např. právo zvolit si svého zástupce, tzv. „náměstka“, který po splnění zde uvedených podmínek mohl provozovat dopravu namísto živnostníka samotného.<sup>6</sup>

Z tohoto právního předpisu je patrné, že snaha o regulaci provozování přepravy jako taková byla zcela očividná již v polovině devatenáctého století.

---

<sup>5</sup> Ustanovení § 20 zák. č. 227/1859 Ř. z., řád živnostenský.

<sup>6</sup> *„Každý živnostník může svou živnost provozovati skrze náměstka.“* (§ 55 zák. č. 227/1859 Ř. z., řád živnostenský).

### 1.3.3 Řády fiakristické a drožkářské v Praze

Poohlédneme-li se po počátcích městské veřejné přepravy osob, zjistíme, že jedny z prvních dopravních prostředků využívaných pro přepravu osob ve městech byly nájemní kočáry. Nájemní kočáry můžeme považovat za předchůdce fiakrů a drožek. Rozdíl mezi drožkou a fiakrem spočíval v tom, že fiakr byl čtyřsedadlový kočár se sedadly proti sobě, který byl tažen párem koní, a drožka byla druh kočáru určený pro dvě osoby a byl tažen pouze jedním koněm. Za první prostředek městské veřejné hromadné dopravy je považován omnibus.<sup>7</sup> V 19. století prudce stoupal počet obyvatel Prahy, roku 1826 poprvé překročil hranici 100 000 lidí.<sup>8</sup> S počtem obyvatel rostla přímo úměrně i potřeba přepravovat se a počet prostředků městské dopravy se zvyšoval.

Co se týče právní úpravy provozu výše uvedených dopravních prostředků, tak zřejmě nejstarším předpisem, který reguloval dopravu v Praze, byla vyhláška z roku 1752 obsahující provozní řád pro nájemní vozy.<sup>9</sup> Tento provozní řád zakazoval provozovat kočáry libovolně, nýbrž pouze na základě povolení vydaného příslušným úřadem. Tímto řádem byla například stanovena cena, kterou si mohl provozovatel kočáru účtovat za jednotlivou jízdu, dále zde byly upraveny ceny za dlouhodobější pronájmy kočáru. Vztah mezi provozovatelem a cestujícím tedy nebyl založen na smluvní volnosti, ceny byly stanoveny právě tímto předpisem.

Nejstarší dopravní řád pro fiakristy je datován k roku 1825. Záhy byl však nahrazen roku 1827 tzv. druhým přepravním řádem pro fiakristy. Tímto řádem byl zrevidován počet i rozmístění jednotlivých stanišť. Již tehdy měli fiakristé zájem o ta nejlukrativnější místa (např. Staroměstské náměstí) a naopak nechtěli stanoviště odlehlá s podstatně menší hustotou potenciálních zákazníků. Bylo tedy dohodnuto a stanoveno, že fiakry budou měnit svá stanoviště dle abecedního pořádku jmen provozovatelů fiakrů. Pro představu uvádím, že v roce 1834 bylo v Praze evidováno 134 fiakrů.<sup>10</sup> Tuto statistiku vedlo městské hejtmanství. Další přepravní řády pro fiakristy a drožkáře

---

<sup>7</sup> Omnibus byl odpérován vůz určený pro 15 až 20 lidí a zpravidla byl tažen jedním nebo dvěma páry koní (nebo dvěma až třemi koňmi). Tento dopravní prostředek lze tak považovat za přímého předchůdce dnešních městských autobusů.

<sup>8</sup> BŘEČKA, Josef. *Živnost fiakristická a drožkářská v Praze v 19. a 20. století*. Praha, 2011. Rigorózní práce. Univerzita Karlova v Praze. Fakulta filosofická, s. 26.

<sup>9</sup> BŘEČKA, Josef. *Živnost fiakristická a drožkářská v Praze v 19. a 20. století*. Praha, 2011. Rigorózní práce. Univerzita Karlova v Praze. Fakulta filosofická, s. 84.

<sup>10</sup> BŘEČKA, Josef. *Živnost fiakristická a drožkářská v Praze v 19. a 20. století*. Praha, 2011. Rigorózní práce. Univerzita Karlova v Praze. Fakulta filosofická, s. 22.

(jednalo se o řady smíšené, které upravovaly přepravu provozovanou jak fiakristy, tak drožkáři) byly vydány v letech 1863 a 1881. Můžeme tedy sledovat, že v devatenáctém století došlo k dynamickému rozvoji nejen dopravy samotné, ale také právní úpravy regulující tuto oblast. V právních předpisech byl stále větší důraz kladen na bezpečnost cestujících, byla stanovena povinnost osob provozujících přepravu vést výkazní listy, výkazy o stanovištích, dále byly zaváděny každoměsíční prohlídky vozů, bylo zakázáno vozkům a kočím kouření a došlo ke zpřísnění postihů za spáchané přestupky.

Jednotlivými řády byly stanovovány převážně povinnosti, které musel fiakrista – živnostník, dodržovat. Ovšem pokud fiakrista či drožkář získal potřebnou koncesi, mohl provozovat svou živnost na celém území rakouskouherského mocnářství. Řády byly dále stanovovány taxy, které museli provozovatelé fiakrů a drožek též dodržovat. Dohled nad dodržováním řádů příslušel císařsko-rakouskému policejnímu ředitelství. Jednotlivá koncese se vždy vztahovala na jediný vůz, který byl příslušným orgánem zkontrolován, a poté mu mohla být udělena koncese. Jeden živnostník tak mohl mít více koncesí. Přestože větší část přepravních řádů upravovala především povinnosti dopravce a byla spíše povahy veřejnoprávní, postupem času se začínají v přepravních řádech objevovat i ustanovení odpovědností.<sup>11</sup> Byla zde zakotvena odpovědnost živnostníka za své zaměstnance – kočí a vozky, kdy byl provozovatel přepravy povinen hradit jakoukoliv škodu, kterou by jeho zaměstnanci cestujícímu způsobili. Byly zde, alespoň částečně, upraveny vztahy mezi dopravcem a cestujícím, zejména řády vyjmenovávaly případy, kdy mohl dopravce odmítnout přepravit osobu. Šlo např. o případy, pokud cestující „*měl tak špinavý oděv, že by znečistil vůz, nebo když na něm bylo vidět, že je velmi opilý, nebo že je nemocný tak, že vzbuzoval odpor.*“<sup>12</sup>

Byly to tedy právě přepravní řády, které prakticky jako první právní předpisy upravovaly problematiku přepravy osob komplexním způsobem. Výše uvedené přepravní řády (řády pro fiakristy a drožkáře) byly vydávány formou císařských nařízení, tedy nikoliv formou zákona. Právě to může být historickou příčinou dnešního stavu, kdy i dnešní přepravní řády, respektive jediný v současnosti platný přepravní řád, stanoví smluvním stranám práva a povinnosti, přestože se jedná o předpisy podzákonné právní síly, kdy by však povinnosti měly být ukládány pouze zákonem.<sup>13</sup>

<sup>11</sup> Jedná se zejména o řád z roku 1863.

<sup>12</sup> Ustanovení § 22 písm. b) Řádu fiakrského a drožkářského z 23. července 1863.

<sup>13</sup> Odst. 1 čl. 4 Listiny základních práv a svobod.

## 1.4 Právní úprava předcházející úpravě současné

Po roce 1918, kdy vznikla Československá republika, sice došlo ke změně státního zřízení, byla však zachována právní kontinuita, a tak zůstaly v platnosti právní předpisy z období rakouskouherské monarchie. V období první republiky nedošlo k žádným zásadním změnám v oblasti právní úpravy přepravy osob.

Po nástupu komunistického režimu byl v roce 1950 přijat nový občanský zákoník, tzv. střední občanský zákoník. Tento zákoník zrušil velkou část doposud stále platného občanského zákoníku z roku 1811 a dále velkou část obchodního zákoníku z roku 1863. Ve středním občanském zákoníku byla obsažena úprava smlouvy nákladní a smlouvy záškatelské. Úprava smlouvy o přepravě osob zde však obsažena nebyla. Pro oblast regulace přepravy osob tak zůstaly stěžejní právní předpisy (přepravní řády) regulující jednotlivé druhy přepravy.

V roce 1964 byl přijat zák. č. 40/1964 Sb. občanský zákoník, který byl platný téměř padesát let a bezprostředně přecházel úpravě současné. Ve svém původním znění neobsahoval pojem přepravní smlouva, ale hovořil o přepravních službách. Sice tedy používal rozdílné pojmy od pojmů dnešních, ovšem obsahově byla úprava velice podobná. Od roku 1991 pak začal být užíván pojem přepravní smlouva, tedy i smlouva o přepravě osob. Důvodová zpráva k aktuálně platnému a účinnému občanskému zákoníku uvádí, že do tohoto zákona se přejímá dosavadní platná úprava, tedy právě úprava obsažená v zákoně č. 40/1964 Sb., občanský zákoník.

V této kapitole byla demonstrována odvěká potřeba člověka přesouvat se, cestovat. Je zřejmé, že od nejstarších dob se člověk pokoušel cestování si usnadňovat. Byly představeny nejvýznamnější mezníky z hlediska vývoje dopravy, byla ukázána nutnost s rostoucím počtem přepravujících se lidí regulovat vztahy v přepravě.

Právní předpisy upravující přepravu prošly dlouhým vývojem, až dospěly do současného stavu. Úpravu přepravních vztahů, která je podobná té dnešní, můžeme vysledovat od století devatenáctého. Velice zajímavá je historie přepravních řádů, které mají na našem území dlouhou tradici. Můžeme v tomto případě sledovat jistou historickou souvislost a jistý vliv historických právních předpisů na úpravu současnou (zejména na přepravní řády, které budou analyzovány níže).

## 2. Prameny právní úpravy

Chceme-li kvalifikovaným způsobem analyzovat a zhodnotit právní úpravu smlouvy o přepravě osob, je zcela nezbytné vymezit prameny práva, jež jsou relevantní k této problematice. Smlouva o přepravě osoby je dohodou, kontraktem uzavíraným mezi dvěma smluvními stranami. Hovoříme o smlouvě, což zcela jednoznačně evokuje myšlenku, že se jedná o úpravu ryze soukromoprávní. Jádrem právní úpravy je tvořeno soukromoprávními předpisy, nelze však opomenout ani to, že oblast přepravy osob je upravena i některými normami, které lze označit jako normy práva veřejného. Zejména dopravcům je stanovena celá řada povinností, které musejí splnit, chtějí-li provozovat přepravu osob.

Co se týče úpravy smlouvy o přepravě osoby v kodexu občanského práva, tedy zákoně č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, je úprava velice stručná, neboť příslušný pododdíl věnující se přepravě nazvaný jako „*přeprava osoby*“ obsahuje pouze pět paragrafů. Občanský zákoník dále odkazuje na další právní předpisy, které podrobnějším způsobem upravují problematiku přepravy osob. Takovýto odkaz je zcela logický, neboť OZ není kazuistickým právním předpisem a nemůže upravovat veškeré možné situace pro všechny druhy přepravy. Podrobnější úprava je obsažena v dalších právních předpisech, které upravují problematiku právě dle konkrétního druhu přepravy.

Kromě výše uvedeného si je nutno uvědomit, že přeprava neprobíhá pouze na území České republiky, ale velice často se objevuje zahraniční prvek. Příkladem takovéto situace je zejména letecká doprava, kdy přepravu provádí často dopravce se sídlem ve státě A, přeprava bývá uskutečňována s mezipřistáními přes další státy a cílová stanice je ve státě B.

V neposlední řadě je nutno připomenout, že Česká republika je členem Evropské unie, a tak je přeprava osob regulována i normami práva evropského, a to způsobem dosti významným; zejména v tom smyslu, že předpisy práva evropského podrobným způsobem upravují především práva cestujících, stanoví tak konkrétním způsobem nároky, jež cestující mohou vůči dopravci vznášet, dojde-li během přepravy k porušení přepravní smlouvy.

## 2.1 Mezinárodní právní předpisy

V oblasti přepravy osob existuje mnoho významných mezinárodních smluv a dohod. Nejprve je však nutno vymezit vztah mezi právem mezinárodním a právem vnitrostátním. V České republice je možné označit poměr práva mezinárodního k právu vnitrostátnímu jako poměr smíšený, kdy dochází ke kombinaci monismu a dualismu.<sup>14</sup> Znění článku 10 Ústavy ČR, který právě tento vztah řeší, je po přijetí tzv. euronovely (ústavní zákon č. 395/2001 Sb.) následující: „*Vyhlášené mezinárodní smlouvy, k jejichž ratifikaci dal Parlament souhlas a jimiž je ČR vázána, jsou součástí právního řádu, stanoví-li MS něco jiného než zákon, použije se MS.*“ Musí být splněny tři podmínky, aby mezinárodní smlouva zavazovala Českou republiku. Taková smlouva musí být vyhlášena (1),<sup>15</sup> k její ratifikaci je dán Parlamentem souhlas (2), ČR je touto smlouvou vázána (3). V případě vázanosti mezinárodní smlouvu se jedná o to, že Česká republika sice může být účastníkem takovéto mezinárodní smlouvy, avšak smlouva ještě nenabyla platnosti, protože např. nebylo dosaženo předepsaného počtu účastníků. Česká republika může přistoupit k již platné mezinárodní smlouvě, ale též může patřit mezi signatářské státy. Z výše uvedeného plyne, že mezinárodní smlouvy, kterými je ČR vázána, mají přednost před zákonem. Při sjednávání mezinárodních smluv je nutno dodržovat ustanovení Vídeňské úmluvy o smluvním právu, která vstoupila v platnost 27. ledna 1980.

Pro oblast mezinárodní silniční přepravy osob je nejvýznamnějším právním předpisem Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční přepravě cestujících a zavazadel (dále Úmluva CVR), která je uveřejněna pod č. 91/2006 Sb. m. s. Úmluva CVR byla sjednána dne 1. března 1973 v Ženevě. V platnost však vstoupila až dne 12. dubna 1994. Českou republikou byla ratifikována v roce 2006. Úmluva CVR se vztahuje dle čl. 1 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, je-li místo odjezdu nebo místo cílové nebo obě tato místa na

---

<sup>14</sup> Monistický systém znamená, že právo vnitrostátní a mezinárodní tvoří jeden systém. Dualistický systém pak znamená, že vedle sebe existují dva právní systémy, a to právě mezinárodní a vnitrostátní, kdy mezinárodní smlouvy nejsou inkorporovány do systému vnitrostátního.

<sup>15</sup> Vyhlášení mezinárodních smluv je upraveno v čl. 52 Ústavy ČR, kdy tento článek stanovuje, že způsob vyhlášení mezinárodní smlouvy stanoví zákon. Vyhlášení mezinárodních smluv je pak provedeno ve Sbírce mezinárodních smluv.



území jednoho ze smluvních států. Toto ustanovení platí bez ohledu na sídlo a státní příslušnost stran.

Pro oblast železniční přepravy je stěžejní Úmluva o mezinárodní železniční dopravě (dále Úmluva COTIF), která byla podepsána dne 9. května 1980 v Bernu. Pro Československo vstoupila v platnost dne 1. května 1985 a byla publikována jako Vyhláška ministerstva zahraničních věcí pod č. 8/1985 Sb. Úmluva COTIF byla několikrát novelizována. Nejvýznamnější novelizaci přinesl rok 1999, kdy ve dvou třetinách zemí, které tuto novelizaci odsouhlasily, byl úspěšně dokončen proces ratifikace, což bylo podmínkou pro vstoupení v platnost novelizovaného znění úmluvy (Vilniuské znění). V dané novelizaci šlo především o liberalizaci železniční přepravy. Úmluva COTIF obsahuje několik tzv. Přípojků. Pro přepravu osob po železnici je nejdůležitější Přípojek A „Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční dopravě osob“ (CIV). Přípojek CIV se vztahuje na přepravu osob a zavazadel včetně motorových vozidel s mezinárodními přepravními doklady, které platí pro cestu, jež prochází územím nejméně dvou členských států.

Pro mezinárodní osobní leteckou dopravu je nejdůležitější Úmluva o sjednocení pravidel mezinárodní letecké přepravy podepsaná v Montrealu 28. května 1999. Tato Úmluva zavedla tzv. montrealský systém, který nahrazoval již zastaralý a roztříštěný systém varšavský, který byl zaveden Varšavskou úmluvou již v roce 1929. Varšavská úmluva byla vzhledem ke své době vysoce kvalitním právním předpisem, ovšem samotné letectví jako takové se nacházelo teprve v začátcích. Rozvoj osobní letecké dopravy zejména v 60. letech 20. století žádal předpis aktualizovat. Varšavská úmluva byla tedy mnohokrát novelizována a bylo k ní připojeno značné množství dodatků.<sup>16</sup> Postupně bylo nutné tento systém nahradit, přičemž touto náhradou se stala právě Montrealská úmluva. Tato Úmluva se vztahuje na veškerou mezinárodní přepravu osob, zavazadel a nákladu prováděnou letadlem za úplatu, přičemž pro účely této úmluvy se mezinárodní přepravou 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, anebo na území jedné smluvní strany, je-li stanovena zastávka na území jiného státu, a to i když tento stát není smluvní stranou.

---

<sup>16</sup> Např. dodatek z roku 1955 přijatý na základě tzv. Haagského protokolu nebo dodatek z roku 1975 přijatý na základě tzv. Montrealského protokolu.

Na poli přepravy vodní (říční i námořní) také existují mezinárodní úmluvy o přepravě, nejvýznamnější post mezi těmito dohodami zaujímá Budapešťská úmluva o smlouvě o přepravě zboží po vnitrozemských vodních cestách (CMNI) z roku 2001, ovšem tato úmluva se vztahuje na přepravu zboží. Mezinárodní úmluvy v oblasti přepravy námořní se bezprostředně netýkají smlouvy o přepravě osoby.

## 2.2 Evropské právní předpisy

V oblasti mezinárodního práva vstoupil v roce 2009 v platnost velice významný dokument, jednalo se o tzv. Lisabonskou smlouvu. Fakticky se jedná o dokumenty dva, a to Smlouvu o Evropské unii a Smlouvu o fungování Evropské unie. Přijetím Lisabonské smlouvy získala Evropská unie právní subjektivitu. Došlo k novému rozdělení pravomocí mezi Evropskou unií a jednotlivé členské státy.<sup>17</sup>

Právními akty vydávanými orgány Evropské unie jsou zejména nařízení, směrnice, doporučení a stanoviska. Nařízení je právním aktem, jenž má obecnou závaznost, čímž se podobá vnitrostátnímu zákonu, kdy upravuje konkrétní skutkové situace pro abstraktně určené adresáty. Nařízení je závazné ve všech svých částech a přímo použitelné v každém členském státě. V případě nařízení tak hovoříme o zásadě bezprostřední použitelnosti. Směrnice je právním aktem stanovující cíl, kterého musejí členské země dosáhnout. Směrnice je tedy závazná co do výsledku, ponechává však na členských státech, jakým způsobem tohoto výsledku dosáhnou.

Z právních předpisů Evropské unie je v oblasti silniční přepravy nejvýznamnější Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 181/2012 ze dne 16. února 2011, o právech cestujících v autobusové a autokarové dopravě a o změně nařízení (ES) č. 2006/2004. Nařízení upravuje zejména práva cestujících, kdy je v úvodu konstatováno, že jedním z důvodů pro přijetí této úpravy je skutečnost, že cestující autobusem či autokarem je slabší smluvní stranou přepravní smlouvy a měla by mu být tedy poskytnuta určitá míra ochrany. Nařízení se vztahuje na cestující v linkové dopravě pro nespécifikované

---

<sup>17</sup> Lisabonská smlouva byla od svého počátku důrazně odmítána tehdejším prezidentem České republiky Václavem Klausem, který tvrdil, že Česká republika přijetím tohoto dokumentu ztratí část své suverenity. Smlouvu nakonec podepsal, přičemž se však vyjádřil takto: „*Já mohu nahlas opakovat jeden svůj výrok. Pokud by opravdu všichni se shodli, že lisabonská smlouva je takové zlaté ořechové pro Evropu, že být musí, že je jedna jediná osoba, která by ji chtěla zablokovat, a tou osobou je český prezident, tak toto já neudělám.*“ Podařilo se mu však vyjednat výjimku, která zaručuje, že ani po přijetí Lisabonské smlouvy nedojde k prolomení tzv. Benešových dekretů.

kategorie cestujících, pokud se místo nástupu nebo místo výstupu nachází na území členského státu a pokud přepravní vzdálenost podle jízdního řádu činí 250 kilometrů nebo více.

Železniční přepravu na unijní úrovni upravuje Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 ze dne 23. října 2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční dopravě. Toto nařízení se 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 licencí železničním podnikům. I z tohoto nařízení je patrné, že na smlouvu o přepravě osoby je nahlíženo jako na smlouvu spotřebitelskou, primárně jsou zde upravena práva cestujících, neboť ti jsou v přepravním vztahu slabší smluvní stranou a v tomto ohledu musí být jejich práva chráněna.

Letecká přeprava je na unijní úrovni upravena Nařízením 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. Toto nařízení stanovuje minimální práva cestujících, jestliže je jim odepřen nástup na palubu proti jejich vůli, jejich let je zrušen nebo je let zpožděn. Toto nařízení se vztahuje na cestující odlétající z letiště umístěného na území členského státu, na které se vztahuje Smlouva, a také na cestující odlétající z letiště umístěného na území třetí země na letiště umístěné na území členského státu, na které se vztahuje Smlouva, pokud neobdrželi náhradu nebo odškodnění, a nebyla jim poskytnuta pomoc v této třetí zemi, dále také pokud je provozující letecký dopravce dopravcem Společenství. Významným je také Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002, kterým se mění nařízení Rady (ES) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod. Toto nařízení stanoví povinnosti dopravce vůči cestujícím, případně pozůstalým v případě nehody. Tímto nařízením dochází ke sjednocení úpravy s Montrealskou úmlouvou. Pro oblast letecké přepravy je dále významné nařízení Rady (EHS) č. 2407/1992 ze dne 23. července 1992 o vydávání licencí leteckým dopravcům. Toto nařízení upravuje požadavky členských států ve věci vydávání a ponechání v platnosti provozních licencí leteckým dopravcům usazeným ve Společenství.

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 se vztahuje na cestující, kteří využívají osobní přepravu, pokud se přístav nalodění nachází na území členského státu, a dále na ty, kteří využívají osobní přepravu, pokud se přístav nalodění nachází mimo území členského státu a přístav vylodění se nachází na území členského státu, vše za podmínky, že přepravu provozuje dopravce Unie ve smyslu čl. 3 písm. e),<sup>18</sup> dále při okružní plavbě, pokud se přístav nalodění nachází na území členského státu.

I český zákonodárce si je vědom toho, že oblast přepravních vztahů je poměrně podrobně upravena i unijními právními předpisy. V OZ na tyto předpisy dokonce odkazuje, když v § 2578 je výslovně uvedeno, že „*podrobnější úpravu přepravy osob a věcí stanoví jiný právní předpis, zejména předpisy, kterými se stanoví přepravní řády, nestanoví-li tak přímo použitelný předpis Evropských společenství.*“ Je zřejmé, že s existencí evropských právních norem výslovně počítá.

### **2.3 Tuzemské právní předpisy**

V České republice je problematika přepravních vztahů, respektive problematika práv a povinností smluvních stran, upravena celou řadou právních předpisů. Přestože tato práce pojednává o smlouvě o přepravě osoby, což je jeden z explicitně upravených závazkových vztahů v kodexu občanského práva, nelze zcela opominout četné veřejnoprávní předpisy, které se přepravy výslovným způsobem dotýkají, a to zejména v oblasti stanovování povinností dopravce. Je zřejmé, že provozování přepravy osob, zejména pak hromadné přepravy osob, je činností poměrně rizikovou, kdy v případě nehody může dojít k vážné újmě na zdraví cestujících, a tak je nutno tuto oblast regulovat a stanovit minimální pravidla pro subjekty provozující přepravu osob. Lze říci, že obzvláště v oblasti přepravy dochází k jistému prolínání úpravy veřejnoprávní a soukromoprávní. To výslovně konstatoval i Ústavní soud, když ve svém pro přepravní

---

<sup>18</sup> „*Dopravcem Unie je dopravce se sídlem na území některého členského státu nebo dopravce nabízející dopravu prostřednictvím osobní přepravy na území nebo z území členského státu.*“ [čl. 3 písm. e) nařízení č. 1177/2010].

právo zásadním rozhodnutím uvedl, že právo veřejné a soukromé není odděleno „čínskou zdí.“<sup>19</sup> Je tedy nutno se důkladně věnovat i veřejnoprávním předpisům.

Na pomyslném vrcholu pyramidy v hierarchii tuzemských právních předpisů stojí ústavní zákony. Pod nimi jsou zákony a zákonná opatření senátu. Tyto zmíněné právní akty jsou vytvářeny legislativou. Velice významnou roli v přepravních vztazích hrají podzákonné právní předpisy. Jedná se zejména o nařízení vydávaná vládou ČR a vyhlášky ministerstev. Právě těmito formami jsou, respektive byly, vydávány přepravní řády pro jednotlivé druhy přepravy, neboť obecná úprava v OZ nemůže plně regulovat kompletní úpravu pro každý druh přepravy. Tento druh právního předpisu má na našem území historickou tradici (viz kapitola 1.2). V přepravních řádech jsou upravena specifika pro jednotlivé druhy přepravy. Na přepravní řády odkazuje i již citované ustanovení OZ v § 2578.

Přeprava osob je upravena i v dalších právních aktech, jedná se zejména o smluvní přepravní podmínky, jízdní řády či tarify. V případě těchto aktů se však nejedná o dokumenty s povahou obecně závazného předpisu, nýbrž o součást smluvní nabídky dopravce. Smluvní přepravní podmínky jsou podmínky, které v oblasti veřejné přepravy vyhláší dopravce, v případě přepravy neveřejné jsou to podmínky vzájemně ujednané smluvními stranami. Vydat smluvní přepravní podmínky je pro veřejného dopravce povinností stanovenou zákonem.<sup>20</sup> Stejně tak je povinností dopravce provozujícího veřejnou přepravu vydat tarif (cenový sazebník) a jízdní řády.

V oblasti silniční dopravy je důležitým zákonem zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě. Tento zákon upravuje podmínky provozování silniční dopravy motorovými vozidly prováděné pro vlastní i cizí potřeby za účelem podnikání. Silniční dopravou se dle tohoto zákona rozumí souhrn činností, jimiž se zajišťuje přeprava osob (linková

---

<sup>19</sup> „Smlouva o přepravě osob je upravena v § 760 a násl. občanského zákoníku. 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. Uvedený způsob regulace umožňuje státu čl. 4 odst. 1 Listiny, podle něhož povinnosti mohou být ukládány toliko na základě zákona a v jeho mezích a jen při zachování základních práv a svobod. Přitom tato úprava je obecná a vztahuje se na povinnosti jak osob právnických, tak fyzických, a to jak ve vztazích soukromoprávních, tak veřejnoprávních. Právní řád České republiky je sice založen na dualismu veřejného a soukromého práva, toto rozlišování práva na dvě velké oblasti vycházející z klasického římského práva nelze však pojímat dogmaticky, ale s přihlédnutím k moderním tendencím vývoje práva a také k vlivu evropského komunitárního práva. 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. Nález Ústavního soudu ze dne 10.1.2001, sp. zn. Pl. ÚS 33/2000.

<sup>20</sup> Ustanovení § 18 zák. č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě a ust. § 36 písm. a) zák. č. 266/1994 Sb., o drahách.

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. Jsou zde upraveny primárně povinnosti ukládané dopravci, ovšem zákon si je vědom, že mezi dopravcem a cestujícím dochází k vzniku přepravní smlouvy, a tak upravuje také povinnosti cestujícího.<sup>21</sup> Oblast osobní silniční přepravy je dále upravena vyhl. č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční dopravu. Tato vyhláška podrobně upravuje práva a povinnosti pro obě smluvní strany přepravní smlouvy, přičemž se vztahuje výlučně na přepravu veřejnou. Dalším předpisem týkající se silniční přepravy je vyhl. č. 122/2014 Sb., o jízdních řádech veřejné linkové dopravy, která upravuje způsob zpracování jízdního řádu a dále jeho obsah.

Osobní železniční přeprava je upravena mimo jiné zákonem č. 266/1994 Sb., o dráhách. Svoji povahou se jedná primárně o veřejnoprávní předpis, který kromě četných povinností dopravce obsahuje i ustanovení technického rázu. Ovšem i tento zákon upravuje vzájemná práva a povinnosti obou smluvních stran, tedy i cestujících, a doplňuje tak úpravu smlouvy o přepravě osoby. Stejně jako pro přepravu silniční je pro oblast přepravy železniční důležitý PŘVOD. Dále je pro oblast železniční přepravy důležitým předpisem vyhl. č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah. Tato vyhláška v §§ 50 – 55 upravuje způsob zpracování, obsah a zveřejňování jízdního řádu.

Pro oblast letecké přepravy je stěžejní zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání. Tento zákon jednak zpracovává příslušné předpisy Evropské unie, zároveň navazuje na přímo použitelné předpisy Evropské unie. U letecké přepravy je nutno vzít v potaz skutečnost, že značná část letecké přepravy je provozována na mezinárodní úrovni, místa odletu a příletu bývají v odlišných státech. V současné době ani neexistuje přepravní řád, který by upravoval práva a povinnosti smluvních stran v letecké přepravě. Vyhláška č. 17/1966 Sb., o leteckém přepravním řádu byla zrušena ke dni nabytí účinnosti OZ. Dle § 2578 OZ se tedy pro podrobnější úpravu letecké přepravy osob využije přímo použitelný předpis Evropských společenství.

Druhem přepravy, který zatím zmíněn nebyl, je přeprava říční. Ta je na tuzemské úrovni upravena zejména zákonem č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě. Tento

---

<sup>21</sup> Např. § 18a odst. 2 zák. č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, který stanoví povinnosti cestujícího spočívající v povinnosti dodržovat přepravní řád, pokyny dopravce apod.

zákon v části čtvrté upravuje podmínky pro provozování vodní dopravy. Tímto předpisem je upravena jak přeprava osob, tak přeprava nákladu.

Výše uvedené tuzemské právní předpisy (ať již zákony či podzákonné normy) se vztahují ke konkrétnímu druhu dopravy. Jsou však též další právní předpisy, které se určitým způsobem dotýkají přepravních vztahů, a to např. zák. č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (stanovuje podmínky pro získání živnostenského oprávnění v oblasti přepravy) či zákon č. 526/1990 Sb., o cenách (na jehož základě může být příslušným ministerstvem vydán výměr, kde je uvedeno zboží či služby s regulovanými cenami a právě přeprava patří mezi takto regulované služby) nebo zák. č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.

Zdrojem práva je také bezpochyby judikatura. Zde je nutno připomenout, že současný OZ je účinný teprve tři roky, což je poměrně krátká doba k tomu, aby došlo k vytvoření a ustálení judikatury vztahující se k přepravě osob. Důvodová zpráva k OZ však říká, že občanský zákoník přebírá stávající platnou úpravu. S přijetím nového kodexu nedošlo k žádné zcela revoluční změně v oblasti přepravy osob. Došlo pouze ke zrušení několika vyhlášek, např. vyhl. č. 133/1964 Sb., o silničním přepravním řádu, vyhl. č. 17/1966 Sb., o leteckém přepravním řádu, neboť mnohá ustanovení těchto předpisů se stala již obsoletními. Z toho důvodu budou v práci uváděny i judikáty vztahující se k právní úpravě, která předcházela té současné, tedy k zák. č. 40/1964 Sb., občanský zákoník. Ze stejného důvodu bude též čerpáno ze zdrojů, které byly publikovány ještě za účinnosti předcházející právní úpravy, neboť změny, ke kterým došlo, nejsou pro oblast přepravy osob změnami zásadními. Přestože byla již vydána komentářová literatura k současně platnému občanskému zákoníku, např. komentář od Milana Hulmáka<sup>22</sup> či komentář zpracovaný autorským kolektivem pod vedením Jiřího Švestky,<sup>23</sup> a tato díla obsahují komentáře ke smlouvě o přepravě osob, tak nejkompaktnějším zpracováním daného tématu v komentářové literatuře nadále zůstává příspěvek Ondřeje Frinty<sup>24</sup> ve Velkém akademickém komentáři z roku 2008. Mimo komentářovou literaturu je největším počinem v této oblasti dílo téhož autora – Ondřeje

---

<sup>22</sup> SEDLÁČEK, Pavel. Komentář k § 2550. In HULMÁK, Milan a kol. *Občanský zákoník VI. Závazkové právo. Zvláštní část (§ 2055-3014). Komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2014, s. 986 a násl.

<sup>23</sup> HORÁČEK, Tomáš. Komentář k § 2550. In ŠVESTKA, Jiří; DVOŘÁK, Jan et al. *Občanský zákoník. Komentář*. Svazek VI. Praha: Wolters Kluwer, a. s., 2014, s. 43 a násl.

<sup>24</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. 2211 a násl.

Frinty,<sup>25</sup> který danou problematiku zpracoval vyčerpávajícím způsobem ve své habilitační práci. S ohledem na to, že i přes nesporný význam smlouvy o přepravě osoby není danému tématu věnována odpovídající pozornost a literatura k tomuto tématu není příliš početná, je v této rigorózní práci hojně čerpáno i z odborných článků časopiseckých a internetových.

---

<sup>25</sup> FRINTA, Ondřej. Smlouva o přepravě osoby v novém soukromém právu. Praha: 2017, Wolters Kluwer, rukopis v tisku.



### 3. Základní vymezení smlouvy o přepravě osoby

Jak již název samotné smlouvy napovídá, smlouva o přepravě osoby patří mezi tzv. smlouvy přepravní, kdy obsahem takovýchto smluv je závazek dopravce přepravit věc či osobu do místa určení a povinnost druhé strany zaplatit za provedení přepravy úplaty. Smlouva o přepravě osoby je smluvním závazkovým poměrem, jehož úpravu nalezneme v části čtvrté občanského zákoníku (relativní majetková práva).<sup>26</sup> Dalším smluvním typem dotýkajícím se přepravy je smlouva o provozu dopravního prostředku, která byla před přijetím současné právní úpravy upravena pouze v zák. č. 513/1991 Sb., obchodní zákoník, avšak nesouvisí přímo s předmětem této práce.

Smlouva o přepravě osoby je smluvním typem, který je výslovně upraven v občanském zákoníku. Jedná se primárně o soukromoprávní poměr. Pro oblast soukromého práva platí několik neopominutelných zásad, které je vhodné na tomto místě připomenout. Jednou z těchto zásad je *zásada rovnosti smluvních stran*. Je však nutné mít na paměti, že se jedná o rovnost pouze formální, protože v reálném světě je rovnost absolutní téměř vyloučena. Občanský zákoník, který předcházel tomu současnému, obsahoval výslovné ustanovení o rovném postavení stran.<sup>27</sup> V současném občanském zákoníku ekvivalent výše uvedeného ustanovení již nenajdeme, neboť v některých situacích je absolutní rovnost smluvních stran vyloučena (např. fyzická a právnická osoba). Zásadou rovnosti je tedy myšleno to, že mezi smluvními stranami neexistuje vztah nadřazenosti a podřízenosti.

Kromě výše uvedené zásady jsou však podstatné i zásady další, a to zejména *zásada autonomie vůle*, která říká, že přirozená svoboda člověka spočívající v jeho volbě vstupovat do smluvních vztahů, vybrat si s kým do smluvního poměru vstoupí a jaký bude obsah tohoto vztahu, je ohraničena pouze v minimální míře. Smluvní strany si mohou sjednat práva a povinnosti odchylně od zákona, ovšem pouze tehdy, pokud takovéto ujednání nebude v rozporu s dobrými mravy, veřejným pořádkem, právem týkajícím se postavení osob, a to včetně práva na ochranu osobnosti (§ 1 odst. 2 OZ).

---

<sup>26</sup> Dále je SPO zařazena do II. hlavy (závazky z právních jednání), 7. dílu (závazky se smluv o přepravě) a oddílu 1 (přeprava osob a věci).

<sup>27</sup> Ustanovení § 2 odst. 2 zák. č. 40/1964 Sb., občanský zákoník: „V občanskoprávních vztazích mají účastníci rovné postavení.“

Další zásadou občanského práva je zásada *pacta sunt servanda*, která stanoví, že smlouvy se mají dodržovat. To znamená, že žádná ze stran nemůže smlouvu libovolně měnit, pokud zákon nebo výslovné ujednání nestanoví jinak. Smluvní strany musí dodržovat to, co bylo ujednáno.

Neopominutelnou zásadou občanského práva je *zásada ochrany dobré víry*, která chrání vnitřní přesvědčení nabyvatele o jeho bezvadném jednání, když si určité právo nebo věc přisvojuje.

Dalšími zásadami neodmyslitelnými pro oblast soukromého práva je *nikomu nepůsobit škodu*, *zásada prevence* či *zásada zákazu zneužití práva*.

### **3.1 Smlouva o přepravě osoby jako smlouva spotřebitelská**

Výše byly uvedeny některé z principů soukromého práva. Je tak na místě podívat se, jak se tyto zásady dotýkají konkrétně smlouvy o přepravě osoby. Bylo řečeno, že rovnost smluvních stran není absolutní. Strany si fakticky nemohou být rovny (např. odlišnost v ekonomickém postavení). Platí tedy, že jedna ze smluvních stran je považována za stranu silnější, druhá pak za stranu slabší. Již zásada z období starověkého Říma praví: *inde datae leges, ne firmio omnia posset*.<sup>28</sup> V případě smlouvy o přepravě osoby je za silnější smluvní stranu považován dopravce. Právě on je odborníkem, který vykonává svou činnost na základě zkušeností, je profesionálem, který vykonává své podnikání v rámci své obchodní činnosti, každodenně působí ve sféře svého oboru, přičemž postavení silnější smluvní strany je dáno i jeho ekonomickou silou vůči druhé smluvní straně. Také se u dopravce předpokládá větší povědomí o příslušných právních předpisech. Slabší stranou je cestující, který potřebné znalosti často nemá, z hlediska ekonomického nedosahuje takové síly jako dopravce a služeb využívá pro svoji osobní potřebu, kdy je jejich konečným adresátem.

Je tedy dán předpoklad, že by strana silnější mohla zneužít svého postavení k újmě strany slabší. Z těchto důvodů se rozvinul institut ochrany spotřebitele, který je slabší smluvní stranou. Jedním z účelů právních norem v oblasti přepravy osob je vyrovnat nerovnováhu ve vzájemném vztahu dopravce a cestujícího, která je způsobena neznalostí problematiky, mnohdy také nedostatečnou informovaností ze strany cestujícího. Ustanoveními na ochranu spotřebitele je tak do jisté míry omezena smluvní

---

<sup>28</sup> Proto jsou zákony dány, aby silnější nemohl všechno.

volnost ve prospěch slabší smluvní strany. *Na jedné straně stojí idea svobody a na druhé pak idea altruistická, idea solidarity, idea ochrany slabšího, která určitá omezení považuje za dobrá, prospěšná, nezbytná. Ačkoli jsou tyto ideje ve vzájemném konfliktu, na obou stojí dnešní soukromé právo.*<sup>29</sup> Smlouva o přepravě osoby je tedy považována za smlouvu spotřebitelskou.

Skutečnost, že v případě smlouvy o přepravě osoby se jedná o spotřebitelskou smlouvu, jednoznačně vyplývá i z příslušných nařízení Evropské unie (viz. kapitola 2.2), kdy je v důvodových zprávách k nařízením upravujících jednotlivé druhy přepravy uvedeno, že příslušná nařízení se přijímají mimo jiné z důvodu, že cestující je slabší stranou přepravní smlouvy a všem cestujícím by měla být zajištěna určitá minimální míra ochrany.<sup>30</sup>

Pojem spotřebitel má legální definici uvedenou přímo v § 419 OZ, který stanoví, že *„spotřebitelem je každý člověk, který mimo rámec své podnikatelské činnosti nebo mimo rámec samostatného výkonu svého povolání uzavírá smlouvu s podnikatelem nebo s ním jinak jedná.“* V případě smlouvy o přepravě osoby je silnější smluvní stranou dopravce, tedy podnikatel. Kdo je považován za podnikatele též upravuje OZ, který uvádí několik předpokladů, za kterých je daná osoba považována za podnikatele. Za prvé je za podnikatele považována ta osoba, která samostatně vykonává na vlastní účet a odpovědnost výdělečnou činnost živnostenským nebo obdobným způsobem se záměrem činit tak soustavně za účelem dosažení zisku (§ 420 odst. 1 OZ). Pro účely ochrany spotřebitele se za podnikatele považuje také každá osoba, která uzavírá smlouvy související s vlastní obchodní, výrobní nebo obdobnou činností či při samostatném výkonu svého povolání, popřípadě osoba, která jedná jménem podnikatele nebo na jeho účet (§ 420 odst. 2 OZ). V souvislosti s tím, kdo je podnikatelem včetně důsledků pro něj z toho plynoucích, je nutno zmínit i jedno z úvodních ustanovení OZ, a to § 5, který stanoví: *„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*

---

<sup>29</sup> SELUCKÁ, Markéta. *Ochrana spotřebitele v soukromém právu*. 1. vydání. Praha: C.H. Beck, 2008. Beckova edice právní instituty. s. 11.

<sup>30</sup> Např. z preambule Nařízení EP a Rady (ES) č. 1371/2007 ze dne 23. října 2007, o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě, plyne, že dané nařízení je přijímáno, neboť dle „Strategie spotřebitelské politiky v letech 2002 – 2006“ byl stanoven cíl dosáhnout v oblasti dopravy vysoké úrovně ochrany spotřebitele, obdobně i Nařízení EP a Rady (ES) č. 181/2011 ze dne 16. února 2011, o právech cestujících v autobusové a autokarové dopravě.

*jednat se znalostí a pečlivostí, která je s jeho povoláním nebo stavem spojena. Jedná-li bez této odborné péče, jde to k jeho tíži.“*

S ohledem na výše uvedené se k úpravě problematiky přepravy osob bude vztahovat i ustanovení zákona č. 634/1992 Sb., o ochraně spotřebitele.

### **3.2 Smlouva o přepravě osoby, jeden ze smluvních typů občanského zákoníku**

Bavíme-li se o smlouvě o přepravě osoby, je zcela zřejmé, že se pohybujeme v oblasti práva závazkových poměrů. Jednou z jeho funkcí je zabezpečit uspokojování lidských potřeb ve vzájemné součinnosti subjektů, které si tyto potřeby navzájem poskytují, a vymezit základní pravidla.

Úprava smlouvy o přepravě osoby uvedená v OZ má pouze obecný charakter čili jedná se o úpravu, jež se bude vztahovat na všechny typy přepravy (silniční, železniční, letecká, říční), přičemž specifika k jednotlivým druhům budou obsažena v právních předpisech, na které OZ odkazuje (přepravní řády či přímo použitelné předpisy Evropských společenství).<sup>31</sup>

Ze znění základního ustanovení SPO plyne, že se jedná o smlouvu synallagmatickou, čili takovou, ve které je závazek jedné smluvní strany podmíněn závazkem strany druhé. Strany tohoto závazkového vztahu si tedy plní navzájem, kdy dopravce plní svou povinnost přepravením cestujícího do místa určení a cestující plní dopravci ve formě úhrady sjednané úplaty.

Z předchozího odstavce je zřejmé, že se jedná o smlouvu úplatnou. Cestující je povinen uhradit dopravci sjednanou odměnu. V případě, že by výše úplaty či způsob, jakým bude tato výše určena, ujednán nebyl, platí, že úplata byla ujednána ve výši obvyklé v době a v místě uzavření smlouvy.<sup>32</sup> Lze však předpokládat, že v případě SPO výše úplaty zpravidla ujednána bude.

Smlouva o přepravě osoby je smlouvou kauzální, kdy ekonomický důvod právního jednání v tomto případě je zcela zjevný. Smlouva o přepravě osoby je

---

<sup>31</sup> „Právní úprava přepravních smluv (smlouvy o přepravě osob a smlouvy o přepravě nákladu) podle ustanovení § 760 - 773 obč. zák. (judikát se vztahuje k předcházející právní úpravě, pozn. autora) obsahuje vzhledem ke specifčnosti jednotlivých oborů dopravy pouze ta základní ustanovení, jež ve své obecnosti dopadají na všechny obory dopravy.“ Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne ze dne 31. 10. 2001, sp. zn. 25 Cdo 1815/99.

<sup>32</sup> Ustanovení § 1792 OZ.

bezpochyby jedním z nejrozšířenějších typů smluv. Pro ilustraci kvantity obrovské masy uzavíraných smluv uvádím údaj o počtu přepravených osob městskou hromadnou dopravou v Praze za rok 2013, kdy bylo přepraveno 2,18 miliardy cestujících.<sup>33</sup> Takovéto množství přepravních smluv tedy bylo uzavřeno jen v hlavním městě ČR. Jedná se o údaje z veřejné dopravy, kde není zohledněna doprava neveřejná.

S obrovskou masou přepravních smluv vyvstávají také otázky, které je nutno vyřešit. Cestující se s narůstajícím právním povědomím o svých právech stále častěji domáhají jejich uplatňování (např. náhrada za zpoždění letu, náhrada škody za poškozené zavazadlo apod.).

Je nasnadě klást si otázku, jak je pro běžného občana (jakožto cestujícího) obtížné orientovat se v příslušných právních předpisech, kterými jsou upravena tato práva v situaci, kdy je úprava poněkud roztříštěná a můžeme ji nalézt jak v zákonech (např. občanský zákoník), podzákoných právních předpisech (vyhl. č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu), tak i v právních předpisech mezinárodních – zahrnující v to předpisy vydávané orgány Evropské unie. V následujících kapitolách bude obsažen rozbor příslušných právních předpisů, a to zejména s důrazem na práva a povinnosti smluvních stran včetně odpovědnostních vztahů.

---

<sup>33</sup> Jedná se o přepravní objemy, nejde tedy o každého unikátního cestujícího, ale o počet cest. Zdroj: Městská hromadná doprava [online]. [cit. 2016-08-09]. Dostupné z WWW: [http://vitejtenazemi.cz/cenia/index.php?p=mestska\\_hromadna\\_doprava&site=doprava](http://vitejtenazemi.cz/cenia/index.php?p=mestska_hromadna_doprava&site=doprava)

## 4. Smlouva o přepravě osoby

Úvodní ustanovení OZ ke smlouvě o přepravě osoby zní následovně: „*Smlouvou o přepravě osoby se dopravce zavazuje přepravit cestujícího do místa určení a cestující se zavazuje zaplatit jízdné*“ (§ 2550 OZ). Toto ustanovení má kogentní charakter. Úvodní ustanovení již dále příliš rozvedeno v zákoníku není (OZ neobsahuje detailnější úpravu práv a povinností jednotlivých smluvních stran, neboť ty jsou podrobněji upraveny v dalších právních předpisech). Úvodní ustanovení, stejně jako i ustanovení následující obsažené v OZ má obecný charakter, a vztahuje se na všechny druhy přepravy.<sup>34</sup> Tato základní úprava je převzata z občanského zákoníku z roku 1964, a to bez podstatných změn. Více se o současné úpravě smlouvy o přepravě osoby nezmiňuje ani důvodová zpráva.

I přes jistou stručnost úvodního ustanovení i celkové úpravy smlouvy o přepravě osoby v OZ můžeme z tohoto znění dovodit základní podstatu smlouvy o přepravě osoby. Smyslem smluv jako takových je vymezit základní práva a povinnosti subjektů uzavírajících předmětnou smlouvu; v daném případě práva a povinnosti dopravce a cestujícího. Základní povinností dopravce je přepravit cestujícího do místa určení a povinností cestujícího je zaplatit za provedenou přepravu jízdné. Úvodním ustanovením jsou vymezeny smluvní strany a dány pojmové znaky smlouvy, které SPO odlišují od jiných smluvních typů.

### 4.1 Smluvní strany

Smluvními stranami smlouvy o přepravě osoby jsou dopravce a cestující. Tyto subjekty mají stanovena základní práva a povinnosti ať již samotným občanským zákoníkem nebo dalšími právními předpisy. Zejména dopravce je povinen splnit řadu povinností, aby vůbec mohl provozovat přepravu osob. Následující kapitola bude pojednávat o smluvních stranách přepravní smlouvy.

---

<sup>34</sup> „Právní úprava přepravních smluv (smlouvy o přepravě osob a smlouvy o přepravě nákladu) podle ustanovení § 760 - 773 obč. zák. (judikát se vztahuje k předcházející právní úpravě, pozn. autora) obsahuje vzhledem ke specifčnosti jednotlivých oborů dopravy pouze ta základní ustanovení, jež ve své obecnosti dopadají na všechny obory dopravy“. Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne ze dne 31. 10. 2001, sp. zn. 25 Cdo 1815/99.

#### 4.1.1 Dopravce

Dopravce je smluvní stranou, která má stanovenou základní povinnost, a to přepravit cestujícího do místa určení. Je tedy subjektem, který provádí přepravu cestujících, přičemž má povinnost postarat se o jejich pohodlí a bezpečnost. Podrobný rozbor práv a povinností smluvních stran bude uveden níže, nyní se podívejme na to, kdo je dopravce jakožto smluvní strana závazkového poměru. Samotný OZ pojem dopravce blíže nespecifikuje a výslovně neurčuje, kdo může být dopravcem či za jakých podmínek může přepravu provádět. K odpovědi lze dojít výkladem či za použití dalších právních předpisů.

Dopravcem může být jak osoba fyzická, tak osoba právnická. V případě osoby dopravce se bude jednat zpravidla o podnikatele, profesionála, který bude provozovat osobní přepravu na základě příslušného živnostenského oprávnění. V případě přepravy osob se bude jednat o živnost koncesovanou.<sup>35</sup>

Pokud uvádíme, že dopravce bude zpravidla podnikatel, je možno se ptát, zda je nutné, aby dopravce vždy byl podnikatelem, profesionálním poskytovatelem přepravních služeb. Výše bylo uvedeno (viz kapitola 3.1), že v případě SPO osob půjde zpravidla o smlouvu spotřebitelskou uzavíranou mezi dopravcem (podnikatelem) a cestujícím (spotřebitelem). Musí tomu tak ale být v každém přepravním vztahu? Jsem toho názoru, že nikoliv. Níže budou podrobně analyzovány pojmové znaky SPO (přeprava osoby do místa určení, použití dopravního prostředku, zaplacení jízdného), ale již zde lze konstatovat, že k platnému uzavření smlouvy o přepravě osoby není nutno, aby osoba provádějící přepravu cestujícího byla podnikatelem.

V dnešní době, kdy má většina obyvatel ČR prakticky nepřetržitý přístup na internet, ať již ve svých domovech, kancelářích či v mobilu, existuje celá řada internetových stránek či aplikací, kde jsou nabízeny služby přepravy osob, a to právě osobami nepodnikatelů. Pro příklad je možné uvést internetové stránky [www.spolujízda.cz](http://www.spolujízda.cz) či [www.blablacar.cz](http://www.blablacar.cz). Jedná se o internetové stránky, které

---

<sup>35</sup> Prakticky veškeré živnosti spojené s přepravou, ať již osob či věcí, jsou živnostmi koncesovanými. Jedná se např. o tyto živnosti: silniční motorová doprava, jež zahrnuje - nákladní vnitrostátní provozovaná vozidla o největší povolené hmotnosti do 3,5 tuny včetně, nákladní vnitrostátní provozovaná vozidla o největší povolené hmotnosti nad 3,5 tuny, nákladní mezinárodní provozovaná vozidla o největší povolené hmotnosti do 3,5 tuny včetně, nákladní mezinárodní provozovaná vozidla o největší povolené hmotnosti nad 3,5 tuny, vnitrostátní příležitostná osobní, mezinárodní příležitostná osobní, vnitrostátní veřejná linková, vnitrostátní zvláštní linková, mezinárodní linková, mezinárodní kyvadlová, taxislužba.

zprostředkovávají přepravu mezi řidičem automobilu (dopravcem) a zájemci o přepravu (cestujícími). Při využití těchto internetových portálů dojde ke střetu dvou stran, a to osoby nabízející přepravu a osoby, jež má o provedení přepravy zájem. Tyto subjekty se domluví na podrobnostech společné cesty, např. místo a čas odjezdu a příjezdu a v neposlední řadě na výši úplaty. Pro obě strany je tento systém výhodný. Osoba provádějící přepravu dostane finanční příspěvek na cestu, kterou by stejně podnikla. Cestující si s takovýmto dopravcem může např. operativněji domluvit čas a místo příjezdu, což by v případě pravidelné veřejné dopravy nebylo možné. Výše popsané jednání stran obsahuje veškeré pojmové náležitosti smlouvy o přepravě osoby. Mezi smluvními stranami je sjednána povinnost dopravce přepravit cestujícího na místo určení a výše úplaty, kterou je cestující povinen za provedení přepravy zaplatit. Lze tedy uzavřít, že i pokud je dopravce nepodnikatelem, může platně sjednat smlouvu o přepravě osoby, byť se primárně v případě smlouvy o přepravě osoby jedná o smlouvu spotřebitelskou.

Další případem, který může nastat, je situace, kdy na přepravě participuje více dopravců. Kdo je v takovémto právním vztahu dopravcem, který je vůči cestujícímu odpovědný a uzavírá s ním SPO? Jednou z možných alternativ je ta, kdy je přeprava prováděna více dopravci a cestující uzavírá jednotlivě s každým z nich SPO. V takovém případě je každý z těchto subjektů participujících na přepravě dopravcem ve smyslu § 2551 OZ a subjektem závazkového právního poměru, každý z těchto dopravců má vůči cestujícímu individuální odpovědnost. Jiný je případ, kdy cestující uzavírá smlouvu pouze s jedním dopravcem a ten pro případ provedení přepravy využije služeb dalších dopravců. Tito další přepravci se pak nestávají smluvními stranami ve vztahu s cestujícím. Dopravcem, který je nositelem odpovědnosti vůči cestujícímu, je pouze ten, který uzavřel s cestujícím danou smlouvu o přepravě osoby.<sup>36</sup>

S pojmem dopravce se kromě OZ setkáváme i v předpisech veřejnoprávní povahy. V těchto předpisech jsou sice stanoveny zejména podmínky, za kterých je

---

<sup>36</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. 2241.



provozovatel dopravního prostředku oprávněn přepravovat jiné osoby, ale též se tyto předpisy dotýkají vzájemných práv a povinností mezi dopravcem a cestujícím.<sup>37</sup>

Pro oblast přepravy silniční je stěžejní zák. č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě. Ten definuje dopravce jako „*fyzickou nebo právnickou osobu 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*“ (§ 2 odst. 4 ZoSD). Zákon rozlišuje mezi pojmy silniční doprava, silniční doprava pro vlastní potřeby a silniční doprava pro cizí potřeby.<sup>38</sup> Dále zákon podrobným způsobem stanoví podmínky, za kterých je možno provozovat silniční dopravu. Význam pojmu dopravce zde není zcela totožný se subjektem dopravce dle OZ. V ZoSD je pojem dopravce nutno chápat především jako provozovatele silniční dopravy, nikoliv jako smluvní stranu smlouvy o přepravě osoby, přestože zákon též do jisté míry stanoví vzájemná práva a povinnosti mezi stranami přepravní smlouvy.

Obdobná je situace v případě přepravy železniční, kdy je v zákoně č. 266/1994 Sb., o dráhách, provozovatel dopravy označen jako dopravce.<sup>39</sup> Pro provozování drážní osobní přepravy musí dopravce splňovat tyto podmínky: (1) musí být usazen na území České republiky, nejedná-li se však o osobu usazenou v členském státě Evropské unie provozující přeshraniční osobní drážní dopravu, (2) být držitelem platné licence s výjimkou provozování drážní dopravy na dráze lanové a (3) mít uzavřenou smlouvu s provozovatelem dráhy o provozování drážní dopravy, není-li provozovatel dráhy a dopravce jedna osoba (§ 24 odst. 5 ZoD).

---

<sup>37</sup> Např. ustanovení § 18a zák. č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, upravuje poměry mezi cestujícím a dopravcem.

<sup>38</sup> Ustanovení § 2 ZoSD: „(1) Silniční doprava je 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. (2) 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. (3) Silniční doprava pro cizí potřeby je 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.“

<sup>39</sup> Ustanovení § 2 odst. 4 ZoD: „Provozováním drážní dopravy je činnost, při níž mezi provozovatelem této dopravy (dále jen "doprovce") a osobou, jejíž přepravní potřeba se uspokojuje, vzniká právní poměr, jehož předmětem je přeprava osob, věcí, zvířat anebo činnost, kterou se zajišťuje podnikání podle zvláštních předpisů.“

V oblasti letecké přepravy dle zák. č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, je letecký dopravce definován jako „osoba oprávněná provozovat obchodní leteckou dopravu na základě licence nebo jiného obdobného oprávnění“ (§ 2 odst. 1 zák. č. 49/1997 Sb., o civilním letectví). Orgánem, který je oprávněn takovou licenci vydat, je Úřad pro civilní letectví. Další možností pro dopravce je provozovat leteckou dopravu jako aerotaxi. V takovém případě dopravce nežádá o licenci, ale žádá o zvláštní povolení u téhož úřadu. Zákon dále rozlišuje, zda se jedná o dopravce tuzemského, dopravce z jiného členského státu či dopravce ze třetí země.

Dosud nezmíněným typem přepravy je přeprava říční, kterou upravuje zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě. V tomto zákoně není obsažena definice pojmu dopravce, přestože je tento pojem na několika místech výslovně zmíněn.<sup>40</sup> Zákon ale výslovně uvádí, kdo a za jakých podmínek je oprávněn provozovat říční přepravu, kdy stanoví, že: „provozovat vodní dopravu pro cizí potřeby může jen ten, kdo je spolehlivý a má koncesi“ (§ 33 odst. 1 zák. č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě). Zákon výslovně neuvádí, koho považuje za spolehlivého, respektive toto vymezuje negativním způsobem, kdy stanoví, koho nelze považovat za spolehlivou osobu k provozování vodní dopravy pro cizí potřeby.<sup>41</sup> Zákon nerozlišuje, zda se jedná o přepravu nákladní nebo osobní.

Obdobná situace je i v případě přepravy námořní, která je upravena zák. č. 61/2000 Sb., o námořní plavbě. Pojem dopravce zde definován není, ale zákon pojednává o provozovateli námořního plavidla a podmínkách, které musí dopravce splnit, aby získal oprávnění pro provozování námořní přepravy.

Definici pojmu dopravce obsahují i evropské právní předpisy. Dopravce je pro potřeby jednotlivých nařízení definován v následujících předpisech: Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 181/2011 ze dne 16. února 2011 o právech cestujících v autobusové a autokarové dopravě, Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 ze dne 23. října 2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční dopravě, Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004, ze dne

---

<sup>40</sup> Např. v § 44 odst. 10, 11 a 12 zák. č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě.

<sup>41</sup> „Za spolehlivou k provozování vodní dopravy pro cizí potřeby se nepovažuje osoba, která provozovala vodní dopravu pro cizí potřeby v průběhu posledních tří let před podáním žádosti neoprávněně, a osoba, které byla v průběhu posledních tří let před podáním žádosti odejmuta koncese k provozování vodní dopravy z důvodů porušování povinností uložených právními předpisy, které s provozováním vodní dopravy souvisejí, nebo proto, že neplnila podmínky stanovené v koncesi.“ (§33 odst. 2 zák. č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě).

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, Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1177/201 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. Jak mimo jiné z důvodových zpráv k těmto předpisům plyne, dopravce je zde definován jako smluvní strana, která je silnějším subjektem ve smluvním vztahu vzniklém na základě přepravní smlouvy, jedná se tedy o dopravce ve smyslu občanskoprávním.

Výše byl vysvětlen pojem dopravce ve smyslu smluvní strany závazkového vztahu a dále pojem dopravce jakožto provozovatel daného dopravního prostředku. Zbývá zodpovědět otázku, jaký je vztah dopravce k dopravnímu prostředku, ve kterém je přeprava osob prováděna. V odpovědi lze uvést, že není podstatné, v jakém vztahu je dopravce k dopravnímu prostředku, v němž přepravu provádí. Může být tedy např. vlastníkem dopravního prostředku, stejně tak jako může být nájemcem. Z pohledu cestujícího není důležité, zda je dopravce vlastníkem či nájemcem nebo je v jiném vztahu k dopravnímu prostředku, neboť v souvislosti se SPO je důležité pouze tolik, aby splnil svou povinnost a cestujícího přepravil řádně a včas do místa určení.

Cílem této kapitoly bylo uvést, jaké subjekty mohou v případě SPO vystupovat na straně dopravce, respektive uvést koho za dopravce označují právní předpisy regulující přepravu osob. Lze shrnout, že legální definice pojmu dopravce v OZ obsažena není, ale lze dovodit, že se jedná o smluvní stranu, která je zpravidla podnikatelem, jehož základní povinností je přepravit cestujícího do místa určení řádně a včas. Ve veřejnoprávních předpisech je jako dopravce označován provozovatel daného dopravního prostředku, jsou mu uloženy povinnosti, které musí splnit, aby mohl provozovat ten který druh přepravy. Definice pojmu dopravce je dále obsažena i v předpisech práva evropského, kde je pojem dopravce vykládán ve významu silnější smluvní strany.

#### **4.1.2 Cestující**

Cestující je stranou smlouvy o přepravě osoby, která je přepravována a má povinnost za provedení přepravy uhradit úplatu – jízdné. Ze samotné podstaty SPO je zcela zřejmé, že cestujícím může být pouze osoba fyzická. Cestující je smluvní stranou,

kteřá bývá z hlediska zákonodárce považována za slabší a z toho důvodu je jí jak českými, tak i evropskými právními předpisy poskytována zvýšená míra ochrany jakožto spotřebiteli.

Cestující je osoba, která je ve smluvním vztahu s dopravcem a její povinností je učinit právní jednání spočívající v úhradě jízdného. Může však nastat situace, že přepravující se osoba jízdné neuhradí. Je i takováto osoba považována za subjekt SPO? Na tuto otázku je kladná odpověď. Ano, i pokud cestující neuhradí jízdné, jedná se o cestujícího. V tomto případě hovoříme o tzv. „černém pasažérovi“, tedy o osobě, která fakticky čerpá plnění poskytované dopravcem ovšem bez toho, aby recipročně splnila svou povinnost zaplatit úplatu. Takováto osoba je cestujícím, který neplní svou povinnost vyplývající z uzavřeného kontraktu a s ohledem na porušení své základní povinnosti (pokud je při přepravě přistižena příslušnou kontrolující osobou) jí vzniká povinnost sekundární, spočívající v úhradě pokuty - přírážky k běžné ceně jízdného. S „černými pasažéry“ se lze nejčastěji setkat v městské hromadné dopravě a v dopravě železniční, neboť v těchto případech není požadováno předložení dokladu o zaplacení při nástupu do toho kterého dopravního prostředku a lze nastupovat zcela libovolně. Naopak v dopravě letecké se černí pasažéři prakticky nevyskytují, a to z důvodu, že existují přesné seznamy cestujících, kteří prochází před nástupem do letadla důkladnou kontrolou.

V případě osoby dopravce, jak bylo výše demonstrováno, je i ve veřejnoprávních předpisech jednoznačným způsobem stanoveno, kdo může být dopravcem, respektive jsou stanoveny podmínky, za kterých je dopravce oprávněn provozovat přepravu osob. Pro cestující samozřejmě žádné takové podmínky stanoveny nejsou. Uzavřít smlouvu s přepravcem může každý člověk, který je k takovému jednání způsobilý. Uzavřít SPO tedy mohou i nezletilí, neboť i ti jsou před dovršením zletilosti způsobilí k právním jednáním, která jsou dle své povahy přiměřená vyspělosti jejich věku. I nezletilá osoba může být cestujícím. V případě nezletilců byla právě v souvislosti se SPO v soudním řízení řešena otázka, zda i nezletilá osoba je případně povinna hradit pokutu, neprokázali se při přepravní kontrole platným jízdním dokladem. Výrok byl zcela jednoznačný,

neboť bylo uzavřeno, že je-li osoba způsobilá uzavřít SPO, tak je způsobilá i k zaplacení případného penále, jede-li „na černo“ bez platné jízdenky.<sup>42</sup>

Skutečnost, že každá právně způsobilá osoba může uzavřít SPO, však neznamená, že každý může být přepravován. Je nutné rozlišovat způsobilost právní a způsobilost faktickou. Jedná se například o situaci, kdy je cestující vyloučen z přepravy letadlem z důvodu, že jeho zdravotní stav let neumožňuje. Nezpůsobilost být přepraven může být dána i z jiných důvodů, např. opilost cestujícího. Podrobnou úpravu situací, za kterých může být cestující vyloučen z přepravy, nalezneme v přepravních podmínkách vydávaných jednotlivými dopravci.

Hovořili jsme-li o povinnosti cestujícího zaplatit jízdné, je nutno zmínit jisté výjimky, a těmi jsou situace, kdy je uzavírána smlouva *in favorem tertii*. Jde o situaci, kdy osoba uhradí jízdné, avšak přepravována je osoba od ní odlišná. Přepravovaná osoba je tedy cestujícím, subjektem přepravního vztahu, přestože ona osobně jízdné neuhradila. Jedná se o případy např. darování okružní jízdy apod.

Další možností, kdy cestující jízdné neplatí, respektive ho neplatí přímo dopravci, je situace, kdy je využíváno tzv. skupinové jízdenky. Jedná se např. o školní výlet, kdy vyučující zakoupí takovou jízdenku pro třídu. Žáci zpravidla z organizačních důvodů nehradí jízdné přímo dopravci, ale následně vyučujícímu při vyúčtování školního výletu. Žáci jsou však nepochybně subjekty přepravní smlouvy s právy a povinnostmi plynoucími z této smlouvy. V dané situaci platí, že každý z cestujících uzavřel vlastní přepravní smlouvu, byť existuje o zaplacení třeba jen jediný doklad.

Cestující je smluvní stranou, která je jak českými, tak i evropskými přímo aplikovatelnými předpisy chráněna jakožto slabší smluvní strana. Cestující má celou řadu práv, která pro něj z těchto předpisů vyplývají. Cestující prokazuje uzavření přepravní smlouvy jízdenkou, letenkou či jiným jízdním dokladem. Cestující si může zpravidla vzít s sebou do dopravního prostředku jedno či více zavazadel, přičemž jako zavazadlo lze přepravovat i živé zvíře.

---

<sup>42</sup> K takovému závěru dospěl Ústavní soud ČR, kdy uvedl: „Byla-li nezletilá, které bylo 12 let, způsobilá sama cestovat městskou hromadnou dopravou, musela si být vědoma povinnosti zaplatit jízdné i toho, že porušení přepravní smlouvy je spojeno s přírážkou k jízdnému.“ Usnesení Ústavního soudu České republiky ze dne 24. 1. 2013, sp. zn. II. ÚS 3176/12.

## 4.2 Základní pojmy

V této práci je používáno mnoho pojmů, které na první pohled jsou zcela zřejmé, tedy jsou bez jakýchkoliv problémů chápány i v řadách laické veřejnosti. Přesto se domnívám, že z hlediska přesnosti a celistvosti této práce, by základní pojmy měly být přiblíženy z hlediska právního.

### 4.2.1 Veřejná přeprava

V této práci je pojednáváno o smlouvě o přepravě osoby. Přepravu samotnou lze dělit dle mnoha kritérií (např. dle použitého dopravního prostředku, dle oblasti přepravy na přepravu vnitrostátní a mezinárodní atd.). Jedno z možných kritérií je dělení na přepravu veřejnou a přepravu neveřejnou.

Jako veřejnou přepravu označujeme takovou přepravu, která je provozována za předem určených a vyhlášených přepravních a tarifních podmínek. Takováto přeprava je určena neuzavřenému počtu osob a je přístupná každému zájemci. Jako veřejná přeprava je označována zejména přeprava drážní (zahrnuje v to dopravu metrem, tramvají, trolejbusem či lanovou dráhou), silniční linková přeprava, přeprava letecká, říční a námořní, ale taktéž i např. přeprava na lyžařském vleku, neboť i v tomto případě jsou naplněny všechny znaky SPO.

Veřejná přeprava může být provozována na čistě komerční bázi, ovšem velice často se lze setkat s tím, že některé formy přepravy (např. lokální či regionální) jsou objednávány a financovány veřejnoprávními subjekty, kdy orgány veřejné moci plní své povinnosti vůči občanům. V této souvislosti je vhodné zmínit zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících, který upravuje právě zajišťování dopravní obslužnosti. Tento zákon upravuje postup státu, krajů a obcí při zajišťování dopravní obslužnosti veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou. Účelem tohoto zákona je zajistit dopravní obslužnost a její financování pro široké vrstvy obyvatelstva na všech místech ČR. Zákon definuje samotný pojem dopravní obslužnost, kdy uvádí: *„dopravní obslužností se rozumí zabezpečení dopravy po všechny dny v týdnu především do škol a školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb,*

*včetně dopravy zpět, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu.“ (§ 2 zák. č. 194/2010 Sb., zákon o veřejných službách v přepravě cestujících).*

Pojem veřejná přeprava je užit i v dalších právních předpisech, a to zejména v PŘVOD. Tato vyhláška stanoví: *„veřejnou drážní osobní dopravou se rozumí 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 [§ 2 písm. a) PŘVOD].* Citovaný přepravní řád dále uvádí, že: *„v případě silniční dopravy se veřejnou silniční osobní dopravou rozumí činnost dopravce spočívající v pravidelné přepravě osob, zavazadel, věcí a živých zvířat vozidly ve veřejné linkové dopravě včetně městské autobusové dopravy“ [§ 2 písm. b) PŘVOD].*

Pro úplnost zbývá vysvětlit pojem pravidelná přeprava. Pravidelnou přepravou se rozumí *„taková přeprava, která je provozována podle předem vyhlášeného jízdního řádu, což znamená, že časy příjezdů a odjezdů jsou cestujícímu předem známy“ [§ 2 písm. f) PŘVOD].*

V případě veřejné přepravy se též setkáváme s pojmem linková přeprava. Jako přepravu linkovou označujeme přepravu, která je pravidelná, provozovaná na určené trase. Označení linková přeprava se používá zejména ve veřejné hromadné osobní přepravě. Linková osobní přeprava označuje přepravu cestujících v určených časech a na určených trasách dle jízdního řádu. V tuzemských právních předpisech je tento termín používán zejména v ZoSD, který jím označuje osobní linkovou dopravu provozovanou autobusy nebo jinými silničními motorovými vozidly určenými pro přepravu osob. Linková přeprava je typická pro přepravu silniční a železniční, ale linkově bývá organizována i pravidelná lodní a letecká přeprava, avšak linky většinou nemívají speciální označení.

Dalším termínem, který je ve veřejné hromadné dopravě používán, je pojem městská hromadná doprava. Tou se rozumí systém linek osobní veřejné přepravy určený k zajišťování dopravní obsluhy na území města hromadnými dopravními prostředky. Obce zpravidla mívají vlastní integrovaný dopravní systém, který slouží buď pro samotné území města, nebo i pro jeho okolí, a ve kterém platí jednotné přepravní a tarifní podmínky, a provoz takovýchto linek je financován městem jednotným způsobem.

#### 4.2.2 Neveřejná přeprava

Převahu osob lze provozovat i neveřejným způsobem, tedy tak, že přeprava není nabízena neomezenému počtu potenciálních cestujících. V takovém případě hovoříme o přepravě neveřejné.

Jedná se o přepravu, která není provozována pravidelně v určitých časech dle jízdního řádu na určitých trasách, ale je provozována k uspokojování individuálních potřeb cestujících. Až na určité případy se nebude jednat o přepravu hromadnou. Takovýmto určitým specifickým případem může být situace, kdy je mimořádně vypraven autobus svážející cestující na místo konání nějaké mimořádné události, např. koncertu či fotbalového zápasu.

Většinou se bude jednat zejména o případy, kdy je přepravován cestující na základě individuální objednávky, např. taxislužba či podstatně nákladnější způsob přepravy - objednání soukromého letadla. Průvodním jevem neveřejné přepravy je její nepravidelnost, neboť se neuskutečňuje podle předem zveřejněného jízdního řádu a tarifu; smluvní přepravní podmínky však mohou být též dopravcem vydávány.

O neveřejné přepravě se výslovně zmiňuje i ZoSD, když uvádí: „*příležitostná osobní silniční doprava je neveřejná osobní doprava pro cizí potřeby, která není linkovou osobní dopravou nebo mezinárodní kyvadlovou dopravou a kterou se na základě předchozí objednávky zajišťuje přeprava osob včetně jejich zavazadel*“ (§ 2 odst. 10 ZoSD).

Dalším druhem neveřejné přepravy v silniční přepravě je taxislužba. „*Taxislužbou se rozumí osobní doprava pro cizí potřeby, kterou se zajišťuje přeprava osob včetně jejich zavazadel vozidly určenými k přepravě nejvýše 9 osob včetně řidiče a která není linkovou osobní dopravou, mezinárodní kyvadlovou dopravou nebo příležitostnou osobní silniční dopravou*“ (§ 2 odst. 9 ZoSD). Cestující si taxi může objednat mnoha způsoby, např. telefonicky či mávnutím ruky na projíždějící automobil. Podstatné je, že se jedná o uspokojování individuální potřeby toho kterého cestujícího. Pravidla pro provoz taxislužby jsou dána ZoSD. K provozu taxislužby je nutná licence udělovaná obcí s rozšířenou působností, na jejímž území je taxislužba provozována. Obec také může obecně závaznou vyhláškou určit podmínky udělení licence a za určitých podmínek nařízením stanovit maximální ceny jízdného. Obce také mohou vyhláškou stanovit jako podmínku výkonu provozu taxislužby složení zkoušky z místopisu,



právních předpisů či obsluhy taxametru. Pro provoz taxislužby je tedy nutno splnit celou řadu podmínek.

V současné době je velkým fenoménem služba nazývaná Uber. Jedná se o projekt (mobilní aplikaci) pocházející ze San Franciska. Tento projekt nabízí jakousi alternativu k tradičnímu pojetí taxislužby. V současné době systém funguje v 53 zemích světa a ve více než 200 městech po celém světě.<sup>43</sup> Tento systém využívá inovativní způsob kontaktu se zákazníky, kdy cestující prostřednictvím mobilní aplikace odešle svůj požadavek a aplikace vyhledá nejbližší možné řidiče. Uber tedy oficiálně nefunguje jako klasická taxislužba. Jednotliví řidiči Uberu mají se společností uzavřenou „dohodu o poskytování přepravy“. Služba Uber však nepodléhá takové regulaci jako taxislužby, přestože nabízí velice podobné, ne-li totožné služby. Řidiči Uberu nemusí mít žádnou licenci, nemusí skládat žádné zkoušky, nemají pojištění pro přepravu osob, nepodstupují žádné pravidelné zdravotní prohlídky, nepodléhají nárokům na vzdělávání a na technický stav vozidla, které musí splnit řidiči taxislužby, z utržených peněz zpravidla neplatí ani daně, neboť, jak sami argumentují, neprovozují žádnou živnost, pouze prostřednictvím aplikace nabízí možnost spolujízdy za příplatek na palivo. Nelze se tedy divit, že takováto situace se provozovatelům klasických taxi nelíbí. V mnoha městech (např. Paříži či Londýně) se konaly masové protesty taxikářů proti službě Uber. V mnoha státech (např. Německo, Španělsko) byla tato služba přímo zakázána, neboť obchází příslušné právní předpisy.

Z pohledu českého práva není situace také zcela jasná. Společnost Uber tvrdí, že předpisy regulující taxislužby se na ni nevztahují, neboť neprovozuje taxi, nýbrž smluvní přepravu. Příslušné veřejné orgány jsou však názoru opačného, kdy bylo již mnoho řidičů Uberu pokutováno.<sup>44</sup> Je nesporné, že řidiči Uberu přepravují cestující za úplatu. Příslušné úřady tvrdí, že by takovíto řidiči měli mít všechna potřebná oprávnění jako řidiči klasické taxislužby, neboť jak svým konceptem, tak stanovenými cenami poskytování jejich služeb koresponduje se službami nabízenými taxislužbou. Protiargumentem je to, že řidiči Uberu jezdí zpravidla méně než dvacet hodin týdně, nejsou profesionálními řidiči, jen zaplňují svůj volný čas a mají zájem sdílet náklady na

---

<sup>43</sup> UBER [online]. [cit. 2016-09-10]. Dostupné z WWW: <https://cs.wikipedia.org/wiki/Uber>

<sup>44</sup> ČERNÝ Aleš, VLKOVÁ Jitka. *Uber v Praze podle úřadů i právníka porušuje zákony* [online]. 2015-12-19 [cit. 2016-09-11]. Dostupné z: WWW: [http://ekonomika.idnes.cz/uber-podle-pravnika-porusuje-zakony-dvj-/ekonomika.aspx?c=A151218\\_184459\\_ekonomika\\_rny](http://ekonomika.idnes.cz/uber-podle-pravnika-porusuje-zakony-dvj-/ekonomika.aspx?c=A151218_184459_ekonomika_rny)

provoz svého automobilu. I v současné době je proti řidičům Uberu vedeno několik správních řízení. Z pohledu předpisů správní povahy je provoz služby Uber minimálně problematický. Pokud podnikání spočívá v tom, že daný subjekt přepravuje cestující za úplatu na území České republiky, musí mít dotyčný řidič oprávnění k provozování taxislužby. Tato povinnost fakticky platí pro toho, kdo cestující fyzicky přepravuje, tedy pro řidiče jednotlivých vozidel. Pokud však třetí subjekt (zde společnost Uber) propojí dopravce a cestujícího, nedopouští se tím ničeho nezákonného. Avšak společnost Uber již začala od řidičů, kteří mají zájem jezdit pod jejich vlajkou, vyžadovat příslušné živnostenské oprávnění k přepravě osob. Samotní řidiči Uberu si stěžovali na to, že ze strany společnosti Uber jim bylo jednoznačně deklarováno, že provoz vozidla v režimu Uber je legální a společnost za ně bude v případě problémů hradit pokuty. Přesto však již magistrát uložil některým řidičům pokuty a ze strany společnosti se řidičům zastání nedostalo. Vývoj právní problematiky služby Uber je velice dynamický. Je skutečností, že mnozí řidiči Uberu byli pokutováni, ovšem když se daná věc dostala k soudu, byla pokuta zrušena. Podle příslušného soudu (Městský soud v Praze) neexistuje žádný právní předpis, který by provozování úplatné spolujízdy zakazoval a řidič tak nemohl předem rozpoznat, že jeho jednání by mohlo být považováno za nezákonné, neboť využívání mobilní aplikace Uber nebylo zapovězeno žádným právním předpisem.<sup>45</sup> S tímto výkladem však nesouhlasí magistrát, který již avizoval, že proti rozhodnutí podá kasační stížnost k Nejvyššímu správnímu soudu ČR. Bude záležet, jak se k dané věci postaví soud vyšší instance, kdy jeho závěrečné stanovisko lze jen těžko odhadnout.

Dle mého názoru se fakticky v případě většiny řidičů Uberu jedná o provoz určitého druhu taxislužeb, byť o provoz ve značně omezené míře, kdy provoz Uber vozidla nebývá hlavním příjmem jeho provozovatele. Je však zřejmé, že velká část řidičů Uberu svou činnost provozuje pro zisk. Jsou tedy v zásadě dvě možnosti, jak nastalou situaci vyřešit. Jednou z nich je pojmout službu Uber jako provoz klasické taxislužby s tím, aby byli její řidiči nuceni splňovat zcela stejné povinnosti jako řidiči „klasických“ taxislužeb. Zákonem bude zcela jednoznačně stanovena hranice mezi podnikáním, jakožto pravidelným příjmem plynoucím z přepravy osob (být nemusí být hlavním příjmem), a spolujízdou, kdy je cestujícím přispíváno na cestu řidiči a tento

---

<sup>45</sup> *Soud zrušil pokutu řidiči Uberu* [online]. 2016-11-03 [cit. 2016-11-09]. Dostupné z WWW: <http://zpravy.aktualne.cz/domaci/soud-zrusil-pokutu-ridici-uberu-zprostredkovani-jizdy-prostr/r~5035554ea1ac11e6bea5002590604f2e/>

příspěvek mnohdy ani nepokrývá náklady na tuto přepravu. Bylo by zcela nesmyslné, aby se stejné povinnosti vztahovaly též na řidiče, kteří služby „Uber, Jízdomat, Blablacar“ apod. skutečně využívají k jejímu původnímu záměru, a to pouze jako příspěvek na svou vlastní cestu, kterou by řidič stejně tak vykonal, i kdyby žádného cestujícího nepřepřavoval. Druhou možností, která však může jít ruku v ruce s tou prve uvedenou, je částečná „odregulace“ mnohdy až příliš přísných a náročných podmínek pro provoz taxislužby. Jsem toho názoru, že jisté zmírnění podmínek by bylo vhodné, neboť se domnívám, že ve státě, ve kterém funguje systém tržního hospodářství, je přílišná regulace (nadto mobilních aplikací) ne zcela pozitivním jevem. Ovšem termínem „odregulace“ není v žádném případě míněno zmírnění kontroly řidičů taxi. Právě příliš drahé jízdné, nesmyslné zajištění s cestujícím a obecně nepoctivé praktiky řidičů „klasického“ taxi přivedly značné množství cestujících k alternativám, jako je tolik diskutovaný Uber. Každopádně z pohledu práva občanského se nepochybně jedná o uzavření smlouvy o přepravě osoby, ať ji daná osoba (cestující) uzavírá s klasickým řidičem taxi, či řidičem Uberu, neboť sama společnost Uber v České republice argumentovala tím, že v jejím případě jsou se zákazníky uzavírány individuální smlouvy o přepravě osob (mezi dopravcem – řidičem a cestujícím), kdy společnost Uber je pouze zprostředkovatelem.

Jako doprava neveřejná je provozována i doprava železniční, letecká či vodní. Zákon o dráhách se o neveřejné dopravě výslovně zmiňuje, když uvádí, že: „*neveřejná drážní doprava je doprava provozovaná dopravcem k uspokojování individuálních přepravních potřeb podle smluvních podmínek*“ (§ 24 odst. 3 ZoD). Bude se tedy jednat např. o zvlášť vypravený vlak, např. s fanoušky na sportovní utkání či jinou událost, kde je vypravení zvláštního dopravního spoje považováno za vhodné.

### **4.2.3 Jízdné**

Smlouva o přepravě osoby je smlouvou úplatnou, kdy má cestující povinnost uhradit cenu přepravy – jízdné. Tato povinnost je jednou z podstatných obsahových náležitostí SPO. V případě, že by úplata za přepravu uhrazena nebyla a přeprava by tedy byla provedena bezplatně (např. stopování, neboť zde cestující zpravidla řidiči neplatí), nemůžeme až na určité případy hovořit o uzavření smlouvy o přepravě osoby.

Cena jízdného je dána buď na základě tarifu, nebo sjednána individuálně, kdy je její výše pouze otázkou dohody smluvních stran. Např. cestující má zájem dopravit se z Prahy do Berlína, na internetových stránkách s nabídkou spolujízdy najde takovou osobu, která jede jím požadovanou trasu. Je čistě na těchto subjektech, jakou výši úplaty si sjednají. V případě takovéto individuální neveřejné přepravy je situace jednoduchá.

V kapitolách výše byl již zmíněn zásah (regulace) veřejného práva do oblasti soukromoprávní vztahující se k SPO. Popsaná veřejnoprávní regulace je dána i v oblasti výše úplaty za provedení přepravy. Příkladem pak může být již popisovaný případ provozu taxislužby. Veřejnoprávní orgány sice neurčují přesnou cenu jízdného, obce však mohou vyhláškou stanovit její horní hranici. Obce mohou na základě zákona č. 265/1991 Sb., o působnosti orgánů České republiky v oblasti cen, zastopovat jízdné na svém území. Například v Praze určuje maximální ceny jízdného pro vozidla taxislužby Magistrát hlavního města Prahy.<sup>46</sup> Problematika regulace cen v přepravě osob, zejména pak v oblasti taxislužeb, je hojně diskutována a existují četné názory pro regulaci i proti ní. Tato diskuse však není nikterak překvapivá, neboť je zcela zřejmé, že se v případě taxislužeb jedná o soukromé podnikání, kdy jde o smluvní poměr mezi dvěma soukromoprávními subjekty, do kterého však autoritativním způsobem zasahují orgány veřejné moci. Argumenty pro regulaci jsou spatřovány zejména v možném omezování hospodářské soutěže a to z těchto důvodů:

- 1) faktická nemožnost některých menších provozovatelů taxislužby nabízet služby v lukrativních lokalitách,
- 2) trh není rovnoměrně rozdělen, větší společnosti ovlivňují podmínky trhu,
- 3) souběžné fungování osob nabízejících přepravní služby, na něž se nevztahují pravidla pro taxislužbu a nedostatečná regulace této formy osobní přepravy,
- 4) existuje vyšší nabídka než poptávka, aniž by došlo ke snížení ceny jízdného, tedy nefunkční tržní prostředí v oblasti taxislužeb.

Možnost regulovat ceny jízdného u provozovatelů taxi je dána tím, že je tato služba zařazena do výměru ministerstva financí, které vydává seznam zboží a služeb s regulovanými cenami. Obec pak může za podmínek ministerstva regulovat cenu jízdného formou stanovení maximální povolené ceny. Zákon č. 526/1990 Sb., o cenách

---

<sup>46</sup> Dle nařízení č. 20/2006 Sb. hl. m. Prahy, Hlavní město Praha pevně stanovuje ceny pro taxislužbu: nástupní cena je maximálně 40 Kč, 1 kilometr jízdy může stát nanejvýš 28 Kč a cena čekání za minutu 6 Kč.

uvádí, že regulace je možná tam, kde hrozí omezení hospodářské soutěže, což by mohlo mít za následek negativní projev v oblasti cen sjednáváných mezi prodávajícím (dopravcem) a kupujícím (cestujícím). V případě taxislužby může obec regulovat ceny pouze tehdy, pokud jízda začíná a končí na území dané obce.

Za situace, kdy je podnikatelům určováno, za jakou cenu mají službu poskytovat, není překvapující, že takovéto omezování svobodného podnikání spočívající právě v cenové regulaci bylo předmětem soudního řízení. Nejvyšší správní soud rozhodoval o situaci, kdy byla provozovateli taxislužby v Praze udělena pokuta za to, že si dle svého ceníku vylepeného na vozidle účtoval jízdné ve výši 99,- Kč za kilometr, překročil tedy více než dvojnásobně maximální vyhláškovou cenu. Soud rozhodnutí o uložení pokutě zrušil, a to z důvodu, že: *„Skutečnost, že stěžovatel označil vozidlo taxislužby ceníkem, jež umístil na dveře a do interiéru vozidla, je mezi stranami nesporná. Taktéž není mezi stranami sporu o cenách v ceníku uvedených (nástupní sazba 70 Kč, cena za 1 km 99 Kč, čekání za 1 min. 10 Kč – sazba č. 1). Jestliže tedy stěžovatel označil své zboží (taxislužbu) cenou, za kterou je nabízel, splnil povinnost podle § 13 odst. 2 zákona o cenách, neboť toto ustanovení mu ukládá informovat o ceně, za kterou své zboží nabízí, nikoli o ceně, jež je v souladu s ustanoveními o regulaci cen. Správní orgány i městský soud proto při výkladu zákona o cenách pochybily, a proto jsou jejich rozhodnutí v tomto ohledu nezákonná.“*<sup>47</sup> Soud tedy sice zrušil dané rozhodnutí, ale nikoliv z důvodu, že by regulace byla neoprávněná, ale z důvodu, že pokuta byla uložena za jednání, které nebylo v rozporu s ustanovením, na které soud odkazoval. Naopak Nejvyšší správní soud ČR v citovaném judikátu výslovně potvrdil oprávněnost regulace cen taxislužby, kdy uvedl: *„Nejvyšší správní soud má za to, že provozování taxislužby představuje trh, který je (a to zejména v hlavním městě Praze) postižen silnou informační asymetrií (nedostatek informací zákazníků, jazyková bariéra, neznalost podmínek a celkového kontextu uživatelů služby), která ve svém důsledku vede k selhávání trhu a k omezení efektivní hospodářské soutěže. Tento trh tedy zcela jednoznačně odpovídá hypotéze obsažené v § 1 odst. 6 zákona o cenách.“*<sup>48</sup> Oprávněnost regulace byla v případě taxislužeb potvrzena i Ústavním soudem ČR, který je toho názoru, že regulace cen v případě taxislužby je zcela oprávněná a výslovně uvedl: *„regulace provozování taxislužby je standardní ve všech vyspělých zemích, a*

<sup>47</sup> Rozsudek Nejvyššího správního soudu ČR, č. j. 1 Afs 47/2010 – 79 ze dne 14. 4. 2011.

<sup>48</sup> Tamtéž.

*naopak nepřítomnost této regulace by vedla jen k prohlubování negativních jevů, které jsou v této oblasti všeobecně známy, a jistě jsou známy i stěžovatelce.*<sup>49</sup>

Přeprava osob taxislužbou není jediná oblast osobní přepravy, kde je jízdné regulováno. K jistému zásahu do smluvní volnosti stran dochází i ve veřejné dopravě silniční i železniční. Tato regulace je dána zákonem č. 526/1990 Sb., o cenách, kdy na základě tohoto zákona vydává ministerstvo financí cenové výměry, které obsahují seznam regulovaného zboží a služeb. Posledním vydaným výměrem je Výměr ministerstva financí 1/2017 ze dne 25. 11. 2016, kterým se vydává seznam zboží s regulovanými cenami. V tomto výměru je výslovně uvedena regulace pro integrované služby ve veřejné dopravě, železniční veřejnou vnitrostátní pravidelnou dopravu a veřejnou linkovou osobní vnitrostátní silniční dopravu. Tento výměr pro jednotlivé druhy přepravy stanoví určité druhy jízdného, tedy tzv. plné jízdné a jízdné snížené pro děti, studenty, držitele průkazu ZTP, osoby tělesně postižené, důchodce apod. U těchto zvláštních skupin je dána procentuální sazba, kterou snížené jízdné obsahuje v poměru k jízdnému plnému. Též může být stanoveno, že určité osoby mohou být přepravovány, aniž by měly povinnost uhradit jízdné. Tato skutečnost je však bez významu k faktu, že SPO je pojmově smlouvou úplatnou, a to z důvodu, že bezplatná přeprava je zvláštním druhem jízdného stanoveného právě příslušným cenovým výměrem.<sup>50</sup>

Co se týče úplaty za provedení přepravy, je na tomto místě možné připomenout již zmiňovaný zák. č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících. Dopravce provozující veřejnou dopravu je zpravidla podnikatelem, který se snaží maximalizovat svůj zisk a jezdit na pro něj lukrativních trasách. Zajištění přepravy obyvatelstva je však veřejným zájmem, a tak se konají výběrová řízení, kdy orgány veřejné moci na základě těchto řízení vybírají dopravce, kteří obstarávají i ne příliš vytižené trasy, a za zákonem daných podmínek získávají tyto dopravci kompenzace od veřejnoprávních subjektů, neboť samotné jízdné uhrazené cestujícími pro tyto dopravce nepřináší zisk.

S jízdným úzce souvisí i pojem tarif. Tarif je v obecném významu cenový sazebník. V oblasti přepravy osob pak tarif společně s přepravním řádem obsahuje

---

<sup>49</sup> Usnesení Ústavního soudu ze dne 31. 10. 2006, sp. zn. III. ÚS 692/06.

<sup>50</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.

právě výši jízdného včetně údajů, na které osoby se daná cena vztahuje. ZoSD uvádí, že tarif je sazebník cen za jednotlivé přepravní výkony při poskytování přepravních služeb a podmínky jejich použití (§ 2 odst. 20 ZoSD). Obdobnou definici lze nalézt i v ZoD.

Lze uzavřít, že SPO je smlouvu úplatnou a právě úplata, kterou je cestující povinen dopravci uhradit, se nazývá jízdné. Přestože uzavření smlouvy o přepravě osoby je soukromoprávním jednáním dvou subjektů, je z důvodu veřejného zájmu výše jízdného regulována veřejnoprávními předpisy, a to zejména maximální výše jízdného (např. taxislužby) či sazby jízdného pro určité znevýhodněné skupiny obyvatelstva.

#### **4.2.4 Zavazadlo**

V případě přepravy cestujícího tento nezřídka cestuje i se svými věcmi, které má uloženy v zavazadle. Zavazadlo je věc, která je přepravována s cestujícím (buť může být v odděleném prostoru). Kdyby byla věc přepravována samostatně, tedy nezávisle na cestujícím, nejednalo by se o zavazadlo, ale o zásilku pro kterou by platil jiný právní režim, kdy by byla s největší pravděpodobností přepravována na základě smlouvy o přepravě věci. Pro účely SPO je zavazadlo definováno v PŘVOD jako „*snadno přenosná věc, kterou vzhledem k rozměrům a hmotnosti lze snadno umístit ve vozidle nebo bez obtíží naložit do vozidla a nemůže-li tato věc svou povahou poškodit nebo znečistit cestující nebo vozidlo*“ [§ 2 písm. i) PŘVOD]. Aby mohlo být zavazadlo označováno jako zavazadlo, je nutné, aby splňovalo výše uvedenou definici, přičemž podrobnou úpravu podmínek pro přepravu zavazadel stanoví zejména smluvní přepravní podmínky vydávané jednotlivými dopravci. Pokud by tedy věc cestujícího dopravci předaná jako zavazadlo nesplňovala výše uvedenou definici a svou povahou by mohla např. znečistit či poškodit vozidlo, není považována za zavazadlo a dopravce je oprávněn odmítnout přepravu takovéto věci. Je také na dopravcích, zda určitým způsobem zpoplatní přepravu zavazadel, kdy např. zavazadla do určité hmotnosti budou přepravována bezplatně, ale od určité váhy či rozměrů bude přeprava již zpoplatněna. Limitace zavazadel do váhy či rozměrů má svůj důvod zejména v tom, že kromě povinnosti přepravit zavazadla, má dopravce primární povinnost postarat se o bezpečnost a pohodlí cestujících. Z toho důvodu mohou být zavazadla omezena co do rozměrů, hmotnosti či samotné povahy.

Zavazadla mohou být přepravována společně s cestujícím nebo odděleně. V případě, že je zavazadlo přepravováno společně s cestujícím, hovoříme o ručním zavazadle nebo spoluzavazadle (§ 18 PŘVOD). Ruční zavazadlo je přepravováno pod dohledem samotného cestujícího, který ho sám opatruje. Spoluzavazadlo je takové zavazadlo, které svými rozměry přesahuje rozměry ručního zavazadla a musí být umístěno zvlášť na místě určeném dopravcem ve vozidle v prostoru pro cestující.

Je-li zavazadlo přepravováno odděleně od cestujícího, znamená to, že cestující předá zavazadlo dopravci a nemá ho během přepravy k dispozici. Dle PŘVOD je zavazadlo přepravované tímto způsobem nazýváno jako zavazadlo cestovní. Dopravce je odpovědný za převzaté zavazadlo a odpovídá cestujícímu za jeho případné poškození či ztrátu. Povinností dopravce je zajistit, aby bylo zavazadlo přepraveno do místa určení nejpozději ve stejnou dobu jako cestující.

Nabízí se otázka, zda v případě přepravy zavazadla přepravovaného odděleně od cestujícího dochází ke vzniku samostatné smlouvy nebo se jedná o splnění povinnosti plynoucí ze smlouvy o přepravě osoby. Již v úvodu této kapitoly bylo řečeno, že zavazadlo se vztahuje k osobě cestujícího a v případě jeho přepravy jde fakticky o jednu z dalších povinností dopravce, která plyne z titulu uzavření SPO. Tento závěr vyplývá ze znění § 2552 OZ.<sup>51</sup> Pokud by bylo zavazadlo přepravováno zcela nezávisle na osobě cestujícího, bylo by zasláno z místa A do místa B, aniž by s ním současně byl přepravován cestující, nejednalo by se o zavazadlo, ale o věc zaslanou na základě smlouvy o přepravě věci.

Určitá ustanovení o smlouvě o přepravě věci jsou ale i tak v případě přepravy osob aplikovatelná. Přestože bylo uvedeno, že v případě přepravy zavazadla se jedná o závazek dopravce plynoucí ze SPO, tak v případě škody na zavazadle přepravovaném odděleně od cestujícího, bude náhrada této škody uplatňována dle ustanovení o náhradě škody při přepravě věci (§ 2554 odst. 2 OZ).

Přeprava zavazadla je dle OZ součástí smlouvy o přepravě osoby, avšak PŘVOD pojímá přepravu zavazadla zcela odlišně. V § 22 této vyhlášky je uvedeno, že *„cestovním zavazadlem je zavazadlo cestujícího, které se přijímá k přepravě na základě uzavřené samostatné přepravní smlouvy, a to po předložení jízdního dokladu cestujícího*

---

<sup>51</sup> Ustanovení § 2552 OZ: „(1) Má-li cestující zavazadlo, přepravuje je dopravce buď společně s ním a pod jeho dohledem, nebo odděleně. (2) Je-li zavazadlo přepravováno odděleně, dopravce dbá, aby bylo přepraveno do místa určení nejpozději ve stejnou dobu jako cestující.“



*platného nejméně do stanice, do níž cestující požaduje cestovní zavazadlo přepravit. “* Dále je v § 24 PŘVOD uvedeno, že *„přepravní smlouva o přepravě cestovního zavazadla je uzavřena přijetím cestovního zavazadla dopravcem k přepravě a vydáním přepravního dokladu o přijetí cestovního zavazadla k přepravě cestujícímu. “* Jak lze vidět, dochází ke zřejmému rozporu mezi občanským zákoníkem a vyhláškou, která zavádí zcela nový smluvní typ místo toho, aby zákon pouze konkretizovala a prováděla. Jsem stejně jako Frinta<sup>52</sup> toho názoru, že takovouto právní úpravu nelze v žádném případě kladně hodnotit, neboť takovéto znění může přinášet rozpory a mezi smluvní strany vnáší právní nejistotu. Přepravní řád, který je z hlediska hierarchie pramenů vyhláškou ministerstva, by v žádném případě neměl zavádět nový smluvní typ, obzvláště tehdy, není-li k tomu zákonem zmocněn. Účelem přepravního řádu je upřesnit stručná ustanovení občanského zákoníku upravující SPO, ovšem v samotném občanském zákoníku nenalezneme ustanovení, které by zakládalo povinnost uzavřít samostatnou přepravní smlouvu k zavazadlu. Je tedy zřejmé, že v tomto ohledu neplní PŘVOD svůj účel a naopak jeho znění týkající se přepravy zavazadel může být matoucí. Ostatně ani mezinárodní právní předpisy upravující přepravu osob neobsahují ustanovení o tom, že by v případě přepravy zavazadla mělo docházet k uzavírání speciální smlouvy. V tomto ohledu je tedy dané ustanovení v PŘVOD zcela ojedinělé, ovšem nikoliv pozitivním způsobem. Bylo by vhodné, aby v přepravním řádu bylo vypuštěno ustanovení o vzniku zvláštní přepravní smlouvy k zavazadlu a aby byl tento řád uveden do souladu s ustanoveními občanského zákoníku, kdy vhodným způsobem doplní stručná ustanovení vztahující se k přepravě zavazadla.

Pojem zavazadlo je též zmiňován v právních předpisech evropského i mezinárodního práva. Tyto předpisy upravují zejména situace, kdy dojde k poškození, ztrátě či zpoždění zavazadel. Pro příklad lze z evropských právních předpisů uvést Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 181/2011 ze dne 16. února 2011, o právech cestujících v autobusové a autokarové dopravě a o změně nařízení (ES) č. 2006/2004, které v čl. 7 uvádí: *„Maximální výše stanovená vnitrostátním právem pro odškodnění za ztrátu či poškození zavazadel nesmí být v jednotlivých případech nižší než 1200 EUR za zavazadlo.“* V praxi bude nejčastějším druhem přepravy, během které

---

<sup>52</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. 2265.

dochází ke ztrátě, poškození či zpoždění zavazadla, přeprava letecká. Úpravu pro tyto případy pak lze nalézt v Montrealské úmluvě, respektive nařízení Evropského Parlamentu a Rady (ES) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce při letecké dopravě cestujících a jejich zavazadel, změněné nařízením (ES) č. 889/2002, jež ve svých ustanoveních odkazuje právě na aplikaci Montrealské úmluvy. Zde je uvedeno, že dopravce odpovídá za zavazadlo v době, kdy je má ve své péči. Dále jsou zde stanoveny limity odpovědnosti dopravce za škodu na zavazadle, a to až do výše 1200 EUR, tedy stejné výše jako v předpisech upravujících autokarovou přepravu. O odpovědnosti dopravce za přepravu zavazadel bude blíže pojednáno v kapitole šesté.

Kromě „klasických“ zavazadel může cestující přepravovat také živé zvíře. I na tuto situaci pamatuje PŘVOD, když uvádí, že *„živá zvířata lze přepravovat za podmínek stanovených pro zavazadla, pokud tomu nebrání zvláštní právní předpisy a není-li tímto přepravním řádem stanoveno jinak. 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, neohrozila bezpečnost a zdraví osob a nebyla ostatním cestujícím při přepravě na obtíž. 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“* (§ 23 odst. PŘVOD).

Závěrem kapitoly lze shrnout, že cestující má právo na to, aby společně s ním bylo přepraveno jeho zavazadlo či živé zvíře, a to za podmínek stanovených příslušnými právními předpisy (v ČR zejména PŘVOD) nebo za podmínek stanovených dopravci. Je třeba rozlišovat, zda je zavazadlo přepravováno společně s cestujícím nebo odděleně. Dopravce cestujícímu odpovídá za to, že bude zavazadlo přepraveno řádně (nepoškozené) a včas (společně s cestujícím). Případná výše náhrady škody za poškození, ztrátu či zpoždění je v případě mezinárodní přepravy prováděné v rámci Evropské unie upravena evropskými právními předpisy.

### 4.3 Vznik a forma smlouvy

Smlouva o přepravě osoby je uzavírána mezi dopravcem a cestujícím. Pro její uzavření není vyžadována písemná forma a v běžném životě ani v písemné podobě zpravidla uzavírána nebude. Výjimkou mohou být např. některé případy přepravy nepravidelné, kdy písemné ujednání není vyloučeno a mnohdy bude naopak přínosné, budou-li vyjasněna vzájemná práva a povinnosti v písemné podobě. Přesto však v drtivé většině situací (hromadná přeprava osob) bude uzavření smlouvy neformálním právním jednáním.

V případě hromadné přepravy osob vzniká otázka, v jakém okamžiku je tato smlouva uzavřena. Stanovit přesný okamžik vzniku smlouvy je zcela zásadní, jak bude vysvětleno na praktické problematice v kapitole páté. Ustanovení o SPO v občanském zákoníku je stručné a není zde konkretizován moment, kdy k samotnému vzniku smlouvy má docházet. Bylo by možné uvažovat o tom, že v případě SPO budeme vycházet z obecných ustanovení OZ o uzavírání smluv, ale nesmí být opomenuto ustanovení § 2578 OZ, které uvádí, že *„podrobnější úpravu přepravy osob a věcí stanoví jiný právní předpis, zejména předpisy, kterými se stanoví přepravní řády, nestanoví-li tak přímo použitelný předpis Evropských společenství.“* Předpisy Evropských společenství jsou však předpisy, které jsou primárně spotřebitelského charakteru a *a priori* neřeší otázky teoreticko-právního rázu a podrobnější úprava okamžiku uzavření SPO zde uvedena není. Je tedy nutno vycházet z přepravních řádů, tedy z PŘVOD, který otázku vzniku přepravní smlouvy výslovně upravuje, ovšem jak bude ukázáno, ne zcela jasným způsobem.

Tato vyhláška uvádí dva způsoby uzavření přepravní smlouvy, kdy prvním ze způsobů je ten, kdy smlouva je 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“* (§ 3 odst. 2 PŘVOD). Druhým ze způsobů uzavření smlouvy je situace, kdy *„dopravce umožní cestujícímu nastoupení do vozidla bez jízdenky a jízdné cestující zaplatí bezodkladně po nástupu do vozidla“* (§ 3 odst. 3 PŘVOD).

Prve uváděná možnost znamená, že cestující učiní právní jednání spočívající v tom, že nastoupí do vozidla nebo vstoupí do vyznačeného prostoru, čímž *využije práva z jízdního dokladu*. Z tohoto ustanovení tedy vyplývá, že samotné zakoupení

jízdního dokladu, které předchází nástupu do vozidla či vstupu do přepravního prostoru není okamžikem uzavření přepravní smlouvy. K tomu, aby byla smlouva uzavřena, je dle PŘVOD nutné využít oprávnění z jízdního dokladu a provést faktické jednání spočívající ve vstupu do vozidla nebo označeného prostoru, který je přístupný pouze s platným jízdním dokladem. Někteří autoři jsou toho názoru, že takováto úprava není příliš vhodná a v konečném důsledku vyvolává více otázek než odpovědí.<sup>53</sup> Tomuto stanovisku je třeba přisvědčit, neboť úprava problematiky uzavření přepravní smlouvy je v některých ohledech poměrně komplikovaná, ne zcela přesná a zavádějící. Vzniká otázka, jestli dochází k uzavření smlouvy i v případě cestujícího bez platného jízdního dokladu.

Pokud tedy PŘVOD stanoví vznik přepravní smlouvy až jako faktické využití (nastoupení do) dopravního prostředku, jakým právním jednáním je zakoupení jízdenky, ke kterému dochází před samotným provedením přepravy? Dle současné právní úpravy zakoupení jízdenky neznamena uzavření přepravní smlouvy. Zakoupení jízdenky lze vyložit jako právní jednání cestujícího, jehož účelem je následné prokázání své povinnosti uhradit jízdné. Už samotné ustanovení upravující zakoupení jízdenky je ne zcela vhodné, neboť PŘVOD zavádí nový smluvní typ – kupní smlouva na jízdenku, přičemž se jedná o smlouvu, která v ustanoveních občanského zákoníku týkajících se smlouvy o přepravě osoby uvedena není. Přepravní řád tedy zákon neprovádí, ale spíše rozšiřuje zákonnou úpravu, stejně jako je tomu ve výše uvedené právní úpravě přepravy zavazadel.

Pokud cestující, respektive osoba kupující si jízdenku (neboť dle PŘVOD je vznik smlouvy spojen až s vstupem do dopravního prostředku nebo označeného prostoru) tuto skutečně zakoupí, bylo by toto jednání možno vykládat tak, že cestující tím fakticky akceptuje návrh dopravce na uzavření přepravní smlouvy a tuto svou vůli projevuje právě zakoupením jízdenky a přistoupením na smluvní přepravní podmínky. Po zakoupení jízdenky je pak pouze na jejím vlastníku, zda svého práva být přepraven, které prokazuje právě zakoupeným jízdním dokladem, využije či nikoliv. Může dojít k situaci, že osoba zakoupivší si jízdní doklad o přepravu vůbec zájem nemá a jízdní

---

<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. 2243.

doklad si zakoupila např. pouze ze sběratelských důvodů. V takovém případě její vůle přímo nesměruje k uzavření smlouvy.

Ovšem pokud by právní předpis výslovně stanovil, že přepravní smlouva vzniká zakoupením jízdního dokladu, ani tak by nebyl vyřešen spor o to, zda osoba cestující bez jízdního dokladu (tzv. „černý pasažér“) je osobou, která uzavřela přepravní smlouvu či nikoliv. Cestující bez jízdního dokladu vyvolává řadu teoreticko-právních otázek. Zejména je nutno zodpovědět, zda má vliv nezaplacení jízdného na vznik smlouvy o přepravě.

Pokud bychom předmětné ustanovení PŘVOD vykládali doslovně, kdy je uvedeno v § 3: „*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,*“ dospěli bychom k závěru, že v případě osoby neplaticí jízdné, smlouva uzavřena není. Výše uvedené znění by fakticky znamenalo, že přepravní smlouvu může uzavřít jen osoba s platným jízdním dokladem, neboť pro uzavření smlouvy musí být splněny dvě podmínky: (1) nastoupení do vozidla, (2) držení platného jízdního dokladu nebo jeho bezodkladné zakoupení v dopravním prostředku. Jak upozorňuje Frinta,<sup>54</sup> vhodnější formulaci obsahovala zrušená vyhláška č. 71/1999 Sb., o přepravním řádu pro silniční dopravu osob. Dle této vyhlášky k uzavření smlouvy došlo nástupem do vozidla, pokud cestující toto vozidlo neopustil před zahájením jízdy [§ 3 odst. 2 písm. a) vyhl. č. 71/1999 Sb., o přepravním řádu pro silniční dopravu osob].

Okamžik uzavření SPO je velice důležitý, mimo jiné z důvodu, že přírážka k jízdnému, v případě neprokázání se platnou jízdenkou, má charakter smluvní pokuty, byť s tímto názorem bylo v minulosti polemizováno a této sankci byl přisuzován správní charakter.<sup>55</sup> Je tedy nutné vycházet z předpokladu, že cestující bez platného jízdního dokladu uzavřel smlouvu o přepravě osoby se všemi právy a povinnostmi pro něj plynoucími, jako např. povinností uhradit přírážku k jízdnému, neprokáže-li se platnou jízdenkou. Je možné proti tomuto tvrzení vznést námitku, že ze strany černého pasažéra není dána jedna z náležitostí právního jednání – vůle k uzavření smlouvy. Vztah mezi

---

<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. 2243.

<sup>55</sup> Např. CHODĚRA, Oldřich. K právní povaze přírážek a pokut podle přepravních řádů. In: *Socialistické soudnictvo.* 1980, č. 8, s. 25 – 28.

dopracem a cestujícím je synallagmatický, tedy strany jsou si povinny plnit vzájemně. Pokud jedna strana nemá od samého počátku vůli plnit, tak smlouva nemůže být uzavřena. Takovouto úvahu je však třeba odmítnout, neboť je zřejmé, že cestující smlouvu uzavírá a má zájem na plnění, které se mu ze strany dopravce dostává. Má tedy zájem být přepraven, využít dopravního prostředku a tedy má zájem o uzavření smlouvy, byť s počátečním nepoctivým úmyslem neplnit dopravci za poskytnutí přepravy.

Přepravní smlouva je uzavírána v okamžiku, kdy osoba *bez jízdního dokladu* využije dopravního prostředku tím, že do něj nastoupí. Umožnění nástupu do dopravního prostředku nebo vyznačeného prostoru je konkludentní nabídkou možnosti využít přepravy. Osoba, která takto do dopravního prostředku či prostoru vstoupí, této nabídce využívá a svým jednáním nabídku fakticky akceptuje. Uzavírá tedy smlouvu o přepravě osoby, byť porušuje svou povinnost a nemá u sebe platný jízdní doklad. Z toho pro ni plynou nepříznivé následky, a to v podobě povinnosti zaplatit přírážku k jízdnému (smluvní pokutu), ovšem skutečnost, že osoba se přepravuje bez platného jízdního dokladu, neznamená, že by nebyla uzavřena smlouva o přepravě osoby a tato osoba by nebyla cestujícím. Pokud by k uzavření SPO nedošlo, bylo by značně problematické právě placení smluvní pokuty, neboť tato povinnost nastupuje jako následek nesplnění primární povinností cestujícího.

Je příhodné klást si otázku, pokud by černý pasažér nebyl smluvní stranou, na základě čeho by mu vznikla povinnost platit onu přírážku k jízdnému, neboť právě přírážka a její výše je záležitostí smluvních přepravních podmínek. I z tohoto důvodu je nutno hledět na osobu bez jízdního dokladu jako na osobu, která přepravní smlouvu uzavřela a která je cestujícím. Takovýto předpoklad ostatně obsahuje i samotný PŘVOD v § 7 odst. 6, kde je uvedeno: „*Nezakoupil-li si cestující jízdenku podle odstavce 3 nebo podle odstavce 5 a je přepravován bez platné jízdenky, považuje se za cestujícího, který se z příčin na své straně neprokázal platným jízdním dokladem.*“ V případě, že by smlouva uzavřena nebyla, dopravce by fakticky neměl nárok na uhrazení smluvní pokuty, mohl by se domáhat pouze neuhrazeného jízdného z titulu bezdůvodného obohacení, ovšem právo na uhrazení přírážky, jakožto smluvní sankce by zřejmě nevzniklo. Práva a povinnosti cestujícího, který jízdné uhradil a práva a povinnosti cestujícího, který se neprokázal platným dokladem, nejsou ale zcela totožná.

Zatímco v případě řádného uzavření smlouvy a splnění závazku cestujícího má tento právo být přepraven do místa určení, cestující bez platné jízdenky, který odmítne uhradit jízdné a přírážku, může být z přepravy vyloučen.<sup>56</sup>

Lze tedy uzavřít, že k uzavření přepravní smlouvy dochází i konkludentním právním jednáním, nástupem do vozidla bez jízdního dokladu, tedy takovým způsobem, který PŘVOD primárně vůbec neuvádí, ale až následně dovozuje v ustanoveních o cestujícím bez platného jízdního dokladu. Tento názor potvrdil ostatně i Ústavní soud ČR,<sup>57</sup> který kromě okamžiku vzniku smlouvy též určil, že přírážka k jízdnému má povahu smluvní pokuty. K závěru, že došlo k uzavření přepravní smlouvy i tehdy, pokud cestující neuhradil jízdné, lze dospět i jednoduchou úvahou. Vzhledem k tomu, že smluvní pokuta má akcesorický charakter, tedy je závislá na vzniku samotného smluvního poměru, tak k uzavření přepravní smlouvy musí dojít, jinak by totiž nebyl dán důvod k vymáhání přírážky k jízdnému – smluvní pokuty.

Úpravu v PŘVOD lze hodnotit jako poněkud nešťastnou, která právě v případě osoby bez jízdního dokladu na otázky neodpovídá, ale spíše nutí k úvahám, jak daná ustanovení vykládat. Přestože se na základě judikatury dospělo k jednoznačnému závěru v jakém okamžiku dochází k uzavření SPO a též byl vysvětlen charakter smluvní pokuty, tak by bylo vhodné, aby tato pravidla byla obsažena přímo v příslušném předpise. Fakticky by to znamenalo, aby místo dosavadního znění nepřiliš vhodného § 3 odst. 2 PŘVOD<sup>58</sup> vyhláška obsahovala např. znění následující: Přepravní smlouva je uzavřena, jestliže cestující nastoupí do vozidla nebo vstoupí do označeného prostoru přístupného jen s platným jízdním dokladem. Oproti současnému znění bude vypuštěno slovní spojení „využití práva z jízdního dokladu“, neboť výše bylo dokázáno, že i cestující bez dokladu využívá práva z přepravní smlouvy. Kromě změny úpravy týkající se černého pasažéra jsem toho názoru, že by bylo vhodné neodchylovat se od obecných

---

<sup>56</sup> Ustanovení § 18a zák. č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě a § 37 zák. č. 266/1994 Sb., o dráhách.

<sup>57</sup> „Tím, že cestující nastoupí do prostředku městské hromadné dopravy, konkludentně přistupuje na celý rozsah poskytované služby, včetně ceny za přepravu. Mlčky však přistupuje i na vedlejší ujednání této smlouvy, a to na závazek mít při sobě platnou jízdenku a tuto předložit ke kontrole oprávněné osobě dopravce. Možnost zavést konkrétní přírážku k tarifu v případě nezaplacení jízdného a její konkretizaci v přepravních podmínkách, lze považovat za druh smluvní pokuty.“ Nález pléna Ústavního soudu České republiky ze dne 10. 1. 2001, sp. zn. Pl. ÚS 33/2000.

<sup>58</sup> Ustanovení § 3 odst. 2 PŘVOD: „Přepravní smlouva je 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.“

ustanovení o vzniku smlouvy, kdy smlouva bude uzavřena v okamžiku, kdy dojde k akceptaci oferty na její uzavření.

Druhá možnost vzniku přepravní smlouvy upravená v § 3 odst. 2 PŘVOD již není tak problematická.<sup>59</sup> Jedná se o situaci, kdy cestující smí vstoupit do vozidla i bez jízdního dokladu, ovšem s tím, že jízdné zaplatí po nástupu do vozidla (např. placení jízdného ve vlaku průvodčímu).

Co se týče letecké a vodní přepravy osob, tak zde s ohledem na to, že neexistují přepravní řády (byly zrušeny k 1. 1. 2014), tak je nutno vycházet z obecných ustanovení OZ a za vznik přepravní smlouvy považovat okamžik, kdy dojde ke střetu nabídky s jejím přijetím. Jak v případě přepravy letecké tak vodní, můžeme za tento okamžik označit situaci, kdy dojde k úhradě jízdného, neboť v tento okamžik dochází k akceptaci nabídky. V případě letecké přepravy bude prakticky vyloučeno konkludentní uzavření smlouvy nástupem do letadla s ohledem na specifika této přepravy, zejména bezpečnostní opatření před nástupem do letadla, neboť do letadla smí nastoupit jen osoba s platným cestovním dokladem, jejíž totožnost je zkontrolována na základě cestovní pasu, kdy je mnohdy vyžadováno, aby se jednalo o cestovní pas s biometrickými údaji.<sup>60</sup>

Výše bylo uvedeno, jakým způsobem, respektive jakým okamžikem dochází k uzavření přepravní smlouvy v případě veřejné přepravy osob. Nebyl tedy zatím zmíněn okamžik uzavření SPO v přepravě neveřejné. V případě přepravy neveřejné není úprava obsažena v přepravních řádech a je tedy nutno vycházet z obecné úpravy vzniku smluvního poměru obsaženého v OZ. S ohledem na to, že v případě přepravy neveřejné, má SPO konsensuální charakter, tak za okamžik uzavření smlouvy můžeme označit moment, kdy dojde ke střetu souhlasného projevu vůle smluvních stran. Není tedy zapotřebí faktického provedení přepravy. Povinnost umožnit cestujícímu se přepravit je realizací práva cestujícího, které vzniklo na základě uzavřené přepravní smlouvy. Hovoříme-li tedy o přepravě neveřejné, půjde o situace, kdy cestující bude

---

<sup>59</sup> Ustanovení § 3 odst. 3 PŘVOD: „Přepravní smlouva je též uzavřena, umožní-li dopravce cestujícímu nastoupení do vozidla bez jízdenky a jízdné cestující zaplatí bezodkladně po nástupu do vozidla.“

<sup>60</sup> Cestovní pas s biometrickými údaji obsahuje strojově čitelné údaje (např. typ dokladu, kód vydávajícího státu, příjmení jméno, číslo cestovního dokladu, státní občanství, datum narození, pohlaví atd. a zejména kontrolní číslice, které jsou číselným vyjádřením vybraných údajů ve strojově čitelné zóně) a nosič dat pro uchování údajů o zobrazení obličeje, údajů o otiscích prstů rukou, údajů zpracovaných na datové stránce cestovního pasu a dalších bezpečnostních prvků stanovených přímo použitelnými právními předpisy Evropských společenství.



sjednávat smlouvu s dopravcem individuálně, zpravidla bude cestující tím, kdo si přepravu objednává. Jednání mezi dvěma stranami je nutno vykládat dle § 1731 OZ, ve kterém je uvedeno, že: „z návrhu na uzavření smlouvy musí být zřejmé, že ten, kdo jej činí, má úmysl uzavřít určitou smlouvu s osobou, vůči níž nabídku činí.“ Jedná se o ustanovení, které stanoví, že z projevu vůle osoby nabízející uzavření smlouvy, musí být jasné, že má opravdový zájem o její uzavření, tedy že její úmysl smlouvu uzavřít je vážný. V ustanovení následujícím je uvedeno, že: „právní jednání směřující k uzavření smlouvy je nabídkou, pokud obsahuje podstatné náležitosti smlouvy tak, aby smlouva mohla být uzavřena jeho jednoduchým a nepodmíněným přijetím, a pokud z něho plyne vůle navrhovatele být smlouvou vázán, bude-li nabídka přijata“ (§ 1732 odst. 1 OZ). Toto ustanovení uvádí, že nabídka na uzavření smlouvy musí být dostatečně určitá, respektive musí obsahovat všechny podstatné náležitosti, aby mohla být považována za kvalifikovanou nabídku, která může být následně jednoduše a nepodmíněně přijata. Občanský zákoník dále rozlišuje nabídku odvolatelnou a neodvolatelnou. Kromě tohoto dělení zná OZ nabídky učiněné v ústní nebo v písemné formě. Pro nabídky učiněné v ústní formě platí, že musí být přijata bezodkladně, ledaže něco jiného plyne z jejího obsahu nebo z okolností, za nichž byla učiněna.

Osoba, které je nabídka na uzavření smlouvy adresována, musí tuto nabídku přijmout bez dodatků, výhrad či jiných změn. Pokud by přijetí nabídky obsahovalo dodatky, výhrady či obsahovalo další návrhy změn, jednalo by se o učinění nové nabídky. V praktickém životě bude smlouva uzavírána zpravidla na základě objednávky. Pro příklad uveďme situaci, kdy určitá osoba má zájem být letecky přepravena privátním letadlem z Prahy do Ostravy. Osloví tedy společnost zabývající se leteckou přepravou osob a do této společnosti zašle poptávku. Společnost osobě mající o přepravu zájem vytvoří nabídku obsahující náležitosti přepravní smlouvy. Ve chvíli, kdy zájemce o provedení přepravy tuto nabídku akceptuje, je přepravní smlouva uzavřena.

V oblasti mezinárodní právní úpravy byla zmíněna nařízení EP týkající se přepravy osob, které upravují zejména práva cestujících jakožto spotřebitelů a neobsahují výslovnou úpravu vzniku smlouvy samotné. Ani v dalších mezinárodních právních předpisech není upraven okamžik vzniku přepravní smlouvy. Montrealská

úmluva upravující leteckou přepravu, Úmluva COTIF, ani Úmluva CVR neobsahují ustanovení týkající se vzniku přepravní smlouvy.

Lze tedy shrnout, že otázka vzniku SPO není ve všech případech zcela jasná. V případě české právní úpravy je nutno rozlišovat, zda se jedná o přepravu osob veřejnou nebo neveřejnou. V případě přepravy veřejné je nutno hledat úpravu v § 3 PŘVOD (kdy tato úprava však není příliš vhodná) a v případě neveřejné přepravy pak v obecných ustanoveních OZ upravujících vznik smluv. Smlouva o přepravě osoby má konsensuální charakter a je uzavřena v okamžiku, kdy dojde k akceptaci nabídky. Smlouva o přepravě osoby bývá velice často uzavírána také konkludentním právním jednáním spočívajícím ve využití dopravního prostředku, které znamená přistoupení k přepravním podmínkám dopravce.

#### 4.4 Jízdní doklady

Jízdní doklad je v případě smlouvy o přepravě osoby zcela stěžejním dokumentem. V případě přepravy silniční či železniční hovoříme o jízdence, v případě přepravy letecké pak o letence. Právní předpisy neurčují, v jaké podobě mají být tyto jízdní doklady vydávány. S ohledem na rychlý vývoj technologií již delší dobu není jízdenka jen klasickým „kusem papíru.“ V dnešní době má cestující na výběr z více možností, jakou jízdenku si obstará.

Kromě klasických papírových existují i tzv. elektronické jízdenky. Elektronická jízdenka je označení pro sestavu dat v elektronické formě, kterou cestující obdrží elektronickým přenosem a která plní obdobnou funkci jako klasická papírová jízdenka nebo letenka fyzicky předaná při nákupu.<sup>61</sup> Takováto jízdenka pak zpravidla obsahuje kód, díky kterému je možné ověřit její pravost. Takováto jízdenka je cestujícím zasílána prostřednictvím SMS zprávy, prostřednictvím e-mailu či mobilní aplikace. Pro příklad uveďme, že SMS jízdenky jsou hojně využívány v pražské hromadné dopravě, jako příklad jízdenky zasílané pomocí e-mailu je možno uvést e-jízdenku z rezervačního systému AMSBUS, který je nejrozšířenějším rezervačním systémem pro autobusovou přepravu osob na území České republiky.

---

<sup>61</sup> *Elektronická jízdenka nebo letenka.* [online]. [cit. 2016-10-19]. Dostupné z WWW: [https://cs.wikipedia.org/wiki/Elektronick%C3%A1\\_j%C3%ADzdenka\\_nebo\\_letenka](https://cs.wikipedia.org/wiki/Elektronick%C3%A1_j%C3%ADzdenka_nebo_letenka)

Kromě hlediska formy, ve které je jízdenka vydávána, existuje další dělení jízdních dokladů. Jednou z možností, jak se jízdenky člení je členění dle PŘVOD (§ 4 odst. 2 PŘVOD). Jízdenka dle PŘVOD může být určena pouze pro jednotlivou jízdu. Dalším druhem jízdenky je jízdenka časová, která je vydána pro určité časem limitované období (ať již např. denní či čtvrtletní), kdy cestující může v tomto vymezeném období absolvovat neomezený počet jízd. Dále se dle PŘVOD považuje za jízdní doklad také průkaz, jehož držitel má dle zvláštního předpisu, tarifu či smluvních přepravních podmínek nárok na přepravu [§ 4 odst. 1 písm. c) PŘVOD]. Bude se tedy jednat např. průkaz ZTP, ale též se může jednat o občanský průkaz, jež je dokladem prokazujícím věk cestujícího, kdy dle tarifu či smluvních přepravních podmínek může být stanoveno, že cestující od určitého věku mají nárok na přepravu bez nutnosti hradit jízdné.

Krom členění uvedeného v PŘVOD se ještě často setkáme s pojmem jízdenka zpáteční, která neznamena nic jiného, než to, že je ji možno využít pro cestu z výchozího místa do místa cílového a zpět. Příkladem, kde bývá využívána, je železniční přeprava.

Dalším způsobem členění jízdenek je členění dle toho, zda jízdenku lze využít pouze na konkrétní trase nebo zda se jedná o jízdenku síťovou, která plní svou funkci na určitém území (území dopravní sítě), kdy je v tomto území možno využít veškeré dopravní prostředky zde dopravcem provozované (autobus, trolejbus, metro atd.).

Jízdenky mohou být také vydávány pouze pro určitou skupinu osob a tyto osoby pak zpravidla mají určitým způsobem zvýhodněnou cenu jízdného. Jde např. o jízdenky žakovské, studentské či skupinové.

Jízdenky lze také dělit na přenosné a nepřenosné. Přenosná jízdenka znamená, že jednu a tu samou jízdenku může využívat více osob. Není tedy svázána s konkrétním cestujícím, ale oprávnění k přepravě plynoucí z této jízdenky má každý, kdo je jejím oprávněným držitelem. Nepřenosná jízdenka je určena pouze pro jednu konkrétní osobu.

S ohledem na to, že jízdní doklad je velice podstatným dokumentem, je vhodné se alespoň stručným způsobem zmínit o jeho právní povaze. Existují dvě hlavní teorie o právní povaze jízdních dokladů. Dle teorie první je jízdenka cenným papírem, ve kterém jsou inkorporována práva cestujícího. Takovému pohledu by odpovídalo i

ust. § 3 odst. 2 PŘVOD, ve kterém je uvedeno, že přepravní smlouva je uzavřena, jestliže cestující využije svého *práva k přepravě z jízdního dokladu* tím, že nastoupí do vozidla. Dle OZ je cenný papír listinou, se kterou je právo spojeno takovým způsobem, že je po vydání cenného papíru nelze bez této listiny uplatnit ani převést (§ 514 OZ). Dále pak OZ stanoví náležitosti, které musí vydaný cenný papír splňovat. Znění uvedené v PŘVOD je však i ve srovnání s mezinárodní úpravou SPO ojedinělé, neboť v jiném právním předpisu není uvedeno, že cestující by čerpal práva z jízdního dokladu.

Dle druhé teorie jízdní doklad není svou povahou cenným papírem a plní pouze funkci legitimační. Je potvrzením, že došlo k uzavření smlouvy, ovšem cestující tímto dokladem pouze prokazuje uzavření smlouvy, nikoliv z něj čerpá práva. Druhá teorie je teorií převažující a na jízdní doklad není zpravidla nahlíženo jako na cenný papír.

Lze tedy učinit závěr, že právo, o němž zákonodárce v § 3 odst. 2 PŘVOD prohlašuje, že vyplývá z jízdního dokladu, ve skutečnosti plyne z jiných skutečností a zároveň, že jízdenka nesplňuje minimální požadavky, které občanský zákoník na cenný papír klade. Ani jízdenku vydanou podle PŘVOD tudíž nelze chápat jako cenný papír, nýbrž pouze jako listinu legitimační.<sup>62</sup>

#### **4.5 Další dokumenty související s přepravou osob**

Kromě jízdenky existují i další dokumenty, které úzce souvisí se smlouvou o přepravě osoby. Jedním z takovýchto dokumentů je místenka. Pojem místenka je výslovně uveden v PŘVOD. Jedná se fakticky o rezervační doklad, který si cestující kupuje za účelem rezervace konkrétního místa sezení v prostředku hromadné dopravy. Místenka je využívána zejména v autobusové a železniční přepravě. Takováto rezervace míst se týká přepravy dálkové, nikoliv městské. Místenky pak bývají prodávány zpravidla společně s jízdenkou, kdy se velice často jedná o jeden doklad, tedy jízdenku s přesně označeným místem k sezení. Stejně tak jako je cestující povinen prokázat se platnou jízdenkou, tak v daných spojích je povinen prokázat se místenkou. Pokud je na dané místo v určitém dopravním prostředku zakoupena místenka, může toto místo cestující bez místenky obsadit pouze v případě, že místo

---

<sup>62</sup> FRINTA, Ondřej. Smlouva o přepravě osoby v novém soukromém právu. Praha: 2017, Wolters Kluwer, s. 227, rukopis v tisku.

není nárokováno cestujícím s platnou místenkou (§ 8 odst. 2 PŘVOD). Pokud osoba bez zakoupené místenky obsadí místo, pro které byla zakoupena místenka a odmítá je opustit, je takovéto jednání považováno za hrubé porušení přepravních podmínek a cestující může být z přepravy vykázán [§ 15 písm. c) PŘVOD]. Místenka musí obsahovat obchodní jméno dopravce, výši zaplacené ceny za místenku, označení spoje a rezervovaného místa ve vozidle a údaje umožňující kontrolu platnosti a správnosti jejího použití.

Dále PŘVOD obsahuje ustanovení o dokumentech, které jsou potvrzením o zaplacení příplatkové ceny za využití vlaku vyšší třídy či příplatku za lůžko. Pro tyto dokumenty platí obdobná ustanovení jako pro místenky, neboť se také fakticky jedná o úhradu nadstandardních služeb (vlak vyšší kvality, lůžková úprava atd.). Zpravidla je takováto služba zakupována společně s jízdenkou, kdy cestující obdrží doklad o zaplacení této služby, kterým se následně musí prokázat.

Dalším dokumentem vztahujícím se k přepravě je zavazadlový lístek. Tuto listinu vydává dopravce a obsahuje počet a povahu zavazadel, kdy je fakticky dokladem potvrzujícím převzetí zavazadel. Vydání zavazadlového lístku dopravcem je bezplatné. Náležitosti zavazadlového lístku jsou konkretizovány v § 24 odst. 2 PŘVOD. Se zavazadlovým lístkem se lze také často setkat v přepravě letecké, kde hraje velice důležitou roli, neboť právě během tohoto druhu přepravy dochází často ke ztrátě či poškození zavazadel a zavazadlový lístek je potvrzením o převzetí zavazadla dopravcem. Zavazadlový lístek se vydává ke každému zavazadlu, které není zavazadlem příručním. Jedna část zavazadlového lístku je připevněna k zavazadlu a menší ústřížek (druhá část zavazadlového lístku) je předána cestující zpravidla společně s palubním lístkem.

#### **4.6 Podstatné obsahové náležitosti**

Smluvní volnost můžeme označit jako jednu z ústředních zásad práva občanského, přičemž v současném občanském zákoníku je na ni kladen zvláštní důraz, kdy smluvní strany mohou uzavřít prakticky jakoukoliv smlouvu, která odpovídá základním požadavkům na uzavírání smluv. O významu této zásady svědčí již ta skutečnost, že je zakotvena hned v prvním paragrafu občanského zákoníku, kdy je v odstavci druhém uvedeno: *„Nezakazuje-li to zákon výslovně, mohou si osoby*

*ujednat práva a povinnosti odchylně od zákona; zakázána jsou ujednání porušující dobré mravy, veřejný pořádek nebo právo týkající se postavení osob, včetně práva na ochranu osobnosti.“*

S ohledem na rozmanitost životních situací není možné, aby byly v OZ upraveny všechny případy a každá konkrétní smlouva či dohoda byla konkretizována jednotlivými ustanoveními občanského zákoníku. I tak jsou v OZ upraveny více než tři desítky smluvních typů, které lze označit za ty nejčastěji uzavírané. Dle OZ platí, že strany mohou uzavřít i takovou smlouvu, která není občanským zákoníkem výslovně upravena, tzv. inominátní smlouva (§ 1746 odst. 2 OZ).

Smlouva o přepravě osoby však v OZ upravena je, byť jak již bylo řečeno, jedná se o úpravu poměrně stručnou, kdy konkretizaci těchto ustanovení musíme hledat v přepravních řádech či mezinárodních právních předpisech. Obsah těchto základních ustanovení však zahrnuje podstatné obsahové náležitosti tak, jak to předvídá § 1746 ve svém prvním odstavci.<sup>63</sup>

*Essentialia negotii* představují právě takové složky právního jednání, které odlišují dané právní jednání od ostatních právních jednání a zároveň z hlediska zákonné úpravy jsou pro takový typ vyžadovány. Pokud smluvní strany hodlají uzavřít smlouvu konkrétního smluvního typu, je sjednání takovýchto obsahových složek zcela nezbytné; hovoříme tedy o tom, že pro daný smluvní typ jsou tyto obsahové složky esenciální. Pokud by podstatné obsahové složky sjednány nebyly, jednalo by se tak pravděpodobně o smlouvu inominátní.

V některých případech nemusí být zcela zřejmé, jaké obsahové náležitosti právního jednání směřujícího k uzavření určitého typu smlouvy jsou vyžadovány. Avšak právě takovýto nedostatek může mít za následek to, že účastníci vůbec neuzavřou smlouvu, kterou uzavřít zamýšleli, byť jejich právní jednání lze považovat za platné. V OZ jsou podstatné obsahové náležitosti obsaženy v úvodních ustanoveních k tomu kterému smluvnímu typu, přičemž tato ustanovení mívají kogentní charakter.

I přesto, že OZ jednoznačně upřednostňuje takový výklad právního jednání, které lze vyložit jako platné, před výkladem, který jej hodnotí jako neplatný (§ 574

---

<sup>63</sup> Ustanovení § 1746 odst. 1 ZOK: „Zákonná ustanovení upravující jednotlivé typy smluv se použijí na smlouvy, jejichž obsah zahrnuje podstatné náležitosti smlouvy stanovené v základním ustanovení pro každou z těchto smluv.“

OZ), tak nedostatek podstatných obsahových náležitostí lze jen těžko zhojit např. výkladem. Výkladem není možné nahrazovat něco, co smluvní strany při svém jednání zcela opomněly. Nedostatek v ostatních ujednáních smluvních stran (tedy těch, které nejsou *essentialia negotii*) s sebou nepřináší tak závažné právní následky jako nedostatek podstatných obsahových náležitostí, neboť tato další ujednání je možné nahradit výkladem či následným dodatkem sjednaným mezi smluvními stranami. Z výše uvedeného plyne, že k tomu, aby bylo možné určitou smlouvu podřadit pod konkrétní smluvní typ, musí bezpodmínečně obsahovat podstatné obsahové náležitosti, jak je předvídáno v ustanovení § 1746 OZ.

Nyní se tedy podívejme blíže na podstatné obsahové náležitosti smlouvy o přepravě osoby. Základní ustanovení kogentního charakteru je uvedeno v § 2550 a zní následovně: „*Smlouvou o přepravě osoby se dopravce zavazuje přepravit cestujícího do místa určení a cestující se zavazuje zaplatit jízdné.* Z tohoto znění je zcela patrné, že smlouva je uzavírána mezi smluvními stranami, kterými jsou doprovce a cestující (výklad k těmto subjektům viz výše – kapitola 4.1).

Aby se jednalo o SPO, musí být ve smlouvě ujednána povinnost dopravce přepravit cestujícího. Tato povinnost fakticky znamená, že dopravce je povinen cestujícího přemístit z místa nástupu do místa určení. Takovéto vysvětlení se zdá být na první pohled jednoduché a ve velké části případů zcela dostačující, neboť stanoví, že dopravce je povinen provést přepravu cestujícího z místa A do místa B. Ovšem může nastat situace, a v reálném životě k ní často dochází, že místo nástupu je shodné s místem určení, tedy nejedná se o přepravu z místa A do odlišného místa B, ale místo A a místo B jsou místa totožná. Takovouto situací jsou míněny např. okružní jízdy či vyhlídkové lety. Jedná se i s ohledem na rozvoj turistiky o poměrně běžný jev. Dívaje se na tuto situaci z hlediska právního, tak skutečnost, že výchozí a cílové místo jsou místy totožnými, není podstatná. Podstatné je tolik, že cestující je přepravován do místa určení v situaci, kdy přepravu provádí dopravce a cestující je povinen mu za tuto službu platit úplatu. Bylo by zcela nedůvodné, snažit se kvalifikovat tento smluvní poměr jinak než jako smlouvu o přepravě osoby a především by taková snaha ani nebyla nijak logicky odůvodnitelná. Na cestujícího, který absolvuje cestu, kdy místo nástupu je shodné s místem určení je nutno nahlížet jako na subjekt, který uzavřel smlouvu o přepravě o osoby a z tohoto závazku pro něj (stejně jako pro osobu

dopravce) vyplývají příslušná práva a povinnosti. I na tento způsob přepravy lze aplikovat příslušná ustanovení OZ, přepravních řádů a dalších právních předpisů upravující ten který druh přepravy. Lze uzavřít, že pro SPO je podstatnou obsahovou náležitostí ujednání o povinnosti dopravce přepravit cestujícího bez ohledu na to, zda místo určení je totožné s místem nástupu.

Další podstatnou obsahovou náležitostí, kterou musí SPO obsahovat, je specifikace místa určení, tedy místa, kam má být cestující přepraven. Výše bylo uvedeno, že není podstatné, zda je místo určení shodné s místem nástupu. Nyní je nutno zodpovědět otázku, jakým způsobem má být ve smlouvě upraveno ono místo určení. Při výkladu budeme vycházet z předpokladu, že cestující ví, kam se chce přepravit. Možná tento předpoklad zní úsměvně, ale je nutné brát v potaz situaci, kdy např. osoba podnapilá má platnou síťovou jízdenku (tedy prokazatelně uzavřenou smlouvu o přepravě osoby) a pouze bezcílně využívá prostředky hromadné dopravy bez toho, aby věděla, kam se chce dopravit. Tuto situaci si nyní odmysleme a vycházejme z toho, že cestující ví, kam chce být přepraven. V případě některých druhů přepravy je situace s místem určení poměrně prostá, zejména v případě přepravy letecké či námořní. Cestující není vpuštěn na palubu letedla či lodi, neprokáže-li se přepravním dokladem, zpravidla palubním lístkem, na kterém je obvykle vyznačeno i místo určení. Místo určení je cestujícímu i dopravci známo ihned při objednávání příslušného druhu přepravy. Poněkud odlišná může být situace v přepravě železniční či silniční, zejména jedná-li se o městskou hromadnou dopravu. Při přepravě individuální je totiž situace zcela jasná, neboť cestující si přepravu individuálně objednává a tak je mezi ním a dopravcem místo sjednáno konkrétně. V městské hromadné dopravě dopravce přepravuje mnoho cestujících a logicky nemá s každým individuálně ujednáno místo určení. Dopravní prostředek tedy zastavuje na zastávkách dle jízdního řádu. Již bylo řečeno, že v případě hromadné dopravy může být smlouva uzavřena konkludentním jednáním, kdy cestující nastoupí do dopravního prostředku a řidiči daného dopravního prostředku není známo, kam se cestující chce přepravit. V těchto případech je místem určení jedna ze zastávek, na kterých je dopravce povinen zastavit dle jízdního řádu, který vydal.

Podstatnou obsahovou náležitostí je tedy sjednání místa určení, přičemž toto ujednání o místu určení může být buď zcela individuální, případně je dáno místem



zastávek dle jízdního řádu. Podstatné je to, že je dané místo známo oběma smluvním stranám.

Nutným obsahem SPO je i ujednání o povinnosti cestujícího zaplatit jízdné. Smlouva o přepravě osoby je smlouvou úplatnou, kdy cestující až na výjimky (osoby určitého věku, osoby s postižením atd.) jsou povinni hradit dopravci úplatu za provedení přepravy. Tyto výjimky, o nichž bude dále hovořeno, však nemají vliv na to, že smlouva o přepravě osoby je pojmově smlouvou úplatnou. Pokud by úplata sjednána nebyla a cestující by byl přepravován bezplatně, tedy bez toho, aby platil jízdné (např. cestování autostopem), nejednalo by se o ujednání SPO, neboť by úplatnost, jakožto podstatná obsahová náležitost, chyběla.

Pokud jde o výši úplaty, tak ta může být stanovena různými způsoby. Jednou z možností je, že tato dohoda je čistě ujednáním mezi dopravcem a cestujícím bez toho, aby toto ujednání o výši úplaty podléhalo jakékoliv regulaci. Jedná se o případy individuální přepravy, kdy výše jízdného může být prakticky libovolná (toto se však nevztahuje na provozování taxislužby), tedy velice nízká či naopak enormně vysoká.

Při přepravě osob je velice často dána situace, kdy je cena přepravy určitým způsobem regulována veřejnoprávními normami. Takovýmto příkladem může být provoz taxislužby, při kterém dochází k uzavření SPO, ovšem výše jízdného je zpravidla regulována vyhláškami dané obce, ve které je taxislužba provozována, a to tím způsobem, že jsou stanoveny maximální možné limity za cenu jednoho kilometru. Přeprava osob, respektive dopravní obslužnost je také zájmem státu, a tak jsou ceny jízdného regulovány též v hromadné silniční a železniční přepravě osob. Tato možnost regulace cen je dána primárně zák. č. 526/1990 Sb., o cenách, kdy na základě tohoto zákona dochází k vydávání cenových výměrů obsahujících seznam regulovaného zboží či služeb. Právě v těchto výměrech jsou obsaženy též přepravní služby včetně jejich přesného vymezení, i způsob této cenové regulace.

Lze shrnout, že podstatným obsahovým znakem SPO je její úplatnost, byť v určitých situacích cestující platit jízdné nemusí (jedná se o případy tzv. zvláštního druhu jízdného). Výše jízdného může být sjednána zcela individuálně, ale v případech přepravy veřejné se lze setkat s regulací cen ze strany státu.

Při pohledu do zák. č. 40/1964 Sb., občanský zákoník, tedy do předpisu, jež předcházel současnému OZ, je zřejmé, že základní ustanovení smlouvy o přepravě

osoby bylo odlišné, neboť v § 760 bylo uvedeno následující: „*Smlouvou o přepravě osob vzniká cestujícímu, který za stanovené jízdné použije dopravní prostředek, právo, aby ho dopravce přepravil do místa určení řádně a včas.*“ Je tedy zřejmé, že oproti znění současnému zde bylo výslovně uvedeno ustanovení o použití dopravního prostředku. K tomu, aby byla platně uzavřena smlouva o přepravě věci dle tehdejší právní úpravy, bylo nutné, aby tato přeprava byla provedena za pomoci dopravního prostředku. Naskytá se otázka, zda je použití dopravního prostředku nezbytné k uzavření SPO i podle úpravy současné. Přestože se jedná o podstatnou změnu základního ustanovení, důvodová zpráva k tomuto neuvádí nic, neboť je v ní řečeno pouze tolik, že současný OZ přejímá platnou úpravu. Nová právní úprava v ustanoveních o SPO pojem dopravní prostředek uvádí v § 2554, ve kterém jsou stanovena pravidla pro případy, že cestujícímu vznikne při provádění přepravy újma na zdraví nebo škoda na zavazadle. V reálném životě je většina přepravy osob prováděna za použití dopravního prostředku a tato otázka se na první pohled nemusí jevit jako příliš významná, ovšem z hlediska právní teorie je nutno ji zodpovědět. V komentáři Frinty,<sup>64</sup> který se však vztahuje k úpravě minulé, je nutnost využití dopravního prostředku výslovně uvedena jako pojmový znak přepravní smlouvy. V komentáři Horáčka<sup>65</sup> k současnému OZ, tato náležitost uvedena není, a mezi podstatnými obsahovými náležitostmi smlouvy je uveden pouze závazek dopravce přepravit cestujícího do místa určení a povinnost cestujícího zaplatit za tuto přepravu jízdné.

Frinta<sup>66</sup> uvádí, že použití dopravního prostředku k přepravě cestujícího je nezbytným pojmovým znakem smlouvy i podle úpravy současné. Pro objasnění otázky použití dopravního prostředku je prvně nutno osvětlit samotný termín dopravní prostředek. Legální definici tohoto pojmu v zákoně nenajdeme, ale z hlediska obecné češtiny je dopravní prostředek definován jako *zpravidla pohyblivý hmotný objekt (těleso) nebo jiný technický resp. technologický soubor, sloužící k dopravě materiálu a*

---

<sup>64</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>65</sup> HORÁČEK, Tomáš.: Komentář k § 2555 a násl. In ŠVESTKA, Jiří. DVOŘÁK, Jan. FIALA, Josef et al.: *Občanský zákoník: komentář*. Vyd. 1. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2014, .s. 47.

<sup>66</sup> FRINTA, Ondřej. *Smlouva o přepravě osoby v novém soukromém právu*. Praha: 2017, Wolters Kluwer, s. 134, rukopis v tisku.

*přepravě osob.*<sup>67</sup> Jedná se o mobilní součást dopravy a přepravy, typicky tedy automobily, vlaky, letadla atd. Dopravní prostředky jsou movité věci určené k přepravě osob či materiálu.

Dalším faktorem pro vyřešení otázky nutnosti využití dopravního prostředku je objasnění pojmu přeprava, kdy tento pojem je vysvětlován jako cílevědomé přemístění osob, nákladu či zvířat dopravními prostředky z místa A do místa B po dopravních komunikacích za účelem zisku.<sup>68</sup> Přeprava probíhá právě za pomoci dopravních prostředků, neboť existují i další způsoby přemístování, např. přenesení, kdy ale není užíváno dopravních prostředků ve výše uvedeném významu, protože zde bývá k přemístění využíváno síly lidské, nikoliv dopravního prostředku.

S ohledem na uvedené se domnívám, že přestože základní ustanovení výslovně nezmiňuje využití dopravního prostředku, tak tato náležitost vyplývá ze skutečnosti, že je dána povinnost dopravce přepravit cestujícího, kdy pojmem *přepravit* se rozumí přemístit osobu či věc právě za využití dopravního prostředku. Co se týče samotného druhu dopravního prostředku, tak ten OZ blíže nespécifikuje (ustanovení se vztahují na všechny druhy přepravy), ale platí, že bylo možné hovořit o uzavření SPO, tak dopravce musí být tím, kdo obstarává provoz a řízení daného prostředku. Např. jízdní kolo či šlapadlo není v tomto smyslu dopravním prostředkem, respektive nehovoříme o uzavření přepravní smlouvy v případě, že osoba zaplatí úplatu za možnost využití tohoto prostředku pro účely přepravy, avšak sama je tím, kdo daný prostředek uvádí do pohybu. Dopravním prostředkem však může být lyžařský vlek, kdy cestující platí úplatu za to, aby byl pomocí vleku přepraven do místa určení. V případě lyžařského vleku se zcela nepochybně jedná o uzavření přepravní smlouvy mezi cestujícím (lyžařem) a dopravcem (provozovatelem vleku). S ohledem na výše uvedené, je nutno přisvědčit tomu názoru, že využití dopravního prostředku pro provedení přepravy je jedním z pojmových znaků SPO.

Základními pojmovými znaky smlouvy o přepravě osoby je stanovení povinnosti dopravce přepravit cestujícího do místa určení, přičemž tato přeprava musí být realizována prostřednictvím dopravního prostředku, kdy za tuto přepravu je cestující povinen uhradit úplatu – jízdné.

---

<sup>67</sup> *Dopravní prostředek.* [online]. [cit. 2016-10-19]. Dostupné z WWW: [https://cs.wikipedia.org/wiki/Dopravn%C3%AD\\_prost%C5%99edek](https://cs.wikipedia.org/wiki/Dopravn%C3%AD_prost%C5%99edek)

<sup>68</sup> *Přeprava* [online]. [cit. 2016-10-19]. Dostupné z WWW: <https://cs.wikipedia.org/wiki/P%C5%99eprava>

## 5. Práva a povinnosti smluvních stran

Uzavřením smlouvy o přepravě osoby vznikají smluvním stranám práva a povinnosti. Tato práva a povinnosti vyplývají ze smlouvy samotné, občanského zákoníku, přepravních řádů, unijních předpisů a dalších mezinárodních předpisů. Mezi základní povinnosti dopravce patří povinnost přepravit cestujícího do místa určení řádně a včas, povinnost postarat se při provádění přepravy o jeho bezpečnost a pohodlí a povinnost přepravit zavazadlo cestujícího. Základní povinností cestujícího je povinnost zaplatit dopravci za provedení přepravy jízdné.

### 5.1 Práva a povinnosti dopravce

#### 5.1.1 Povinnost provést přepravu řádně a včas

V občanském zákoníku z roku 1964 byla povinnost dopravce provést přepravu řádně a včas výslovně zakotvena v úvodním ustanovení smlouvy o přepravě osoby. Ve znění současném však toto výslovné ustanovení v úvodu úpravy SPO nenalezneme, ale stále platí, že přeprava musí být provedena řádně a včas. Povinnost dopravce provést přepravu řádně a včas lze dovodit z obecných ustanovení k závazkovým poměrům, neboť v obecné rovině platí, že všechny závazky mají být plněny řádně a včas,<sup>69</sup> a dále ji můžeme dovodit dalších paragrafů úpravy SPO, kde je stanoveno, jakým způsobem jsou upravena práva cestujícího, nebyla-li přeprava provedena včas (§ 2553 OZ) a nebyla-li provedena řádně (§ 2554 OZ).

Doprovce splní svou povinnost provést přepravu včas, pokud přepraví cestujícího do místa určení v dohodnutém čase. V případě přepravy veřejné je tato povinnost splněna, pokud je cestující na místo určení dopraven v čase stanoveném jízdním řádem.

Při přepravě osob však může dojít ke zpoždění, ať již z důvodů na straně dopravce či z důvodů zcela nezávislých na dopravci (např. nepřízeň počasí). Tato situace je v případě přepravy veřejné řešena v ustanoveních PŘVOD. Pokud dopravce neprovede z důvodů na své straně přepravu vůbec, má cestující právo na vrácení

---

<sup>69</sup> Konkrétně je tato povinnost obsažena v ustanovení § 1908 odst. 2 OZ.

jízdného v plné výši [§ 40 odst. 1 písm. a) PŘVOD]. V případě, že dojde ke zpoždění dopravce, se kterým cestující uzavřel smlouvu, ke ztrátě spoje navazujícího v rámci jedné přepravní smlouvy nebo není-li dokončena přeprava cestujícího spojem jímž jízdu nastoupil, má cestující: (1) právo na další přepravu do cílové stanice nejbližším vhodným spojem příslušného dopravce nebo použití náhradní dopravy provozované přechodně za omezenou či zastavenou běžnou dopravu nebo má cestující, (2) právo na bezplatnou přepravu do nástupní stanice nejbližším vhodným spojem příslušného dopravce s tím, že cestující s jízdenkou pro jednotlivou jízdenku má právo na vrácení zaplaceného jízdného nebo má (3) právo na vrácení jízdného za neprovedený úsek cesty, vzdal-li se cestující s jízdenkou pro jednotlivou jízdu další cesty a dopravce tuto skutečnost potvrdil [§ 40 odst. 1 písm. b) PŘVOD]. Dále platí, že v případě, že spoj, který cestující hodlal pro přepravu použít, má z nástupní stanice cestujícího zpoždění 60 a více minut a cestující s platnou jízdenkou pro jednotlivou jízdu se z toho důvodu vzdá jízdy, má nárok na vrácení jízdného [§ 40 odst. 1 písm. c) PŘVOD].

Výše uvedené však naplatí pro městskou hromadnou dopravu, v případě které se jízdné za jednotlivou jízdu nevrací (§ 42 odst. 1 PŘVOD). V městské hromadné dopravě může dojít k následující situaci. Cestující má zakoupenou jízdenku pro určitý časový úsek, např. 30 minut, kdy ji označí v 11.30 (může se tedy přepravovat do 12.00), a plánuje v souladu s jízdním řádem, že dorazí na místo určení v 11.50, avšak vlivem zpoždění spoje se nestihne v zamýšleném a jízdním řádem stanoveném čase přepravit, a na místo určení se tak dostane až v 12.15. Patnáct minut tedy dotyčný cestující cestuje bez platné jízdenky a v této době může být přistižen oprávněnou osobou dopravce – revizorem. Vzniká tak otázka, jak by byla tato situace řešena, kdy cestující neměl platnou jízdenku, avšak pouze z důvodu, že mu nebylo dodáno včasné plnění ze strany dopravce. V uvedeném případě mám za to, že je to právě dopravce, který je stranou nacházející se v prodlení (byť nemuselo být zapříčiněno nutně na jeho straně, ale např. objektivní dopravní situací), a tak se dopravce nemůže s úspěchem domáhat po cestujícím úhrady přirážky k jízdnému, neboť nesplnění povinnosti na straně cestujícího je až následkem nesplnění povinnosti na straně dopravce.

Na základě uzavření smlouvy o přepravě osoby vzniká cestujícímu právo na to, aby byl přepraven do místa určení, nikoliv pouhé právo na využití dopravního prostředku. Jak bylo výše uvedeno, PŘVOD výslovně stanoví, že cestující má právo na

dokončení přepravy i v případě zpoždění spoje. Uzavřením smlouvy o přepravě osoby vzniká dopravci povinnost přepravit cestujícího do místa určení a tato povinnost nemůže zaniknout prodlením dopravce.

Zpoždění může cestujícímu způsobit škodu, kterou může být např. propadnutí lístek na koncert, na který se dotyčný dopravoval, propadnutí jízdenky na navazující spoj či pozdní příchod do zaměstnání. Zde je na místě zmínit § 42 odst. 4 PŘVOD, který uvádí, že „*pokud ve veřejné drážní a silniční osobní dopravě nebyl cestující přepraven včas, nemá právo na náhradu škody.*“ Toto ustanovení přepravního řádu se může na první pohled zdát v rozporu s ustanovením § 2580 odst. 2 OZ, ve kterém je uvedeno: „*povinnost dopravců provozujících veřejnou přepravu nahradit škodu nebo jinou újmu mohou přepravními řády omezit jen ve zvlášť odůvodněných případech, kdy potřeba takového omezení pro vnitrostátní přepravu nezbytně vyplývá ze zásad platných pro mezinárodní přepravu.*“ Je na místě položit si otázku, zda je případ zpoždění spoje ve veřejné dopravě tím případem, který je výslovně uveden v OZ, a může tedy dojít k omezení na náhradě škody. Domnívám se, že ustanovení přepravního řádu je ustanovením, které je patřičné, a není v rozporu s ustanoveními občanského zákoníku. Jsem toho názoru, že ono ustanovení PŘVOD lze odůvodnit např. naprostou nevyzpytatelností v oblasti veřejné přepravy, např. počasí, dopravní situace, nahodilá porucha dopravního prostředku apod. Dopravce by v případě absence předmětného ustanovení odpovídal za situace, které není schopen vůbec ovlivnit. Škoda vzniklá zpožděním je ve většině případů založena vztahem mezi cestujícím a třetí osobou. Jen cestující je schopen vyhodnotit důležitost včasného dojezdu do místa určení a s tímto vědomím plánovat svou cestu s dostatečným časovým předstihem. Předmětné ustanovení § 42 odst. 4 PŘVOD však podrobil kritice Frinta,<sup>70</sup> který uvádí, že celoevropský trend – podporovaný zejména komunitárním právem – jde opačným směrem. Dále uvádí, že *de lege ferenda* by měl do budoucna vývoj jednoznačně směřovat ke stírání rozdílů mezi jednotlivými právními režimy přeprav, neboť jen tak lze dosáhnout zvýšení přehlednosti dnes značně roztráštěné právní úpravy.<sup>71</sup> S takovýmto závěrem lze souhlasit, neboť je nanejvýš vhodné, aby bylo tuzemské právo v souladu s právem komunitárním. Dle mého názoru by však sblížování nemělo znamenat úplné vypuštění předmětného ustanovení

---

<sup>70</sup> FRINTA, Ondřej. Smlouva o přepravě osoby v novém soukromém právu. Praha: 2017, Wolters Kluwer, s. 278, rukopis v tisku.

<sup>71</sup> Tamtéž.

vylučujícího náhradu škody cestujícímu za zpoždění ve veřejné přepravě, neboť teoretická škoda může být značná, a dopravce by se tak nacházel ve stavu nejistoty kvůli situacím, které mnohdy není schopen vůbec ovlivnit. Bylo by vhodné neřešit danou problematiku ustanovením o náhradě škody, neboť samotné prokázání škody, její výše je mnohdy značně problematické, ale např. systémem předem stanovených kompenzací odstupňovaných dle délky zpoždění jak je tomu v případě unijní právní úpravy.

V případě přepravy nepravidelné neexistují obdobná ustanovení jako v případě pravidelné přepravy, a je tak nutno vycházet přímo z OZ, a to ustanovení § 2553 odst. 2, kde je uvedeno, že dopravce nahradí cestujícímu škodu vzniklou tím, že přeprava nebyla provedena včas. Jedná se o zvláštní skutkovou podstatu, která zakládá dopravci povinnost k náhradě škody, v případě, že je dán kauzální nexus mezi neprovedením přepravy včas a vzniklou škodou na straně cestujícího. Jedná se o odpovědnost objektivní, s tím, že je dána možnost liberace (např. *vis maior*). Cestující je povinen uplatnit svá práva z důvodu neprovedení přepravy včas v šestiměsíční lhůtě, jinak dochází k jejich promlčení (§ 2553 odst. 3 OZ). Přestože je odpovědnost v případě nepravidelné přepravy konstruována jako odpovědnost objektivní, tak se domnívám, že v případě sporů o náhradu škody z důvodu neprovedení přepravy včas, by soud měl každý případ posuzovat individuálně, neboť i při přepravě nepravidelné platí, že během ní může dojít k neočekávatelným situacím a cestující si musí být vědom důležitosti své cesty a tu si časově plánovat adekvátně k jejímu významu.

Pokud se jedná o přepravu, která je prováděna v režimu, kdy se na ní vztahují evropské předpisy, bude situace odlišná, neboť dopravce je povinen v případě zpoždění hradit cestujícímu pevně stanovenou náhradu. O tomto však bude blíže pojednáno v šesté kapitole, která se zabývá odpovědností smluvních stran za porušení svých povinností.

Řádná přeprava cestujícího znamená především takovou přepravu, která je uskutečněna souladu s ujednáními smlouvy a v souladu s obecnými požadavky plynoucími též z příslušných právních předpisů.<sup>72</sup> Dopravce je povinen dodržovat veškeré normy regulující bezpečnost cestujícího během přepravy. Krom bezpečnosti musí být cestujícímu zajištěno pohodlí odpovídající konkrétnímu druhu dopravního prostředku a zajištěn v něm odpovídající klid a pořádek. Cestující má právo na využití služeb, které

---

<sup>72</sup> FRINTA, Ondřej. Smlouva o přepravě osoby v novém soukromém právu. Praha: 2017, Wolters Kluwer, s. 248, rukopis v tisku.

si v rámci uzavírané přepravní smlouvy objednal, např. být přepraven ve voze vyšší třídy. Dopravce má vůči cestujícím povinnost informační, kdy musí cestujícím umožnit se seznámit se smluvními a tarifními podmínkami, informovat o změnách a mimořádných událostech v dopravě, informovat cestující jakým způsobem reklamovat služby apod.

### **5.1.2 Povinnost postarat se o bezpečnost a pohodlí cestujícího**

V případě povinnosti zajistit cestujícím bezpečnost se jedná o jednu z nejdůležitějších povinností dopravce. Jeho povinností je přepravit cestujícího v pořádku, tedy postarat se o to, aby během přepravy nedošlo k újmě na jeho zdraví, ani k jeho ohrožení. Pokud je uváděno *během přepravy*, je na místě vymezit časově období, kdy je dopravce povinen dbát o zdraví cestujícího. Tuto povinnost dopravce je nutno vykládat *largo sensu*, neboť časový úsek povinnosti dopravce není omezen pouze na období mezi nástupem a výstupem z dopravního prostředku. Dopravce je povinen zajistit bezpečnost cestujících před započítím přepravy, tak i po jejím ukončení, pokud další jednání (pohyb) cestujícího souvisí s provedením přepravy. Povinností dopravce je zajistit též bezpečnost mimo dopravní prostředek, tedy i v prostorech, které s prováděním přepravy souvisejí, např. nástupiště, naložovací mola apod. Je zřejmé, že tyto prostory se přepravy samotné přímo dotýkají a je na dopravci, aby zajistil bezpečnost pro cestující i v těchto prostorách. Dopravce je tak povinen např. zajistit bezpečnost nástupišť i při nepříznivých klimatických podmínkách – náledí apod. Přeprava není ukončena skončením jízdy či vypnutím motoru daného dopravního prostředku. Za přepravu je považován i nástup a výstup z dopravního prostředku. Pokud by tedy došlo k újmě na zdraví cestujících při nástupu či výstupu, tak je za tuto škodu odpovědný s největší pravděpodobností právě dopravce, který nezajistil bezpečnost.

Situace, kdy došlo ke zranění cestujících při výstupu, již byla soudem řešena. V daném případě bylo zřejmé, že došlo k uzavření přepravní smlouvy mezi cestujícím a dopravcem a tedy dopravce odpovídá za bezpečnost během provádění přepravy. Ke zranění cestujícího došlo během výstupu z autobusu městské hromadné dopravy, kdy cestující došlápl na dlažební kostku ležící v místě výstupu z autobusu, kostka se s ním převrátila a dotyčný upadl a zranil se. Příslušný soud rozhodl, že: „za přepravu je nutno považovat výstup i nástup, neboť oba tyto úkony bezpodmínečně podmiňují provedení



*přepravy*“ (R 35/1980). Stejně tak je dopravce povinen zajistit bezpečnost v prostorách souvisejících s přepravou, např. vestibuly metra. Dopravce je tedy zodpovědný i za škodu způsobenou cestujícímu provozem pohyblivých schodů ve stanicích metra, neboť jejich provoz je nutno považovat za neoddělitelnou součást provozu dopravního prostředku – metra (R 46/1979). Povinností dopravce je zajistit bezpečnost cestujících během všech fází přepravy a s ohledem na judikaturu je zřejmé, že tato povinnost dopravce je vykládána širokým způsobem.

Zajištěním bezpečnosti se rozumí povinnost dopravce minimalizovat všechna rizika, která by mohla ohrozit zdraví cestujícího. Dopravce je povinen dodržovat četné předpisy práva veřejného. Již v úvodních kapitolách bylo uvedeno, že provozování přepravy je činností rizikovou a proto jsou na dopravce kladeny zvýšené nároky, které musí bezpodmínečně splnit. Jedná se o povinnosti týkající se např. samotných dopravních prostředků či požadavků na zaměstnance dopravce (řidiče, piloty, kapitány aj.). Dopravce vystupuje ve vztahu jako profesionál, který se přihlásil k určitému povolání a musí tedy jednat se znalostmi a péčí, která je s tímto povoláním spojena.

Český zákonodárce se snaží o zvyšování bezpečnosti při přepravě, a to ať již z vlastní iniciativy nebo implementací předpisů práva evropského. Pro příklad uvedme povinnost, která určuje, že autobusy s první registrací po 1. dubnu 2004 musejí být vybaveny bezpečnostními pásy na všech sedadlech, kdy toto pravidlo však platí pouze v případě autobusů dálkových.<sup>73</sup> Dle tuzemské úpravy se tato povinnost netýká autobusů městských či regionálních. Česká úprava se však dostává v jisté míře do nesouladu s příslušnou směrnicí Evropské unie, která povinnost stanoví pro všechny autobusy s výjimkou těch, které nedosahují konstrukční rychlosti 80 km/h.<sup>74</sup> V České republice však záleží na homologaci autobusu, tedy zařazení autobusu do určité skupiny (dálkové, regionální, městské). Není tak pravidlem, že pokud cestující podnikne dálkovou cestu autobusem, bude tento vybaven bezpečnostními pásy, neboť i na dálkovou cestu lze využít autobus, který je registrován jako regionální. Je-li však autobus bezpečnostními pásy vybaven, je povinností řidiče poučit cestující o tom, že jsou povinni tyto bezpečnostní pásy používat, není-li tato informace zajištěna jiným způsobem [§ 6 odst. 1 písm. g) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích]. Směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2003/20/ES, na základě

<sup>73</sup> Rozhodnutí ministerstva dopravy č. 3931/2003-150 ze dne 22. října 2003.

<sup>74</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/20/ES ze dne 8. dubna 2003.

kteřé byl upraven předpis tuzemský, uvádí: „*Cestující ve vozidlech kategorií M2 a M3 musí být informováni o povinnosti používat bezpečnostní pásy vždy, kdy sedí na sedadle a vozidlo je v pohybu. Musí být o ní informováni jedním z těchto způsobů: řidičem, průvodčím nebo osobou určenou za vedoucího skupiny, audiovizuálními prostředky (např. pomocí videa), nápisem nebo piktogramem stanoveným členskými státy podle vzoru Společenství uvedeného v příloze, výrazně zobrazeným u každého sedadla.*“ Splnění této povinnosti ze strany dopravce je velice důležité. Lze si představit situaci, kdy dojde k nehodě autobusu a pojišťovna likvidující tuto pojistnou událost se bude odvolávat na to, že cestující nebyli ze strany dopravce poučeni o povinnosti používat bezpečnostní pásy, tito cestující pásy nepoužili, v důsledku čehož došlo k jejich zranění.

Z výše uvedeného je mimo jiné zřejmé, že i cestující jsou povinni dodržovat pravidla týkající se bezpečnosti. Této otázce se věnuje také PŘVOD. Platí, že cestující je povinen dbát o bezpečnost svojí i bezpečnost dalších cestujících a za tímto účelem dodržovat pokyny dopravce. V § 15 PŘVOD jsou uvedeny takové případy, kdy se cestující dopustí porušení přepravních podmínek, kdy svým chováním ohrozí bezpečnost svojí i dalších cestujících.<sup>75</sup> Za takovéto jednání může být z přepravy v konečném důsledku vyloučen. Osoba, která cestuje v dopravním prostředku je povinna dodržovat obecné zásady bezpečnosti, dodržovat písemné i ústní pokyny dopravce a svým jednáním neohrožovat ostatní cestující.

Z hlediska bezpečnosti jsou nejprísnější požadavky na cestující kladeny v přepravě letecké. Cestující je povinen prokázat svou totožnost, podrobit se důkladné prohlídce sebe samého a svých zavazadel, respektovat omezení týkající se předmětů zakázaných vnášet na palubu letadel.<sup>76</sup>

---

<sup>75</sup> Např. mluví za jízdy na osobu řídící vozidlo, otevírá za jízdy dveře vozidla nebo zábranu proti vypadnutí, vyhazuje z vozidla předměty nebo je nechá vyčnívat z vozidla, za jízdy vystupuje z vozidla nebo nastupuje do něj nebo se z něj vyklání atd.

<sup>76</sup> Již mnoha cestujícím se přihodilo, že museli před tzv. security check odevzdat své věci, které nesmí být vnášeny na palubu letadla. V březnu roku 2009 ve věci týkající se problematiky zákazu vnášení některých předmětů rozhodoval Evropský soudní dvůr, kdy rozhodl, že seznam předmětů, zakázaných na palubách letadel, nemůže být uplatňován vůči jednotlivci, pokud nebyl zveřejněn. V dané věci se jednalo o to, že cestujícímu Gottfriedu Heinrichovi byl v letišti ve Vídni odepřen nástup do letadla, neboť si na palubu chtěl vzít tenisové rakety. Odepření nástupu bylo zdůvodněno tím, že tyto předměty (tenisové rakety) jsou uvedeny na seznamu zakázaných předmětů, avšak tento seznam nebyl zveřejněn v Úředním věstníku ES. V daném sporu bylo rozhodnuto ve prospěch cestujícího, neboť jak soud uvedl, je nutno mít na paměti obecný princip evropského práva podle kterého povinnosti ukládané jednotlivci musí být jednoznačně definovány. Pokud tedy byly zakázané předměty uvedeny jen příkladmo, tak takovéto vymezení je nedostačující. Evropský soudní dvůr své rozhodnutí postavil na principu předvídatelnosti, neboť zásada právní jistoty a předvídatelnosti je vůdčím principem demokratického právního společenství. Cestující

Povinnost zajistit bezpečnost při přepravě zmiňuje výslovně i zák. č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících, kdy uvádí, že „*dopravce je povinen splňovat standardy kvality a bezpečnosti dopravy, včetně standardů pro přepravu osob s omezenou schopností pohybu a orientace*“ [§ 8 odst. 2 písm. e) cit. zákona]. Tyto standardy a kvality jsou uvedeny v příloze k tomuto zákonu. V dané příloze je podrobným způsobem specifikováno, jak musí být vozidla zajišťující veřejnou přepravu označena, aby byla splněna informační povinnost, jakým způsobem musí být zajištěna přeprava osob s omezenou schopností pohybu, a dále jaké technické parametry musí vozidla splňovat.

Povinnost dopravce starat se o bezpečí cestujícího znamená dodržovat veškeré relevantní právní předpisy (přepravní řády, mezinárodní úmluvy, nařízení Evropského parlamentu a Rady ES). Je zřejmé, že míra plnění povinnosti zajistit bezpečnost cestujících bude závislá na dopravním prostředku, kterým je přeprava prováděna. Jiné podmínky pro zajištění bezpečnosti budou dány např. v případě přepravy letecké a jiné při provozu lanové dráhy. Vždy však jde o to, aby dopravce dodržel podmínky dané veřejnoprávními normami a v souladu s dostupnou úrovní techniky eliminoval možnost způsobení újmy na zdraví cestujících. Splnění povinností daných veřejnoprávními předpisy je zcela zásadní, neboť nebudou-li tyto dodrženy, bude to mít v případě poškození zdraví cestujících nepříznivé následky pro dopravce z hlediska odpovědnosti, kdy bude mít velice ztíženou možnost liberace.

Dopravce je kromě bezpečnosti povinen postarat se o pohodlí cestujícího. Pohodlí je vlastnost přepravního procesu subjektivně vnímaná cestujícím. Pocit pohodlí je stav cestujícího během provádění přepravy, vyjádření toho, jak se cestující cítí. Je obtížné určit, jaká míra pohodlí je dostatečná a kdy dopravce porušuje svojí povinnost v oblasti pohodlí cestujícího. Pohodlí je možné také definovat v objektivním smyslu, jako existenci příznivých okolností, které cestujícím přepravu zpříjemňují (tzv. cestovní komfort).<sup>77</sup>

Dopravce je v rámci povinnosti řádné péče o cestujícího a jeho pohodlí povinen zejména: a) podávat informace o jízdních řádech, tarifu a přepravních podmínkách, a to

---

tedy musí být náležitě a přesně informován, co si smí vzít na palubu letadla a co je zakázáno (Rozsudek Soudního dvora ze dne 10. března 2003 (věc C-345/06).

<sup>77</sup> FRINTA, Ondřej. Smlouva o přepravě osoby v novém soukromém právu. Praha: 2017, Wolters Kluwer, s. 242, rukopis v tisku.

na místech určených pro styk s cestujícími, b) prodávat jízdenky ve stanici nebo jiných místech přístupných veřejnosti po dobu poskytování přepravy, jestliže dle přepravních podmínek musí cestující mít jízdenku před nástupem do dopravního prostředku, c) oznamovat zpoždění spoje a to ve stanici a v dopravním prostředku, je-li vybaven informačním zařízením pro cestující, d) vydávat písemné potvrzení o omezení nebo zastavení dopravy, vynechání spoje nebo o době jeho zpoždění jestliže o to cestující požádá, e) udržovat pořádek, čistotu a klid v dopravním prostředku, f) umožnit v dopravním prostředku takové používání audiovizuální techniky, které není na obtíž ostatním cestujícím (§ 14 odst. 1 PŘVOD).

Je zřejmé, že každý cestující vnímá míru pohodlí odlišným způsobem. Je i zájmem dopravců, aby se cestující v jejich dopravních prostředcích cítili dobře a jejich služeb využili i pro příští cesty. Zvláštní požadavky na pohodlí jsou kladeny v případě přepravy osob, které jsou omezeně pohyblivé nebo mají jiné zvláštní potřeby během přepravy (např. osoby zrakově postižené, hluchoněmí, těhotné ženy atd.). Dopravce je povinen zajistit pro tyto osoby přepravu takovým způsobem, aby nebyli diskriminováni.

Místa v dopravních prostředcích jsou označována dle třídy. Takovéto členění je běžné např. ve vlacích (1. a 2. třída) či v letadlech. Právě v přepravě letecké je výrazný rozdíl mezi standardním místem a místem ve vyšší třídě. Třídou se rozumí označení úrovně standardů přepravy. Jednotliví dopravci pak mají tyto standarty definovány v přepravních podmínkách, na základě kterých je cestující informován o tom, jaké služby mu budou v dané třídě dopravcem poskytovány. V přepravě letecké se zpravidla rozlišují tři třídy (turistická – economy, business a first class).<sup>78</sup> Cenově nejdostupnější je třída turistická. Vybavení a úroveň služeb v této třídě se však může u jednotlivých dopravců diametrálně lišit. Vyšší třídou je pak business class, která bývá obvykle o 100 % dražší než třída turistická. V této třídě má cestující dvojnásobné místo na nohy, sedadla jsou širší a je nabízen větší catering. Nejvyšší třídou v dopravě letecké je first class. Jedná se o nejluxusnější třídu pro cestování. Cestujícímu je komfort dopřáván nejen během letu, ale i na zemi, kdy má cestující např. přístup do VIP salonků s neomezenou konzumací.

Dopravce má povinnost starat se o pohodlí cestujících nejen během provádění přepravy, ale i před jejím zahájením, během jejího přerušení i po ukončení přepravy.

---

<sup>78</sup> Tento koncept jako první představila v roce 1950 společnost Air France.

V zák. č. 40/1964, občanský zákoník, bylo výslovně uvedeno, že dopravce je povinen umožnit cestujícím používání společenských a kulturních zařízení. Současný OZ toto ustanovení výslovně nepřevzal, přesto je zřejmé že i tak je toto pravidlo stále platné a dopravce má povinnost starat se o pohodlí cestujících i mimo prostory dopravního prostředku. Dopravce je povinen umožnit užívání např. toalet či čekáren pro cestující.

Další podrobnosti mají být stanoveny v přepravních řádech. S ohledem na to, že v současné době existuje pouze přepravní řád pro veřejnou drážní a silniční dopravu, tak odpovídající ustanovení nalezneme pouze v tomto předpise. PŘVOD v souvislosti s pohodlím cestujícího uvádí, že *„dopravce dále zajišťuje používání vozidel, která s ohledem na délku spoje nebo charakter nabízených přepravních služeb splňují požadavky na bezpečnou a pohodlnou přepravu cestujících“* (§ 14 odst. 2 PŘVOD). Je zřejmé, že jiné druhy autobusů budou používány na spoje dálkové a jiné druhy na spoje městské.

Lze shrnout, že povinnost dopravce postarat se o bezpečí cestujících je tou nejdůležitější povinností. Jistě každý cestující pochopí např. zpoždění spoje, ale primárně zájem smluvních stran je ten, aby do místa určení byli cestující dopraveni bez újmy na zdraví. Právě z důvodu této povinnosti a z důvodu obecné rizikovosti přepravy osob je dopravce povinen dodržovat četné veřejnoprávní předpisy upravující osobní přepravu. Pokud by některý z těchto předpisů dopravce porušil, a došlo by v důsledku tohoto pochybení k poškození zdraví cestujících, mělo by to pro něj nepříznivé důsledky z hlediska odpovědnosti, neboť by byla vyloučena možnost liberace.

Co se týče povinnosti dopravce postarat se o pohodlí, nenalezneme krom obecných prohlášení žádnou definici odpovídajícího standartu, jež má být poskytován cestujícím. Dopravci mají běžně stanoveny standarty v jimi vydávaných přepravních podmínkách, kde bývá uvedeno, co lze od dané třídy dopravního prostředku očekávat a jaké má cestující nároky v oblasti jeho pohodlí.

### **5.1.3 Povinnost přepravit zavazadlo**

Další povinností dopravce vyplývající z OZ je povinnost přepravit zavazadla cestujících. Povinností je přepravit tato zavazadla v pořádku, tedy tak, aby nedošlo k poškození jich samotných nebo jejich obsahu. Zavazadlo může být přepravováno společně s cestujícím, kdy ho cestující po dobu přepravy má ve své dispozici nebo je

přepravováno odděleně, kdy jej cestující odevzdá dopravci a tak nad ním dočasně ztrácí kontrolu (blíže k zavazadlu v kapitole 4.2.4). Takovéto členění zavazadel, které uvádí OZ je v souladu jak s PŘVOD, tak s mezinárodními normami upravujícími osobní přepravu.

Nejprve se zaměříme na úpravu přepravy zavazadel dle PŘVOD. Přepravní řád se přepravě zavazadel věnuje v části třetí. V úvodu obsahuje ustanovení o zavazadlech, kdy určuje, které předměty nesmí být obsahem zavazadla a uvádí demonstrativní výčet takovýchto předmětů (např. jedovaté, radioaktivní, těkavé látky, věc přesahující 50 kg). Takovéto ustanovení je zcela na místě, neboť jak v předchozí kapitole bylo řečeno, nejdůležitější povinností dopravce je povinnost postarat se o bezpečnost cestujících a pokud by dopravce přepravoval potenciálně nebezpečné předměty, nemohl by zajistit bezpečnou přepravu pro samotné cestující, neboť je profesionálem - odborníkem v oblasti přepravy osob a nikoliv v oblasti přepravy nebezpečných látek.

Další ustanovení se týkají podmínek přepravy ručních zavazadel a spoluzavazadel. Snad nejpodstatnější pro problematiku přepravy těchto zavazadel je skutečnost, že manipulace a dohled nad těmito zavazadly přísluší po celou dobu přepravy právě cestujícím a nikoliv dopravci. Cestující po dobu přepravy neztrácí možnost se zavazadlem disponovat a tak v těchto případech není dopravce odpovědný za případnou ztrátu, odcizení či poškození zavazadel, ledaže by ke škodě došlo v důsledku zvláštní povahy provozu dopravního prostředku.<sup>79</sup> Dopravce stanoví bližší podmínky pro přepravu těchto zavazadel, zejména rozměry či hmotnost přepravovaných věcí. V takovém případě tato pravidla zakotví do jím vydávaných smluvních přepravních podmínek.

Jiná je situace u zavazadla cestovního, které cestující nemá během přepravy pod svojí kontrolou, neboť je přepravováno odděleně v zavazadlovém prostoru. Za toto zavazadlo odpovídá dopravce od doby, kdy mu bylo předáno jako zavazadlo cestovní. Tento závěr vyplývá ze samotné povahy cestovního zavazadla a také byla tato skutečnost několikrát potvrzena rozhodnutím soudu, např. rozhodnutí Nejvyššího soudu

---

<sup>79</sup> „Dopravce 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 (které měl u sebe nebo při sobě), a dopravce za ně odpovídá jen tehdy, pokud nastane případ odpovědnosti podle ustanovení § 427 - § 431“ (rozsudek byl vydán za účinnosti předchozí právní úpravy – pozn. autora). Rozsudek Krajského soudu v Banské Bystrici ze dne 27. 4. 1982, sp. zn. 14 Co 163/82.

ČR ze dne 31. 10. 2001, ve kterém je uvedeno: „*Určil-li dopravce, že zavazadla cestujících budou přepravována odděleně od nich v zavazadlovém prostoru autobusu, takže neměli možnost na zavazadla dohlížet, pak smluvní vztah z přepravy těchto zavazadel vznikl mezi dopravcem a odesílatelem v souvislosti s dopravou osob v nepravidelné hromadné přepravě podle ustanovení § 41 odst. 1 písm. d) silničního přepravního řádu faktickým převzetím zásilky (zavazadel) k přepravě, a to okamžikem, kdy žalobci jako účastníci nepravidelné přepravy osob zavazadla určená k oddělené přepravě dopravci předali.*“<sup>80</sup> Skutečnost, že v judikátu uváděný silniční přepravní řád byl již zrušen, nemá vliv na závěr, že v případě odpovědnosti dopravce za škodu na cestovním zavazadle se použijí ustanovení smlouvy o přepravě věci. To znamená, že odpovědnost dopravce za řádnou přepravu cestovního zavazadla je objektivní. Dojde-li k poškození zavazadla či jeho obsahu, je dopravce za toto odpovědný. Jsou dány liberační důvody, pro které se dopravce může odpovědnosti zprostit. Takovými důvody je např. nesprávné zabalení zavazadla či přeprava nevhodných věcí. Je zcela logické, že pokud cestující přepravuje v zavazadle křehké věci a ty vhodným způsobem nezabezpečí proti poškození, nemůže být za jejich případné poškození či zničení odpovědný dopravce. Dalšími liberačními důvody jsou např. zásah vyšší moci či případ, kdy dopravce prokáže, že škodu nemohl odvrátit ani při vynaložení odborné péče.

PŘVOD stanoví, že cestovní zavazadlo je k přepravě přijímáno na základě samostatné přepravní smlouvy (viz kapitola 4.2.4), na rozdíl od ručního zavazadla a spoluzavazadla, kdy žádná další smlouva uzavírána být nemusí. Tato přepravní smlouva k cestovnímu zavazadlu je uzavřena okamžikem přijetí tohoto zavazadla k přepravě a vydáním přepravního dokladu o přijetí zavazadla k přepravě cestujícím. Přepravní řád též určuje náležitosti zavazadlového lístku, kterými jsou např. obchodní jméno dopravce, který uzavírá přepravní smlouvu, název stanice podací a stanice určení, počet kusů a hmotnost zavazadel, časový údaj o přijetí k přepravě (§ 24 odst. 2 PŘVOD). Dopravce může ve svých dopravních podmínkách stanovit další náležitosti.

Vyhláška o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu upravuje podrobným způsobem další náležitosti týkající se přepravy cestovního zavazadla, zejména pak rozebírá otázku podání cestovního zavazadla k přepravě (§ 25 - § 29 PŘVOD) a stanoví podmínky, za kterých může dopravce přepravu zavazadla

---

<sup>80</sup> Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 31. 10. 2001, sp. zn. 25 Cdo 1815/99.

odmítnout (zejména jde o případy, kdy zavazadlo obsahuje předměty, jež z bezpečnostních důvodů nemohou být obsahem zavazadla).

V § 30 PŘVOD je též řešena otázka přepravného, což je částka, kterou je povinen cestující zaplatit za přepravu cestovního zavazadla. Tato částka je tvořena dovozným a případně cenou sjednanou za služby s přepravou související, které se poskytují na přepravní cestě nebo ve stanici určení.

Přepravní smlouva o přepravě cestovního zavazadla může být dodatečně změněna, a to na žádost cestujícího, který o změnu požádá. K takovéto změně může dojít tím způsobem, že cestujícího požádá o zadržení zavazadla na cestě, je-li cestovní zavazadlo dostupné v místě, kde cestující o změnu žádá a také cestující může požádat o vydání v jiné stanici než ve stanici určení uvedené v zavazadlovém lístku. Dopravce pak takové žádosti vyhoví, je-li tato změna provozně možná. Povinností dopravce je zajistit, aby bylo cestovní zavazadlo do stanice určení přepraveno dohodnutým spojem, který je uveden v zavazadlovém lístku (§ 31 PŘVOD). Je-li dopravcem použit k přepravě cestovního zavazadla jiný než dohodnutý spoj, je povinností dopravce dbát na to, aby cestovní zavazadlo bylo přepraveno do stanice určení nejpozději ve stejnou dobu jako u původně dohodnutého spoje. Při tvorbě norem upravujících přepravu zavazadel se zřejmě vycházelo z toho, že ne všechny spoje jsou z kapacitních a technických důvodů schopny přepravovat cestovní zavazadla, a tak v některých případech musí být zavazadlo přepravováno jiným spojem než tím, kterým je přepravován samotný cestující. Tato situace nebude zřejmě příliš obvyklá, avšak dopravci je toto umožňováno za jasně daných podmínek.

V § 33 PŘVOD je upraveno vydání cestovního zavazadla cestujícímu. Cestovní zavazadlo na dráze celostátní a regionální má být cestujícím vyzvednuto nejpozději do 24. hodiny dne následujícího po dni, ve kterém dohodnutý spoj pro přepravu cestovního zavazadla měl podle jízdního řádu dojet do stanice určení. V případě veřejné přepravy silniční si cestující cestovní zavazadlo vyzvedne bezprostředně po příjezdu dohodnutého spoje do stanice určení. Vydání samotného zavazadla je vázáno na předložení zavazadlového lístku a na zaplacení případných poplatků váznoucích na cestovním zavazadle. V případě, že není zavazadlový lístek předložen, vydá dopravce cestovní zavazadlo osobě dožadující se jeho vydání jen tehdy, pokud tato osoba prokáže své osobní údaje, hodnověrně doloží svůj vztah k zavazadlu a písemně potvrdí převzetí



zavazadla. Cestovní zavazadlo, které si cestující nevyzvedne v době výše uvedené je považováno za neodebrané cestovní zavazadlo a dopravce jej skladuje za smluvní úhradu. Po deseti dnech od uplynutí doby stanovené pro výdej cestovního zavazadla je dopravce povinen písemně vyzvat 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 (§ 34 odst. 2 PŘVOD). Přepravní řád v tomto případě odkazuje na § 773 zák. č. 40/1964 Sb., občanský zákoník,<sup>81</sup> který však již není účinný. Je zřejmé, že přijetí současného OZ bylo významným počinem a tato podstatná změna se promítla do mnoha aspektů práva. Na občanský zákoník odkazovalo mnoho dalších právních předpisů, a je téměř nemožné, aby byly všechny právní předpisy uvedeny do souladu se současným OZ okamžitě s nabytím jeho účinnosti. Přesto je třeba vytknout zákonodárci, že ani po třech letech nebyl PŘVOD uveden do souladu s OZ. Mělo by dojít k aktualizaci tohoto přepravního řádu alespoň v tom smyslu, že by mělo být odkazováno na relevantní ustanovení OZ nebo by měl být příslušné ustanovení zcela vypuštěno neboť úprava nevyzvednutého zavazadla je řešena již přímo v občanském zákoníku.

Dle OZ platí, že pokud je osoba oprávněná vyzvednout zavazadlo v prodlení s jeho vyzvednutím déle než šest měsíců, může dopravce věc na účet této osoby prodat. Jedná-li se o věc větší hodnoty a zná-li dopravce adresu této osoby, vyrozumí ji předem o zamýšleném prodeji a poskytne jí dodatečnou přiměřenou lhůtu k vyzvednutí věci (§ 2581 odst. 1 OZ). Přepravní řád pak dané ustanovení konkretizuje tím způsobem, kdy uvádí, že pokud se nepodaří se nevyzvednutou věc prodat, považuje se věc, kromě živých zvířat, za odpad podle zvláštního právního předpisu (§ 34 odst. 2 PŘVOD).

PŘVOD řeší i ztrátu cestovního zavazadla, kdy uvádí, že zavazadlo je považováno za ztracené, nemohlo-li být cestujícímu vydáno nebo přichystáno k výdeji do 15 dnů od uplynutí dodací lhůty. V případě, že zavazadlo obsahuje snadno zkazitelné věci nebo živá zvířata tak je lhůta stanovena na 48 hodin ode dne, ve kterém spoj, jímž mělo být zavazadlo přepraveno, dojel do stanice určení. Je-li nalezeno cestovní zavazadlo, které bylo považováno za ztracené, dopravce o tom vyrozumí cestujícího

---

<sup>81</sup> Ustanovení § 773 odst. 1 zák. č. 40/1964 Sb., občanský zákoník: „(1) *O nevyzvednutých (neodebraných) zásilkách platí ustanovení § 656 odst. 2 a 3. (2) Přepravní řády mohou stanovit pro vyzvednutí (odebrání) některých zásilek, zejména věci nebezpečné povahy nebo věci, které se rychle kazí, lhůty kratší než 6 měsíců.*“ Zákon dle úpravy minulé odkazoval na ustanovení o smlouvě o dílo, kde bylo řešeno, jak postupovat v případě nevyzvednuté věci.

(§ 35 PŘVOD). Pokud však zavazadlo nalezeno není, má cestující právo na vrácení zaplaceného přepravného a na náhradu prokázané ceny ztraceného zavazadla, kterou mělo v době jeho podání k přepravě náhradu škody. Neprokáže-li však oprávněný cenu ztraceného cestovního zavazadla, tak mu přísluší mu náhrada ve výši 100 Kč za každý i jen započatý chybějící kilogram hmotnosti cestovního zavazadla, nejvýše však 1.500,- Kč (§ 44 PŘVOD). PŘVOD řeší i situaci, kdy přepravu zavazadla provádí více dopravců. Za škodu vzniklou na cestovním zavazadle, odpovídá ten dopravce, u něhož při plnění přepravní smlouvy škoda na přepravovaném cestovním zavazadle vznikla. Je-li škoda způsobena několika dopravci, odpovídá každý z nich za škodu, kterou způsobil. Nelze-li zjistit, u kterého dopravce ke vzniku škody došlo, odpovídají za škodu všichni zúčastnění dopravci v poměru podle přepravní vzdálenosti (§ 47 PŘVOD).

Jako zavazadlo lze též přepravovat živá zvířata, a to za podmínky, že jejich přepravě nebrání jiné právní předpisy, např. zák. č. 166/1999 Sb., o veterinární péči. Jako ruční zavazadlo nebo spoluzavazadlo smí být živé zvíře přepravováno pouze pod dohledem cestujícího a ze strany cestujícího musí být zabezpečeno, aby přepravovaná zvířata nepoškodila nebo neznečistila cestující nebo vozidlo, neohrozila bezpečnost a zdraví osob a nebyla ostatním cestujícím při přepravě na obtíž (§ 23 odst. 1 PŘVOD). I na tomto příkladu je zřejmé, že jednotlivé povinnosti smluvních stran spolu úzce souvisí. Povinnost cestujícího ohledně přepravy živého zvířete úzce souvisí s povinností dopravce provést přepravu bezpečně a pohodlně. Z toho důvodu smí být zvířata přepravována pouze tehdy, pokud neohrozí zdraví a pohodlí cestujících. Pokud by tyto podmínky splněny nebyly, dopravce vyloučí zvířata, respektive cestujícího s těmito zvířaty z přepravy. Vodícího psa doprovázejícího nevidomou osobu, jakož i služebního psa nelze z přepravy vyloučit ani jeho přepravu odmítnout (§ 23 odst. 5 PŘVOD). Zvířata, kromě psů, pak musí být přepravována ve schránkách.

Povinnost dopravce přepravit zavazadlo je též řešena i v předpisech mezinárodních, respektive evropských. Jedná se však zejména o ustanovení týkající se odpovědnosti dopravce za řádnou přepravu zavazadel, výši náhrad při poškození či ztráty zavazadla apod. Z toho důvodu bude tato problematika rozebrána v kapitole šesté, která je věnována odpovědnosti stran za řádné splnění povinností.

## 5.2 Práva a povinnosti cestujícího

Práva cestujícího v zásadě odpovídají povinnostem dopravce. Cestující má právo být přepraven řádně a včas. Dále má právo na to, aby bylo během přepravy zajištěno jeho bezpečí a pohodlí a v neposlední řadě má právo na přepravu svého zavazadla. Cestující má ve srovnání s dopravcem podstatně méně povinností. Jeho povinnosti spočívají zejména v dodržování pokynů dopravce, které jsou uvedeny ve smluvních přepravních podmínkách či dávány cestujícímu osobně. Jedná se zejména o povinnosti týkající se dodržování bezpečnosti v daném dopravním prostředku. Nejdůležitější povinnost, kterou cestující má, a která je výslovně zakotvena v občanském zákoníku, je povinnost zaplatit jízdné.

### 5.2.1 Povinnost zaplatit jízdné

Jak vyplývá z úvodního ustanovení, smlouva o přepravě osoby je smlouvou úplatnou. Povinností cestujícího je zaplatit jízdné. V některých druzích přepravy je zřejmé, že tato povinnost bude splněna vždy, neboť je prakticky vyloučena možnost, aby se cestující placení vyhnul. Lze si jen těžko představit, že cestujícímu se podaří dostat např. na palubu letadla, aniž by uhradil cenu letenky či že cestující proklouzne kolem řidiče meziměstského autobusu vybírajícího v místě nástupu do autobusu jízdné. Výše úplaty v případě veřejné přepravy je dána tarify vydávanými dopravcem, v případě přepravy individuální se jedná o dohodu mezi dopravcem a cestujícím.

Jádro problematiky placení, respektive neplacení jízdného, spočívá zejména při přepravě osob v městské hromadné dopravě, ve které dochází k situacím, že cestující jsou přepravováni dopravcem, aniž by jízdné uhradili. Otázka „černého pasažéra“, tedy osoby, která v pozici cestujícího neplní svou povinnost hradit jízdné je hojně diskutována i mezi neprávnickou veřejností, a to zejména oblast nepříznivých následků v podobě vícenákladů pro takovouto osobu. Lze se tedy setkat se články typu: „*Na černo jsem nejela, tvrdí žena. Dopravní podnik po ní chce přes půl milionu*“<sup>82</sup> či „*V sedmi letech bez jízdenky, v dospělosti exekuce*.“<sup>83</sup> Jedná se o situaci, kdy „černí

---

<sup>82</sup> DLOUHÁ, Petra. *Na černo jsem nejela, tvrdí žena. Dopravní podnik po ní chce přes půl milionu* [online]. [cit. 2016-10-16]. Dostupné z: <http://www.penize.cz/exekuce/224051-na-černo-nikdy-nejela-presto-ma-platit-41-pokut-za-650-tisic!>

<sup>83</sup> HRUŠOVÁ, Monika. *V sedmi letech bez jízdenky, v dospělosti exekuce* [online]. [cit. 2016-10-16]. Dostupné z WWW: <http://www.hypindex.cz/v-sedmi-letech-bez-jizdenky-v-dospelosti-v-exekuci/>

pasážeri“ jsou prezentováni jako oběti nestoudného právního systému, avšak při bližším prostudování daných případů se dozvíme, že skutečnost je mnohdy odlišná od jejího veřejného prezentování. Je mediálně vděčné prezentovat ony „oběti“ jako nebohé osoby, které se nikdy žádného deliktu nedopustily, a nejednou přijde exekutor vymáhající mnohatisícové částky.

I před novelizací zák. č. 99/1963 Sb., občanský soudní řád, v roce 2012, kterou bylo přijato ustanovení § 142a, ukládající žalobci povinnost vyzvat dlužníka k dobrovolnému plnění (v případě, že žalobce nechce přijít o právo na náhradu nákladů řízení), bylo praxí, že dlužník byl vyzýván k dobrovolné úhradě před samotným započítáním soudního vymáhání. Po zahájení řízení obdrží onen dlužník obsílku z příslušného soudu, a pokud po pravomocném rozhodnutí soudu neplní, tak následně je obeslán i exekutorem. Je zřejmé, jaké množství listin musel „nebohý černý pasažér“ ignorovat, než se částka, kterou byl povinen zaplatit, rozrostla do mnohatisícových rozměrů.

Jsem si vědom toho, že v životě každého člověka mohou nastat nepředvídatelné životní události, kdy daná osoba má jiné priority, než se zaobírat důsledky svého protiprávního jednání spočívajícího v jízdě bez platné jízdenky či že může dojít ke krádeži průkazu totožnosti a následnému zneužití osobních údajů. Je však nutno odmítnout nářky oněch černých pasažérů, neboť dle jejich výmluv se může zdát, že polovina obyvatel v České republice žije kočovným způsobem života, kdy je v neustálém procesu stěhování a druhá polovina v pravidelných cyklech ztrácí svůj průkaz totožnosti. Považuji za běžné plnit povinnost, kterou je právě placení jízdného za poskytování přepravy dopravci, a nepovažuji za vhodné vymýšlení různých způsobů jak se povinností vyhnout, např. vytvářením aplikací na sdílení SMS jízdenek či aplikací monitorujících pohyb osob provádějících kontrolu.<sup>84</sup> Hledání výmluv, vyhýbání se povinností (nejen) z přepravní smlouvy je doménou především poslední doby, neboť si jen těžko lze představit situaci (byť k nim samozřejmě dojít mohlo, ovšem v míře jistě menší než dnes), že např. cestující v době před třiceti lety měl potřebu pokoušet se o útěk před revizorem či jej dokonce fyzicky napadat.

Kromě případů mnohonásobného navýšení dlužné částky jsou diskutovány též další otázky, jako např. oprávnění revizora, zda má či nemá právo zadržet osobu bez

---

<sup>84</sup> HRON, Michal. *Aplikace se snaží vyzrát na revizory* [online]. [cit. 2016-10-16]. Dostupné z WWW: [http://mobil.idnes.cz/aplikace-farebandit-revizor-d13-/mob\\_tech.aspx?c=A130228\\_181807\\_mob\\_tech\\_hro](http://mobil.idnes.cz/aplikace-farebandit-revizor-d13-/mob_tech.aspx?c=A130228_181807_mob_tech_hro)

platného jízdního dokladu apod. Cílem této kapitoly je podrobným způsobem objasnit veškeré aspekty týkající se jízdy bez platného jízdního dokladu.

### **5.2.1.1 Vývoj právního pohledu na černého pasažéra**

Právní teorie řešila otázku povinnosti platit jízdné, respektive přírážku k jízdnému i v dobách před několika desetiletími. Jednalo se zejména o polemiku, zda je neuhrazení jízdného občanskoprávním deliktem či deliktem správním. V roce 1984 Švestka a Fiala<sup>85</sup> dospěli k závěru, že vztah mezi dopravcem a cestujícím je čistě občanskoprávní a nikoliv vztahem správním, jak tvrdil Choděra.<sup>86</sup> Tento názor se stal názorem převažujícím. Autoři svůj pohled odůvodnili rovností stran, neboť vztah mezi dopravcem a cestujícím je vztahem smluvním, kdy dopravce sice má kontraktační povinnost a je povinen smlouvu uzavřít, ale i přesto tím není porušena rovnost stran.

Další diskuse byly vedeny o tom, jaké je právní postavení revizora, neboť ten měl do roku 1990 postavení veřejného činitele.<sup>87</sup> I po zrušení předmětného ustanovení trestního zákona existoval názor, že revizor je osobou s veřejnoprávním postavením. Ondruš a Šturmová<sup>88</sup> se tím opět vrátili k myšlence, že cestující bez jízdenky se dopouští přestupku proti majetku, kdy se bez právního důvodu obohacuje na úkor dopravce. Autoři problematiku černého pasažéra řešili z pohledu správního práva s odůvodněním, že městská hromadná doprava je v obcích provozována společnostmi zřízenými právě danou obcí, kdy obce jsou financovány z veřejných rozpočtů. Pokud tedy cestující cestuje bez platné jízdenky, dochází tím k majetkové újmě nejen dopravce, ale přeneseně i obce. V případě opakované jízdy by se dle jejich názoru mohlo jednat o trestný čin, kdyby výše bezdůvodného obohacení dosáhla hranice předvídané předpisy práva trestního. Tento názor, přestože byl logickým způsobem odůvodněn, byl odmítnut.

Daná polemika byla vyvolána tím, že v roce 1994 byly přijaty zákony č. 266/1994 Sb., o dráhách a zák. č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě. Při přípravě těchto zákonů však došlo k opomenutí zákonodárce, který neupravil osud vyhlášek, které

<sup>85</sup> FIALA, Josef. ŠVESTKA, Jiří. Úvaha nad některými otázkami osobní přepravy podle občanského zákoníku. In: *Socialistická zákonost*. 1984, roč. 32, č. 3, s. 143-150.

<sup>86</sup> CHODĚRA Oldřich. K právní povaze přírážek a pokut podle přepravních řádů. In: *Socialistické soudnictvo*. 1980, č. 8, s. 25 – 28.

<sup>87</sup> Ustanovení § 89 odst. 8 zák. č. 140/1961 Sb., trestní zákon ve znění do 1. 7. 1990.

<sup>88</sup> ONDRUŠ, Radek., ŠTURMOVÁ, Dagmar. Postavení "revizorů" městské hromadné dopravy. In *Správní právo*. 1998, roč. 31, č. 6, s. 364-370.

prováděly dosavadní zrušované právní předpisy.<sup>89</sup> Vyhlášky nebyly výslovně zrušeny ani převzaty. Jednalo se zejména o vyhl. č. 127/1964 Sb., o městském přepravním řádu. Tento řád upravoval právě postavení revizorů či možnost uložit přírážku k jízdnému. Dle Ondruše a Šturmové došlo k zrušení této vyhlášky, která byla předchůdcem PŘVOD a ve které bylo zakotveno oprávnění pracovníků dopravce zjišťovat totožnost cestujících. Po přijetí výše uvedených zákonů nebyla ujasněna situace ohledně přírážek k jízdnému a oprávnění osob provádějících kontrolu. Soudy ohledně nároků vznášených dopravci nepostupovaly jednotně, kdy některé soudy nárok na přírážku přiznávaly, jiné nikoliv a situace tak nebyla jasná. O této nepřehledné situaci blíže pojednává článek Vrchy,<sup>90</sup> který tento stav demonstruje na několika soudních rozhodnutích. Jako příklad uvádí rozhodnutí Okresního soudu v Děčíně, sp. zn. 19 C 173/1999 ze dne 31. 3. 2000, kterým bylo rozhodnuto o zamítnutí nároku dopravního podniku na smluvní pokutu s odůvodněním, že považuje vyhl. č. 127/1964 Sb., o městském přepravním řádu za zrušenou a smluvní pokuta nemůže být po cestujícím požadována z důvodu, že ujednání o ní nebylo v zákonem předpokládané formě. Oproti tomu Krajský soud v Ústí nad Labem dopravnímu podniku vyhověl, když se vyjádřil tak, že považuje předmětnou vyhlášku za dále platnou, neboť tato je prováděcím předpisem občanského zákoníku a pokuta byla uložena po právu.<sup>91</sup> Tomuto stavu, kdy jednotlivé soudy rozhodovaly zcela rozporně, zamezil až Ústavní soud, který ve svém nálezu III. ÚS 274/01 ze dne 1. 11. 2001 uvedl, že přetrvávala účinnost přepravních řádů, kdy tyto zůstaly účinné jako prováděcí předpisy k občanskému zákoníku. V mezidobí do tohoto rozhodnutí Ústavního soudu ČR však na ne zcela jasnou situaci zareagoval zákonodárce, který novelizoval předmětné zákony (ZoSD a ZoD) a výslovně v nich zakotvil ustanovení o přepravní kontrole, přírážce k jízdnému a její maximální výši. Dle § 18a odst. 2 písm. d) ZoSD je cestující bez platného jízdního dokladu povinen na výzvu pověřené osoby ji následovat na vhodné pracoviště veřejné správy ke zjištění totožnosti, anebo na výzvu pověřené osoby setrvat na vhodném místě do příchodu osoby oprávněné zjišťovat totožnost

---

<sup>89</sup> Zák. č. 51/1964 Sb., o dráhách, zák. č. 68/1979 Sb., o silniční dopravě a vnitrostátním zasílatelství.

<sup>90</sup> VRCHA, Pavel. K institutu postihu (pokuty, přírážky) podle vyhlášky o městském přepravním řádu. Právní rozhledy. 2000, roč. 8, č. 9, s. 397-400.

<sup>91</sup> Rozsudek Krajského soudu Ústí nad Labem, sp. zn. 9 Co 168/2000 ze dne 14. 3. 2000, obdobně rozsudek Městského soudu v Praze sp. zn. 17 Co 450/99 ze dne 10. 5. 2000.

cestujícího, pokud nesplní povinnost uvedenou v písmenu c) tohoto odstavce.<sup>92</sup> Výši přírážky stanoví dopravce v přepravních podmínkách. Výše přírážky nesmí přesáhnout částku 1.500,-Kč (§ 18a odst. 3 ZoSD).

Zákon o dráhách upravuje problematiku velice podobně, kdy navíc upozorňuje, že pokud cestující poruší tyto povinnosti a svým jednáním ohrozí pověřenou osobu, může být toto jednání považováno za přestupek (§ 37 odst. 8 ZoD).

Dosavadní přepravní řády, tedy vyhl. č. 127/1964 Sb., o městském přepravním řádu a vyhl. č. 132/1964 Sb., o železničním přepravním řádu byly výslovně zrušeny až dne 1. 7. 2000, nabytím účinnosti vyhl. č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu.<sup>93</sup>

V souvislosti s výše popsaným historickým vývojem je vhodné se zmínit o problematice týkající se úpravy bezprostředně předcházející té současné, neboť právě tato otázka ilustruje důležitost určení momentu, kdy dochází ke vzniku přepravní smlouvy (viz kapitola 4.3). V zák. č. 40/1964 Sb., občanský zákoník, bylo obsaženo ustanovení § 108, dle kterého se práva z přepravy promlčovala ve lhůtě jednoho roku. Zcela stěžejní tak bylo zodpovědět otázku, kdy dochází k uzavření přepravní smlouvy, respektive zda pasažér bez platné jízdenky vůbec uzavřel přepravní smlouvu. Zodpovězení této otázky bylo podstatné z důvodu, že v případě, že černý pasažér je smluvní stranou přepravní smlouvy, kterou uzavřel jednáním spočívajícím v nástupu do vozidla, je promlčecí doba na vymáhání pohledávky jeden rok, neboť se jedná o právo z přepravní smlouvy. Kdyby však platila doktrína prosazující názor, že k uzavření přepravní smlouvy nedošlo a dopravce by mohl vymáhat toliko bezdůvodné obohacení, byla by promlčecí lhůta dle tehdejší právní úpravy dvouletá. Když na počátku devadesátých let vymáhaly své pohledávky samy dopravní podniky, nedocházelo většinou k problémům s promlčením. Ovšem dopravní podniky začaly s postupem času z hlediska efektivity postupovat své pohledávky společnostem specializujícím se na vymáhání pohledávek. S ohledem na to, že primárním cílem těchto společností bylo vymoci co nejvíce, podávaly žaloby i po uplynutí roční promlčecí lhůty a soudy jejich

---

<sup>92</sup> Ustanovení § 18a odst. 2 písm. c) ZoSD: „Cestující je povinen na výzvu pověřené osoby se prokázat 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; osobními údaji potřebnými na vymáhání zaplacení jízdného a přírážky se rozumí jméno, příjmení, datum a místo narození a adresa pro doručování.“

<sup>93</sup> Ustanovení § 50 PŘVOD.

požadavkům vyhovovaly, a to právě s odůvodněním, že k uzavření smlouvy nedošlo,<sup>94</sup> a tak nelze aplikovat § 108 zák. č. 40/1964 Sb., občanský zákoník,<sup>95</sup> ale je nutno aplikovat promlčecí lhůtu pro bezdůvodné obohacení, která je dvouletá. Jedním z problémů, který lze vidět je ten, že soudy vykládaly pojem „práva z přepravy“ příliš úzce a právo z přepravy v jejich pojetí existovalo pouze na základě jednoznačně uzavřené přepravní smlouvy. Je však zřejmé a bylo v této práci dokázáno, že k přepravě dochází i bez dohody mezi dopravcem a cestujícím, když cestující svým konkludentním jednáním využije dopravní prostředek bez zaplacení jízdného. Jsem toho názoru, že bylo rozhodování soudů chybné, neboť kdyby zákonodárce chtěl upravit pouze práva z řádně uzavřené přepravní smlouvy, použil by zřejmě jiné znění a nikoliv termín rozšiřující - *práva z přepravy*.

Soudy však uznávaly nároky vznesené i po uplynutí jednorocní promlčecí lhůty i tehdy, pokud dospěly k závěru, že smlouva uzavřena byla. Soudy totiž dovozovaly, že ono ustanovení § 108 tehdejšího občanského zákoníku lze použít pouze při uplatňování práv cestujících vůči dopravci,<sup>96</sup> tedy v situaci kdy se cestující domáhá náhrady za přepravu, která nebyla provedena řádně a včas a při které cestující utrpěl újmu. Tento postoj též nepovažuji za správný, neboť roztrhává přepravní smlouvu na jednotlivé dílčí nároky a nerespektuje, že přepravní smlouva tvoří jednotný celek práv a povinností, který by se měl řídit jediným režimem promlčení.

### **5.2.1.2 Nález Ústavního soudu**

Současná úprava přepravní kontroly je zakotvena v § 18a zák. č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě a § 37 zák. č. 266/1994 Sb., o dráhách a dále pak také v PŘVOD. Judikatura vyšších soudů je k otázce placení jízdného, respektive přírážky k placení jízdného poměrně skoupá, neboť se zpravidla jedná o bagatelní částky do 10.000,- Kč,

---

<sup>94</sup> Např. rozsudek Krajského soudu v Plzni ze dne 25. března. 2008, sp. zn. 56 Co 120/2008.

<sup>95</sup> Je zcela zřejmé, že takováto rozhodnutí však neodpovídala judikatuře a byla v tomto ohledu vadná, když soudy uváděly, že v případě cestujícího bez jízdenky nedošlo ke vzniku přepravní smlouvy. Již uváděný Nález Ústavního soudu ze dne 10. 1. 2001, sp. zn. Pl. ÚS 33/2000 jasně stanovil, že „*smlouva o přepravě v městské hromadné dopravě je uzavírána konkludentním jednáním spočívajícím na straně cestujícího v nástupu do příslušného dopravního prostředku. Nastoupením do vozidla je smlouva uzavřena s tím, že cestující přistoupil na podmínky dopravce, včetně výše a způsobu uložení přírážky k jízdnému.*“

<sup>96</sup> Rozsudek Krajského soudu v Plzni ze dne 9.4.2008, sp. zn. 61 Co 138/2008.



kde je možnost podat odvolání vyloučena,<sup>97</sup> stejně tak možnost podání dovolání, neboť pro dovolání je dán limit 50.000,- Kč.<sup>98</sup>

O to významnější je judikát Ústavního soudu ČR, rozhodnutí Pl. ÚS 33/2000, který se zabýval otázkou, zda v případě kontroly cestujícího a povinnosti platit přírážku jsou daná pravidla v souladu s principem rovnosti stran. Celá věc pak byla u Ústavního soudu ČR řešena nikoliv proto, že by se dopravce a cestující „prosoudili“ až k soudu ústavnímu, ale věc byla řešena z důvodu, že Okresním soudem v Karviné byl podán návrh na zrušení některých ustanovení zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění zákona č. 304/1997 Sb. Konkrétně se jednalo o návrh na zrušení § 18a odst. 1 písm. c) ZoSD ve znění, které opravňovalo dopravce uložit cestujícímu, který se neprokázal platným jízdním dokladem, povinnost zaplatit přírážku nebo vyžadovat od cestujícího osobní údaje potřebné k vymáhání přírážky, dále pak § 18a odst. 2 písm. b) věty za středníkem, kdy byla cestujícímu ukládána sankční povinnost v případě, kdy se neprokáže platným jízdním dokladem, zaplatit přírážku nebo se prokázat osobními údaji potřebnými na vymáhání zaplacení přírážky a konečně § 18a odst. 3 ZoSD ve znění: *"Výši přírážky stanoví dopravce v přepravních podmínkách. Výše přírážky nesmí přesáhnout částku 1000 Kč"* (dnes 1500,- Kč, pozn. autora).

Otázka rovnosti stran je položena zcela logicky, neboť některé povinnosti jsou zakotveny přímo v zákoně a není možné se od nich dohodou odchýlit. Nyní se na problematiku podívejme podrobněji. Okresní soud v Karviné svůj návrh odůvodňoval tím, že předmětná ustanovení neodpovídají zásadě rovnosti stran. Opíral se o ustanovení čl. 1 odst. 1 Listiny, podle něhož lidé jsou svobodní a rovni v důstojnosti i v právech. Okresní soud v Karviné pak byl toho názoru, že *„jednostranné zvýhodnění na straně dopravce spočívá v možnosti ukládat sankci a stanovit její výši v podobě tzv. přírážky v případě, že se cestující neprokáže platným jízdním dokladem. O uložení sankce a tedy o tom, že byla porušena povinnost, rozhoduje pověřená osoba druhé smluvní strany, té, která by měla být v rámci vzniklého vztahu ve stejném postavení, jako strana žalovaná.“*<sup>99</sup> Dle názoru okresního soudu by měl o porušení povinnosti rozhodovat nezávislý orgán, nikoliv jedna ze smluvních stran. Karvinský soud měl za to, *„že v soukromoprávních vztazích jsou účastníci oprávněni sankci za případné porušení smluvní povinnosti mezi*

<sup>97</sup> Ustanovení § 202 odst. 2 zák. č. 99/1963 Sb., občanský soudní řád.

<sup>98</sup> Ustanovení § 238 odst. 1 písm. c) zák. č. 99/1963 Sb., občanský soudní řád.

<sup>99</sup> Z nálezu Ústavního soudu ze dne 10. 1. 2001, sp. zn. Pl. ÚS 33/2000.

*sebou sjednat, a to na rozdíl od veřejnoprávních vztahů, kde sankce jsou k tomu, aby chránily veřejný zájem. Takováto ochrana v uvedeném případě není odůvodněná a ani v jiných případech není poskytována podnikajícím právnickým osobám v podobě takto koncipované právní normy. Právní norma je svým obsahem jednoznačně normou veřejnoprávní. Je nepochybné, že stát může zmocnit osobu nestátního charakteru (subjekt soukromého práva) k výkonu veřejné moci v rámci "zbývající veřejné moci" ke správě veřejných záležitostí, pokud jsou k tomu dány důvody. Soud v daném případě dospěl k závěru, že se jedná o občanskoprávní vztah podléhající institutům občanského zákoníku a jedna či druhá strana je oprávněna se domáhat svých práv (náhrady škody, vydání bezdůvodného obohacení apod.). Možnost uložení přírážky dle shora uvedených ustanovení zákona není podle názoru soudu normou soukromoprávního charakteru.“*

Dále Okresní soud v Karviné uvedl, že „vycházel při svých úvahách z členění právních vztahů na vztahy soukromoprávní a na vztahy veřejnoprávní. Předpokladem pro vydání normy zasahující do poměru soukromoprávního je veřejný zájem s tím, že případné sankce budou ukládány pověřenými osobami v rámci procesní úpravy stanovené pro příslušnou část veřejnoprávní odpovědnosti tak, aby byla dodržena řádná ochrana práv subjektu nerovného právního postavení. Je třeba zvážit, do jaké míry se jedná o veřejný zájem, zejména za situace, kdy dopravce je za současného stavu techniky schopen zajistit přepravu osob tak, aby předem vyloučil osoby bez platné jízdenky.“<sup>100</sup>

Výše uvedený návrh karvinského okresního soudu byl podán právě v oné problematické době, kdy nebyla dostatečně jasným způsobem vymezena pravomoc revizorů, a tedy revizoři v tom období pozbyli oprávnění provádět kontrolu totožnosti cestujících. I přes podrobně odůvodněný návrh Okresního soudu v Karviné mu však Ústavní soud za pravdu nedal.

Ústavní soud nedospěl k závěru, že by právo dopravce na úhradu přírážky bylo porušením zásad rovnosti mezi smluvními stranami, a že by napadené usnesení porušovalo princip rovnosti. Ústavní soud výslovně uvedl: „Základním znakem soukromého práva je rovnost subjektů, čemuž odpovídá princip smluvní volnosti s preferencí dispozitivnosti. Účastníky občanskoprávních vztahů jsou jak fyzické osoby, tak osoby právnické nebo stát. Rovnost jejich postavení znamená především, že zde není

---

<sup>100</sup> Z nálezu Ústavního soudu ze dne 10. 1. 2001, sp. zn. Pl. ÚS 33/2000..

vztah podřízenosti a nadřízenosti a to, že žádný z účastníků tohoto vztahu nemůže v zásadě jednostranným úkonem vnutit jinému nějakou povinnost. Rovnost postavení účastníků soukromoprávních vztahů nemůže však sama o sobě vyloučit stát z možnosti (nebo dokonce povinnosti) zákonem do soukromoprávního vztahu zasáhnout. Ústavněprávní regulace takový zásah státu v principu nevyklučuje, samozřejmě za předpokladu, že se jedná jednak o zásah odůvodněný veřejným zájmem, jednak o zásah přiměřený. V případě zákona o silniční dopravě nelze vytrhovat jednotlivá ustanovení z kontextu, neboť zákon jako celek neurčuje pouze napadené povinnosti cestujícího a oprávnění dopravce, nýbrž celý je koncipován tak, aby práva a povinnosti obou stran smluvního vztahu byla zachována v určité rovnováze (viz např. § 18 zákona). Tím, že cestující nastoupí do dopravního prostředku, pak 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.

Sankce, kterou zákon o silniční dopravě umožňuje pověřenou osobou dopravce uložit cestujícímu, který se neprokáže platným jízdním dokladem, je svou povahou smluvní sankcí za nesplnění povinnosti zaplatit jízdné za poskytované služby. Není na místě 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. Výše přírážky k jízdnému totiž podle ust. § 18a odst. 3 zákona o silniční dopravě nesmí přesáhnout částku 1000 Kč. Zákon rovněž ukládá dopravci, aby výši přírážky stanovil ve svých přepravních podmínkách. Tyto přepravní podmínky 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 dopředu obeznámen s jejími podmínkami. Nastoupením do vozidla je smlouva

*uzavřena s tím, že cestující přistoupil na podmínky dopravce, včetně výše a způsobu uložení přírážky k jízděmu.<sup>101</sup>*

Výše uvedené lze shrnout tak, že Okresní soud v Karviné ve své argumentaci uváděl, že považuje za nesprávné, pokud stát svým zásahem zvýhodňuje jednu smluvní stranu, v tomto případě dopravce a dává mu právo stanovit výši přírážky, kontrolovat cestující apod., aniž by s tímto postupem druhá smluvní strana vyjádřila souhlas či měla možnost sjednat výši přírážky. Tím byl dle jeho názoru porušen ústavně zakotvený princip rovnosti stran. Navíc, pokud je výše přírážky zakotvena přímo v zákoně, jedná se o normu veřejnoprávní povahy, nikoliv normu soukromoprávní.

Ústavní soud tyto argumenty zcela odmítl. Uvedl, že je zřejmé, že na provozování veřejné hromadné dopravy má pochopitelný zájem stát, a tak reguluje některé otázky přepravy zákonem či podzákonnými právními předpisy. Napadené ustanovení zákona nelze vytrhávat z kontextu, nýbrž je třeba brát úpravu jako celek, kdy je zřejmé, že četné povinnosti jsou stanovovány zejména dopravci. Předpisy, které Okresní soud v Karviné napadá, naopak mnohdy cestujícího chrání, když např. omezují maximální výši přírážky. Absolutní rovnost je zcela vyloučena, neboť na jedné straně stojí zkušený profesionál, zpravidla právnická osoba a na straně druhé osoba fyzická. Rovnost znamená, že zde není vztah podřízenosti a nadřízenosti a že žádný z účastníků tohoto vztahu tak nemůže jednostranným úkonem vnutit jinému nějakou povinnost. Soud použil též argument, že v současné době neexistuje čínská zeď mezi právem soukromým a právem veřejným, kdy stát může za určitých okolností zasahovat do práva soukromého, a to zejména v situaci, kdy je dán zájem státu na zajišťování dopravní obslužnosti.

Je to právě cestující, kdo má možnost si zvolit, zda využije služeb daného dopravce a přistoupí na jeho podmínky. Cestující se dobrovolně rozhoduje, zda uzavře smlouvu o přepravě a pokud se takto rozhodne, je nanejvýš logické, že je povinen akceptovat podmínky přepravy. Naopak je zcela vyloučené, aby si dopravce hromadné přepravy vybíral cestující. Dopravce má kontraktační povinnost a je zřejmé, že v případě veřejné přepravy je jakékoliv vyjednávání o obsahu smlouvy prakticky vyloučeno. S ohledem na to, že dopravce je fakticky omezen na smluvní svobodě, je tak dán důvod, proč se stát snaží tuto situaci vyrovnat, a to právě modifikací

---

<sup>101</sup> Nález Ústavního soudu ze dne 10. 1. 2001, sp. zn. Pl. ÚS 33/2000, jednotlivé pasáže zvýrazněny autorem.

soukromoprávní úpravy. Smlouva je uzavírána bez vyjednávání, konkludentním jednáním – tak jak to odpovídá běžným potřebám života. Srovnáme-li povinnosti cestujícího s povinnostmi, které má dopravce, je zcela zřejmé, že větší tíhu nese právě dopravce.

Lze uzavřít, že vztah mezi dopravcem a cestujícím je vztahem občanskoprávním. Pokud stát určitým způsobem do tohoto vztahu zasahuje, jsou tyto zásahy vyvážené a žádná ze stran není tímto zásahem nikterak znevýhodněna. Stát má zájem na zajištění dopravní obslužnosti a stanoví četné povinnosti dopravci. Oproti tomu cestující má v zásadě povinnost toliko uhradit jízdné. Pokud tuto povinnost nesplní, vzniká mu v důsledku porušení této primární povinnosti povinnost sekundární spočívající v úhradě přírážky k jízdnému. Přírážka má povahu smluvní pokuty. Každý cestující má povědomí o povinnosti platit jízdné i o eventuelních důsledcích nesplnění. Navíc má možnost se předem seznámit s podmínkami porušení své povinnosti, a pokud je poruší, má se za to, že je s důsledky seznámen. Cestující je naopak chráněn zákonem, kdy je stanovena maximální možná výše přírážky k jízdnému.

### **5.2.1.3 K okamžiku porušení smlouvy**

Povinností cestujícího je hradit dopravci jízdné. Pokud tak cestující neučiní a při přepravní kontrole splnění této povinnosti neprokáže jízdním dokladem, vzniká mu povinnost uhradit přírážku k jízdnému, která má charakter smluvní pokuty. Je neoddiskutovatelné, že cestující svou primární povinnost porušuje již samotným nezaplacením jízdného, ovšem podle platné právní úpravy povinnost uhradit přírážku vzniká až samotným nepředložením jízdního dokladu při přepravní kontrole. Okamžik nástupu do dopravního prostředku bez jízdního dokladu tedy není okamžikem, kdy by cestujícímu vznikla povinnost uhradit přírážku k jízdnému. Z § 18a ZoSD a 37 ZoD plyne, že teprve porušením povinnosti předložit jízdní doklad ke kontrole je založena povinnost uhradit přírážku k jízdnému. Pokud by došlo k zjištění, že cestující cestuje bez platné jízdenky jinak než během kontroly (což je ovšem prakticky vyloučeno, kdy např. sám cestující by přišel za řidičem dopravního prostředku a tomu oznámil skutečnost, že nezaplatil jízdné), cestujícímu by nevznikla povinnost uhradit přírážku, ale pouze jízdné. Je tedy jasně dán moment vzniku povinnosti hradit přírážku, a to při

nepředložení jízdenky ke kontrole, neboť právě přepravní kontrola je jediným způsobem jak získat důkazní prostředky o nesplnění povinnosti ze strany cestujícího.

#### **5.2.1.4 K osobě pověřené prováděním kontroly**

Dopravcem zpravidla bývá právnická osoba. Přepravu osob dopravce provádí prostřednictvím svých zaměstnanců, např. řidičů, strojvedoucích, letušek starajících se o pohodlí cestujících. Zvláštní postavení mezi osobami dopravce podílejícími se na přepravě má *pověřená osoba*. Ustanovení upravující oprávnění pověřené osoby můžeme nalézt jak v ZoSD, ZoD či PŘVOD. Pověřená osoba je osoba pověřená dopravcem, která se prokáže kontrolním odznakem nebo která se prokáže průkazem dopravce a má oprávnění daná jí právními předpisy (§ 18a odst. 1 ZoSD). Taková osoba může dávat cestujícím pokyny a příkazy týkající se zejména bezpečnosti a plynulosti dopravy. V rámci povinnosti cestujícího hradit jízdné, má pověřená osoba tato oprávnění: 1) vyzvat cestující k předložení jízdního dokladu, 2) uložit cestujícímu povinnost uhradit přírážku k jízdnému a 3) neprokáže-li se cestující platným jízdním dokladem, právo vyžadovat od cestujícího osobní údaje potřebné k vymáhání jízdného a přírážky. Dále má pověřená osoba dopravce právo vyloučit cestujícího bez platného jízdního dokladu z přepravy (§ 18a odst. 1 ZoSD či § 37 odst. 4 ZoD).

Osoba pověřená dopravcem (dále také revizor) je zpravidla osobou v zaměstnaneckém poměru k dopravci. Revizoři jsou subjekty soukromého práva, jejich úkolem je kontrola plnění povinností ze strany cestujících vzniklých z titulu uzavření přepravní smlouvy. Revizoři v současné době nemají veřejnoprávní postavení, které měli v dobách předlistopadových.<sup>102</sup> Důsledky plynoucí z tohoto postavení byly jasně zakotveny i v tehdejších přepravních řádech, podle kterých byli revizoři oprávněni požadovat po cestujících prokázání totožnosti. V devadesátých letech však došlo k četným legislativním změnám v předpisech upravujících přepravu osob (viz kapitola 5.2.1.1). Vytvořilo se určité právní vakuum v oblasti úpravy postavení revizorů, kdy nebylo z tehdy platné právní úpravy zřejmé, jaká oprávnění vlastně mají.

Tato situace byla blíže ujasněna až novelami ZoSD a ZoD. Revizoři již veřejnoprávní postavení nenabýli, ale v obou normách bylo zakotveno oprávnění revizorů pro případ, že cestující se neprokáže platným jízdním dokladem a odmítne

---

<sup>102</sup> Ustanovení § 89 odst. 9 zák. č. 140/1961 Sb., trestní zákon ve znění do 1. 7. 1990.

uhradit přírážku k jízdnému. V takovém případě má revizor právo na to, aby se cestující prokázal osobním dokladem a sdělil revizorovi osobní údaje potřebné k vymáhání jízdného a přírážky. Ovšem na toto ustanovení je nutno nahlížet jako na ustanovení imperfektní, neboť černému pasažérovi za nesplnění této povinnosti nehrozí žádná sankce. Revizor totiž není v postavení veřejného činitele, jako např. policista či strážník a cestující nemůže být revizorem nikterak fakticky nucen k předložení dokladu totožnosti. Tuto imperfektnost se zákonodárce snažil napravit ustanovením, kdy zakotvil povinnost cestujícího „*následovat pověřenou osobu na vhodné pracoviště veřejné správy ke zjištění totožnosti, anebo na výzvu pověřené osoby setrvat na vhodném místě do příchodu osoby oprávněné zjistit totožnost cestujícího, a to nesplní-li povinnosti uvedené v písmenu*“ [§ 37 odst. 5 písm. d) ZoD, podobně též § 18a odst. 2 ZoSD].

Ovšem i přes ono zákonné ustanovení a zřejmě i s ohledem na nevyjasněnou situaci v devadesátých letech však někteří cestující vědomi si toho, že revizoři nemají postavení veřejného činitele a nemají právo kontrolovat jejich totožnost, ignorovali povinnosti uložené příslušnými předpisy, např. se snažili revizorům utéci, neboť osoby revizorů nepovažovali za subjekty, které jsou oprávněny je zadržet. Povinností revizorů a faktickou náplní jejich práce je realizace práv svého zaměstnavatele (dopravce), a tak se oněm nespořádaným černým pasažérům snažili zabraňovat v jejich svévolném odchodu, ať již např. chycením oděvu, držením ruky, odebráním věci cestujícího, aby měli jistotu, že se nepokusí o únik. Z toho důvodu docházelo (a nadále dochází) k fyzickým potyčkám mezi revizory a černými pasažéry.

Právě takovéto zadržení černého pasažéra revizorem se stalo též předmětem soudního řízení. Nikoliv však proto, že by oním „trestaným“ byl černý pasažér, ale právě revizor, který přistihl cestujícího bez platného jízdního dokladu. Cestující se pokusil z místa odejít, avšak revizor jej fyzicky zadržel a držel jej až do příjezdu policie. Z přestupku proti svobodě byl obviněn onen revizor, kdy ve správním řízení bylo rozhodnuto, že se přestupku skutečně dopustil. Věc se posléze dostala až k Nejvyššímu správnímu soudu, který dne 9. 9. 2010 vydal rozsudek sp. zn. 1 As 34/2010. Nejvyšší správní soud se ve svém rozhodnutí zastal onoho revizora. Soud uvedl, že rozhodující správní orgány měly vzít v potaz skutečnost, že revizor (obviněný z přestupku) je pověřenou osobou dopravce. Povinnosti vzniklé cestujícímu, v důsledku neprokázání se

platným jízdním dokladem, jsou povinnosti sekundární povahy, které vznikly až v okamžiku nesplnění povinnosti primární. Pokyny revizora k prokázání totožnosti, uhrazení přírážky atd. mají povahu výzvy ke splnění povinnosti vzniklé na základě porušení smlouvy, ovšem revizor není oprávněn přes odpor cestujícího zjišťovat jeho totožnost. Nejvyšší správní soud se v uvedeném rozsudku výslovně vyjádřil i k oprávnění zadržet cestujícího: „*Pokud dospějeme k závěru, že povinnost cestujícího následovat osobu pověřenou není jakkoliv vynutitelná, a záleží tedy na dobré vůli cestujícího, zda pověřenou osobu následuje např. na policejní služebnu, učiníme z § 37 odst. 5 písm. d) zák. č. 266/1994., o drahách ve své podstatě normu bez sankce, tedy lex imperfecta. Sankce vůči tzv. "černým pasažérům" by tak ve své podstatě byly aplikovatelné pouze vůči cestujícím, kteří by se jim podrobili dobrovolně. Naopak cestující bezohlední a vůči revizorovi dokonce agresivní by žádné negativní následky spojené se svým jednáním nenesli. Jednoduše by totiž z místa odešli. Takováto interpretace upřednostňující osoby jednající protiprávně před osobami svých povinností dbalých je však naprosto nepřijatelná. Současně by ponechala provozovatele drážní dopravy bez jakékoliv ochrany proti protiprávním zásahům do jeho majetkových práv formou bezplatného (ergo nezákonného) využívání jím poskytovaných služeb.*“<sup>103</sup>

Soud došel k závěru, že v rámci nutné obrany je možné černého pasažéra zadržet, a to ve chvíli kdy cestující nesplní povinnost vyčkat příchodu policisty či strážníka. Obranou je míněna obrana před faktickým útokem na majetek dopravce v tom smyslu, že dopravce je poškozován v majetkové sféře, kdy by bez vyžití prostředků nutné obrany tratil jak na samotném jízdném, tak na přírážce k jízdnému. Pokud by dopravce, respektive jím pověřená osoba, neměla právo zadržet cestujícího, bylo by prakticky vyloučeno vymáhání povinnosti cestujícího strpět následky porušení svých povinností (úhrada přírážky), neboť by nebyl zjistitelný základní údaj o tomto černém pasažérovi – jeho totožnost a dopravce by fakticky nemohl své nároky vymáhat. V tomto je zásadní rozdíl mezi dopravcem a cestujícím, kdy cestující jednoznačně ví, s kým uzavírá smlouvu, avšak dopravce smlouvy uzavírá s masou anonymních cestujících.

---

<sup>103</sup> Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 9. 9. 2010, sp. zn. 1 As 34/2010.



### 5.2.1.5 *De lege ferenda*

S ohledem na počet cestujících dochází k četnému porušování povinností ze strany cestujících spočívajících zejména v jízdě bez platného jízdního dokladu. Právní úprava přepravy prošla intenzivním vývojem, kdy minimálně v některých jeho fázích byla problematická. Z tohoto stavu zřejmě přetrvávají problémy i do dnešní doby, kdy někteří cestující nejsou seznámeni se svými povinnostmi, nemají povědomí o právech revizorů či zkrátka nepovažují neuhrazení jízdného za nějaký prohřešek.

Přestože již bylo judikováno a zcela běžně se dnes nahlíží na cestujícího bez platného jízdního dokladu jako na cestujícího, který uzavřel přepravní smlouvu, bylo by vhodné, aby tato skutečnost byla výslovně zakotvena v příslušném právním předpisu, tedy v PŘVOD, kdy tento předpis toto sice dovozuje,<sup>104</sup> avšak neuvádí nastoupení do vozidla bez platné jízdenky jako jeden ze způsobů uzavření smlouvy o přepravě osoby.

Provádění přepravních kontrol není pro dopravní podniky levnou záležitostí a černí pasažéři jim odčerpávají značnou část zdrojů, které by mohly být využity efektivnějším způsobem. Běžně se např. v pražském metru setkáváme se situací, kdy kromě revizorů provádějících kontrolu je této kontrole přítomna i městská policie, která by mohla být využita efektivněji, než při ověřování totožnosti černých pasažérů. Je tedy na místě zvážit, zda by alespoň v pražském metru nemohl být problém s černými pasažéry problém vyřešen zavedením turniketů. Ostatně metro bylo plánováno jako uzavřený systém přístupný pouze přes turnikety, ale v roce 1985 došlo k odstranění turniketů a tyto turnikety byly nahrazeny „označovači“ jízdenek. Plán na znovuoobnovení turniketů byl již několikrát řešen,<sup>105</sup> ale v současné době není jeho realizace ani v procesu přípravy. Domnívám se, že takovéto opatření by bylo vhodné přijmout, a to z několika důvodů. Do prostoru metra by se skutečně dostali jen ti cestující, kteří jízdné řádně zaplatili a dopravce by nemusel vynakládat prostředky na kontrolu cestujících. Zároveň by tím odpadla jedna z činností městské policie, která právě revizorům v metru velice často asistuje. Zároveň by mohlo dojít k jistému zvýšení

---

<sup>104</sup> Ustanovení § 7 odst. 6 PŘVOD: „Nezakoupil-li si cestující jízdenku podle odstavce 3 nebo podle odstavce 5 a je přepravován bez platné jízdenky, považuje se za cestujícího, který se z příčin na své straně neprokázal platným jízdním dokladem.“

<sup>105</sup> Turnikety v pražském metru mají stát 1,5 miliardy [online]. [cit. 2016-10-18]. Dostupné z WWW: <http://byznys.ihned.cz/c1-52710420-turnikety-v-prazskem-metru-maji-stat-1-5-miliardy-penize-se-vrati-do-7-let> nebo *Do pražského metra by se mohly vrátit turnikety* [online]. [cit. 2016-10-18]. Dostupné z: [http://ekonomika.idnes.cz/do-prazskeho-metra-by-se-mohly-vratit-turnikety-fuc-/eko-doprava.aspx?c=A080314\\_155225\\_eko-doprava\\_maf](http://ekonomika.idnes.cz/do-prazskeho-metra-by-se-mohly-vratit-turnikety-fuc-/eko-doprava.aspx?c=A080314_155225_eko-doprava_maf)

komfortu cestujících, neboť se metrem často přepravují osoby, které zcela jistě jízdné nezaplatili a soupravu metra používají jako dočasné útočiště, kdy tyto osoby mnohdy obtěžují cestující. Je nutno odmítnout i případné námitky, že by turnikety nezvládaly odbavit velké množství lidí např. při ranní špičce či jiném časově exponovaném období. Nedomnívám se, že jsou tyto argumenty relevantní, neboť systém turniketů funguje v mnoha městech světa s podstatně větší hustotou obyvatel. Pro příklad uvádím desetimilionové metropole New York či Teherán, které jsem měl možnost navštívit. Zejména si dovoluji vyzdvihnout systém turniketů v Teheránu, kdy tato metropole má mnohonásobně větší počet obyvatel (udáváno 8,8 milionů lidí, 15 milionů včetně aglomerace)<sup>106</sup> než hlavní město Praha, avšak tamní metro má pouze o jednu větev více. Celkově je systém metra rozsáhlejší pouze o přibližně dvacet stanic, přesto systém turniketů žádné problémy nezpůsobuje.

Bylo by nadále vhodné uvažovat i o odstupňování výše sankcí za jízdu bez platného jízdního dokladu. Tedy např. při prvním přistižení bez platné jízdenky by byla výše pokuty relativně nízká, při druhém a třetím přistižení cestujícího bez platné jízdenky by se jednalo o násobky (např. první jízda bez jízdenky 500,- Kč, druhá jízda bez jízdenky 1500,- Kč, třetí jízda bez jízdenky 3000,- Kč), s tím, že při dalším přistižení onoho cestujícího by se tento dopustil trestného činu. Samozřejmě tento návrh nevyřeší problém, že osoba nemajetná, tzv. „topící se v exekucích“ v konečném důsledku neuhradí nic, což však není problém jen v případě smlouvy o přepravě osoby. Domnívám se, že by bylo vhodné rozlišovat osoby, které náhodně výjimečně nestihnou opustit přepravní prostor v době vyznačené na jízdence, od osob, které využívají přepravních služeb bez placení pravidelně.

Dále jsem toho názoru, že by revizoři měli mít oprávnění fakticky zjišťovat totožnost černých pasažérů. Netvrdím, že by měli opět nabýt postavení veřejného činitele, ale současný systém, kdy revizor má sice právo požadovat prokázání totožnosti cestujícího, ale nemá právo fakticky vynutit toto prokázání, a k zjištění totožnosti musí využívat služeb policie či městské policie, není šťastným řešením. Tento způsob zjišťování totožnosti je způsobem zdlouhavým a dovoluji si tvrdit, že i zbytečným. Pomocí těchto orgánů se informace o totožnosti cestujícího k onomu dopravci stejně dostane a je na místě se ptát, proč k zjišťování totožnosti má asistovat veřejný orgán

---

<sup>106</sup> *Tehran* [online]. [cit. 2016-12-10]. Dostupné z WWW: <https://en.wikipedia.org/wiki/Tehran>

v podobě mezičlánku, když právě zjištění totožnosti je pro dopravce zcela zásadní proto, aby se mohl domáhat svých práv. Argumentem proti tomuto návrhu je ochrana osobních dat o cestujícím, ale osobně s ním nemohu souhlasit. Po zjištění totožnosti od policie či městské policie stejně dopravce s osobními údaji pracuje a je povinen dodržovat odpovídající právní předpisy regulující nakládání s osobními daty. Osobnímu selhání konkrétní osoby, která se s daty dostane do kontaktu, nelze zabránit.

## 6. Odpovědnost dopravce

V kapitolách výše byly zevrubným způsobem analyzovány četné povinnosti dopravce. V této kapitole budou řešeny situace, kdy dopravce některou ze svých povinností nesplní. Dopravce je za splnění povinností, které pro něj plynou ze zákona a z uzavřené přepravní smlouvy, odpovědný. Odpovědností se rozumí nutnost snést sankční následky svého jednání, kterým byly porušeny primární povinnosti.

Než přiblížím odpovědnost dopravce, je nutno zařadit tuto odpovědnost do systému právní odpovědnosti, jakožto množiny nadřazené. Pojem odpovědnost není pouze pojmem práva občanského. Základní dělení odpovědnosti spočívá v dělení na odpovědnost veřejnoprávní a odpovědnost soukromoprávní. V případě veřejnoprávní odpovědnosti se jedná o odpovědnost trestní, správní a ústavní. Mezi soukromoprávní odpovědnost patří odpovědnost občanskoprávní, obchodněprávní (např. odpovědnost za řádný výkon funkce člena statutárního orgánu) a pracovněprávní.

Poruší-li daný subjekt ať již zákonnou normu či smluvní ujednání, je za toto porušení odpovědný a je jeho povinností nést následky předvídané daným právním předpisem či smlouvou. V českém právním systému převládá sankční koncepce odpovědnosti,<sup>107</sup> která vychází z teze, že občanskoprávní odpovědnost je totožná s občanskoprávní sankcí. Tuto teorii blíže rozpracoval a zdůvodnil Švestka, který došel k závěru, že *„nepříznivý právní následek předvídaný sankční složkou příslušné občanskoprávní normy lze obecně nazvat odpovědností podle hmotného občanského práva (občanskoprávní odpovědností) neboli také sankcí ve smyslu hmotného občanského práva.“*<sup>108</sup>

Podstatou občanskoprávní odpovědnosti je nová povinnost, která přistupuje k primární (původní) povinnosti, nebo ji nahrazuje, pokud již splnění původní povinnosti není možné. Splnění této povinnosti směřuje k reparaci porušeného právního poměru a zároveň má působit preventivně na subjekty porušující povinnosti a odrazovat

---

<sup>107</sup> Další koncepcí je koncepce preventivní. Tato koncepce se však v českém právním prostředí neprosadila. Jejím původcem je V. Knapp. Základní podstata této koncepce spočívá v tom, že daný subjekt odpovídá za to, že svou povinnost splní a není odpovědný až ex post za její nesplnění. Odpovědnostní vztah vzniká již na samotném začátku právního vztahu. Hrozba sankcí je tedy dle této koncepce součástí původního vztahu. Odpovědnost tedy není sekundárně vzniklá povinnost, ale povinnost vzniklá od počátku právního vztahu, přičemž k její aktivizaci dochází až případným porušením povinnosti.

<sup>108</sup> ŠVESTKA, Jiří. *Odpovědnost za škodu podle občanského zákoníku*. Praha: Academia, 1966, s. 37.

je od jejich dalšího porušování. Osoba nesoucí odpovědnost je povinna strpět (splnit) sekundární povinnost, jež nastala porušením primární povinnosti. Pro úplnost je nutno uvést, že současný OZ užívá termín *odpovědnost* v podstatně menší míře, než tomu bylo v případě úpravy přecházející, kdy tuto tendenci lze vidět zejména v úpravě závazků z deliktů, kde je používána především formulace *povinnost nahradit škodu*.

Základní dělení odpovědnosti v právu občanském spočívá v dělení odpovědnosti na odpovědnost subjektivní a odpovědnost objektivní. V případě odpovědnosti subjektivní se jedná o odpovědnost za protiprávní jednání odpovědné osoby, která *zavinila* protiprávní stav. O zavinění se jedná tehdy, pokud vůle fyzické osoby zapříčinila předmětnou protiprávní skutečnost nebo k ní relevantním způsobem napomohla. Zavinění je psychický stav osoby, který je založen na věděni (intelektuální složka zavinění) a vůle (volní složka zavinění). V současné právní teorii jsou rozlišovány dva základní stupně zavinění, a to nedbalost a úmysl.

V případě objektivní odpovědnosti je situace odlišná. Vzhledem k tomu, že lidská činnost je velice různorodá a složitá, vývojem doby se ukázalo, že je leckdy nemožné nebo krajně neefektivní zjišťovat, došlo-li ke škodlivému následku konkrétním zaviněním určité osoby. Z toho důvodu existuje institut objektivní odpovědnosti, kdy osoba odpovídá za škodlivý následek *bez ohledu na zavinění*. Škodlivý následek může nastat, aniž by osoba nesoucí za něj odpovědnost jakkoli protiprávně jednala. Rozlišovány jsou dva druhy objektivní odpovědnosti: odpovědnost s možností liberace (např. provozní odpovědnost, odpovědnost z provozu dopravních prostředků), kdy osoba se odpovědnosti zproští, prokáže-li, že byl naplněn některý z liberačních důvodů stanovených zákonem, např. osoba nemohla škodlivému následku zabránit, ani při vynaložení veškerého úsilí, a dále objektivní odpovědnost absolutní, kdy možnost liberace není dána.

## **6.1 K povinnostem dopravce**

System občanskoprávní odpovědnosti dopravce je systémem poměrně složitým. Pro cestujícího je přitom úprava odpovědnosti dopravce klíčová, neboť právě on potřebuje vědět, jaké jsou jeho nároky v případě, že dopravce poruší některou svou povinnost. Tato část rigorózní práce je přínosem i z hlediska praktického, neboť mimo jiné je jejím cílem přehledným způsobem uvést sekundární povinnosti dopravce při porušení

přepravní smlouvy. Odpovědnost dopravce je upravena v předpisech tuzemských, unijních i mezinárodních. Normotvůrce se sice snažil, aby byly jednotlivé normy ve vzájemném souladu, ale i tak může být pro cestujícího obtížné orientovat se ve svých právech. Na pomoc cestujícím vznikají publikace či internetové stránky věnující se této problematice, např. [www.evropskyspotrebitel.cz](http://www.evropskyspotrebitel.cz).

Doprovce je povinen provést přepravu řádně a včas, zajistit bezpečnost a pohodlí cestujících a v neposlední řadě je povinen přepravit zavazadla cestujícího. Za splnění těchto povinností je cestujícímu odpovědný. S odpovědností dopravce vzniklou na základě uzavření SPO úzce souvisí i další instituty jako např. odpovědnost za škodu způsobenou provozem dopravního prostředku. Jedná se o instituty natolik rozsáhlé, že s ohledem na charakter této práce se jim nelze věnovat zcela podrobným způsobem. Níže bude alespoň základním způsobem proveden rozbor následků nesplnění povinností ze strany dopravce se zaměřením na unijní předpisy.

## 6.2 Odpovědnost za včasné provedení přepravy

Být přepraven včas, tedy v termínu, který cestující oprávněně očekává, ať již na základě dohody či jízdního řádu, je jedním ze základních práv cestujícího. Je v zájmu dopravce tuto svou povinnost plnit, ať již z důvodu budování dobré pověsti či z důvodu prozaičtějšího, a to nebýt za opoždění s provedením přepravy „sankcionován“ vznikem sekundárních povinností.

V případě neprovedení přepravy včas OZ rozlišuje, zda se jednalo o přepravu pravidelnou či nepravidelnou. Co se rozumí přepravou pravidelnou, řeší příslušné právní předpisy upravující ten který druh přepravy.<sup>109</sup> Pravidelnou přepravou se rozumí přeprava, která probíhá podle předem zveřejněného řádu, ať již jízdního či leteckého. Cestující předem zná čas odjezdu i příjezdu, kdy tyto časy jsou uvedeny právě v jízdních či letových řádech. V případě pravidelné přepravy je dopravce povinen dodržovat jím vydané řady. Nepravidelnou přepravu pak můžeme vymežit způsobem

---

<sup>109</sup> V případě veřejné přepravy železniční a silniční je definice pravidelné přepravy uvedena v § 2 písm. f) PRVOD: „Pravidelnou přepravou osob se rozumí přeprava spojením podle předem zveřejněného jízdního řádu, tarifu, přepravního řádu a smluvních přepravních podmínek.“ V případě přepravy říční je nutno vycházet z § 35 odst. 2 zák. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, kde je mimo jiné uvedeno, že provozovatel veřejné vodní dopravy je před zahájením provozu povinen zveřejnit jízdní řád. V případě přepravy letecké dle zák. č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, je rozlišováno mezi pravidelnou a nepravidelnou přepravou, ale definici těchto termínů obsažena není.

negativním, jako přepravu, která není pravidelná. Čas příjezdu a odjezdu bývá sjednáván individuálně mezi dopravcem a cestujícím.

Pokud není cestující přepraven včas, není mu ze strany dopravce poskytnuto řádné plnění. V případě přepravy pravidelné nelze vycházet z ustanovení OZ, neboť v případě vadného (nevčasného) plnění při přepravě osob, OZ výslovně uvádí, že pouze přepravní řády stanoví, jaké nároky může cestující uplatnit vůči dopravci (§ 2553 odst. 1 OZ). Vzhledem k tomu, že v současné době existuje pouze přepravní řád pro veřejnou drážní a silniční přepravu, tak v případě pravidelné přepravy letecké a říční bude nutno vycházet *per analogiam* z PŘVOD nebo z přímo použitelných předpisů evropského práva, vztahují-li se tyto na danou situaci.

PŘVOD upravuje případy, kdy přeprava není provedena včas. Pokud není přeprava provedena vůbec či daný spoj má zpoždění delší než 60 minut a cestující se z toho důvodů vzdá přepravy, je dopravce povinen vrátit jízdné [§ 40 odst. 1 písm. c) PŘVOD]. Pokud má daný spoj zpoždění a v důsledku toho dojde ke ztrátě spoje navazujícího, je dopravce povinen přepravit cestujícího nejbližším vhodným spojem do místa určení nebo zajistit bezplatnou přepravu cestujícího do nástupní stanice nejbližším jiným vhodným spojem s tím, že je povinen cestujícímu vrátit zaplacené jízdné [40 odst. 1 písm. b) PŘVOD].

Výše uvedené však neplatí v případě městské hromadné dopravy, neboť § 42 odst. 1 PŘVOD uvádí, že jízdné se v tomto případě nevrací. Pokud tedy dojde ke zpoždění v městské hromadné dopravě, cestující nemá prakticky možnost domáhat se kompenzace.

PŘVOD v § 42 odst. 4 stanoví, že pokud ve veřejné drážní a silniční osobní dopravě nebyl cestující přepraven včas, nemá právo na náhradu škody. Zpožděním spoje může cestujícímu vzniknout škoda rozličného druhu, ať již v podobě zmeškání schůzky či propadnutí vstupenky na kulturní akci. Pokud by dané ustanovení neexistovalo, nebyl by prakticky limitován rozsah v jakém je dopravce povinen hradit vzniklou škodu. Platí, že je to právě cestující, který má vědět, jak důležitá je jeho cesta a právě s ohledem na důležitost plánovat přepravu s dostatečným předstihem, neboť jak

stanoví OZ, každý je nadám průměrným rozumem<sup>110</sup> a měl by tedy předpokládat možné mimořádné události v dopravě.

V případě přepravy nepravidelné neexistuje žádné takovéto omezující ustanovení, a pokud cestující prokáže, že mu v důsledku zpoždění spoje vznikla škoda, je dopravce povinen ji nahradit (§ 2553 odst. OZ). Mezi zpožděním a vzniklou škodou musí být příčinná souvislost.

S ohledem na výše uvedené je zřejmé, že sekundární povinnosti dopravce v případě neprovedení přepravy včas spočívají v případě pravidelné přepravy zejména v jeho povinnost zajistit přepravu dodatečným spojem či vrátit jízdné. Náhrada škody v případě pravidelné přepravy je výslovně vyloučena. V případě přepravy nepravidelné náhrada škody vyloučena není, ale je na cestujícím, aby prokázal vzniklou škodu a kauzální nexus. Žádná paušální náhrada za neprovedení přepravy včas zakotvena není. To je zásadní rozdíl ve srovnání s úpravou unijní, která naopak paušální kompenzace při zpoždění daného spoje automaticky zavádí.

### **6.2.1 Odpovědnost v přepravě autobusové dle nařízení č. 181/2011**

Nařízení č. 181/2011 se vztahuje na přepravu osob, pokud se 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 č. 181/2011).

Dle tohoto nařízení, je dopravce povinen v případě, že dojde ke zrušení spoje nebo ke zpoždění spoje linkové dopravy při odjezdu z terminálu o více než 120 minut, a také v případě nadměrného příjmu rezervací, cestujícímu ihned nabídnout možnost rozhodnout se mezi pokračováním nebo přeměrováním do cílového místa při nejbližší příležitosti nebo náhradou jízdného a případně bezplatnou zpáteční přepravou autobusem do původního místa odjezdu. Pokud by dopravce nenabídnul možnost rozhodnutí mezi přeměrováním a vrácením jízdného, má cestující právo na náhradu škody ve výši 50% ceny jízdného, která musí být vyplacena do jednoho měsíce od podání žádosti o náhradu (čl. 19 odst. 1, 2 nařízení č. 181/2011).

Dále nařízení stanoví, že v situacích, kdy dojde ke zrušení nebo zpoždění o více než 90 minut v případě cesty delší než tři hodiny, má cestující právo na odpovídající

---

<sup>110</sup> Ustanovení § 4 odst. 1 OZ: „Má se za to, že každá svéprávná osoba má rozum průměrného člověka i schopnost užívat jej s běžnou péčí a opatrností a že to každý od ní může v právním styku důvodně očekávat.“



pomoc, např. lehké jídlo, jídlo, ubytování až na dva hotelové noclehy. Dopravce může omezit celkové náklady za ubytování, mimo přepravu z terminálu do místa ubytování a zpět, na 80 EUR na jednoho cestujícího a noc a na nejvýše dvě noci (čl. 21 nařízení č. 181/2011).

### **6.2.2 Odpovědnost v přepravě železniční dle nařízení č. 1371/2007**

Nařízení č. 1371/2007 se 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 licencí železničním podnikům (čl. 2 odst. 1 nařízení č. 1371/2007).

Předmětné nařízení bylo přijato v roce 2007. Nestalo se však účinným okamžitě, nýbrž byl dopravcům ponechán čas na jeho přípravu, a to po dobu dvou let. Toto nařízení řeší výši kompenzací při neprovedení přepravy včas. Česká republika si však pro případ práv cestujícího v případě zpoždění spoje vyjednala pětiletou výjimku, kterou v roce 2014 prodloužila o dalších pět let.<sup>111</sup> Jedná se o výjimku pro vnitrostátní a lokální přepravu, nikoliv přepravu mezinárodní. Nutno však podotknout, že v současné době někteří čeští dopravci dodržují systém kompenzací dobrovolně.

Cestující má právo při zrušení či zpoždění spoje nad 60 minut zvolit si mezi zrušením své cesty s tím, že mu bude vráceno jízdné a pokračováním v cestě za srovnatelných podmínek přepravy s tím, že má nárok na kompenzaci od železničního dopravce. Výše náhrady činí 25 % z ceny přepravního dokladu při zpoždění od 60 do 119 minut a 50 % z ceny přepravního dokladu při zpoždění přesahujícím 2 hodiny. Dopravce ale není povinen kompenzace poskytnout, pokud by její výše nedosahovala alespoň 4 € (čl. 17 odst. 3 nařízení č. 1371/2007). Dopravce je povinen nabídnout cestujícím zdarma jídlo a občerstvení v množství odpovídajícímu čekací době, dále hotelové nebo jiné ubytování a přepravu mezi železniční stanicí a místem ubytování

---

<sup>111</sup> K prodloužení výjimky tehdejší ministr dopravy Antonín Prachař uvedl: „S ohledem na možnosti železničních dopravců, a nejedná se pouze o České dráhy, a provozovatelů infrastruktury v ČR je tento krok účelný tak, aby se náklady na zavedení všech požadavků nařízení rozložily v čase. Zároveň se nejedná o snižování práv cestujících v drážní dopravě, neboť již teď na základě nařízení a přepravních podmínek jimi České dráhy disponují. Ministerstvo dopravy tedy tuto právní úpravu podporuje.“ zdroj: LOJDA, Jiří. *Odškodnění za zpoždění vlaku? Dalších pět let v pravěku!* [online]. [cit. 2016-12-08]. Dostupné z: WWW: <http://www.penize.cz/spotrebitel/289441-odskodneni-za-zpozdzeni-vlaku-dalsich-pet-let-v-praveku%21>

v případě, že je nutný pobyt na jednu noc nebo na více nocí (čl. 18 nařízení č. 1371/2007).

### **6.2.3 Odpovědnost v přepravě letecké dle nařízení č. 261/2004**

Skutečnost, že cestující mohou žádat kompenzace při zpoždění autobusu či vlaku, není mezi veřejností příliš rozšířená. To ovšem neplatí v případě přepravy letecké, kdy jsou cestující již zpravidla dobře informováni o svých nárocích a těch se i často domáhají.

Nařízení č. 261/2004 se vztahuje na cestující odlétající z letiště umístěného na území členského státu, a dále na cestující odlétající z letiště umístěného na území třetí země na letiště umístěné na území členského státu, na které se vztahuje Smlouva, 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).

V případě letecké přepravy má cestující nárok na relativně vyšší finanční kompenzace za zpoždění. Aby cestující nárok skutečně měl, je nezbytné, aby zpoždění bylo delší než tři hodiny, přičemž pro účely finanční kompenzace se posuzuje doba příletu, nikoliv odletu. V případě takového zpoždění má cestující na trasách do 1 500 km<sup>112</sup> nárok na kompenzaci ve výši 250 EUR. Pokud se cestující přepravuje na vzdálenost delší než 1 500 km a kratší jak 3 500 km, má nárok na náhradu ve výši 400 EUR. Pokud je trasa delší než 3 500 km, je nárok cestujícího ve výši 600 EUR (čl. 7 odst. 1 nařízení č. 261/2004).

Jestliže je však cestujícím nabídnuto přesměrování na jejich cílové místo určení, může provozující letecký dopravce o 50 % snížit kompenzaci, 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 letů delších než 3 500 km (čl. 7 odst. 2 nařízení č. 261/2004).

---

<sup>112</sup> Vzdálenosti se měří ortodromickou metodou, což znamená geograficky nejkratší vzdálenost, čili se jedná o spojnici mezi dvěma místy na zeměkouli s tím, že je vedená po jejím povrchu.

Kompenzace se nevyplácí v případě stávkový či špatného počasí a dalších mimořádných situací neovlivnitelných dopravcem (čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004). Jedná se tedy o odpovědnost objektivní s možností liberace. Technická závada však není liberačním důvodem, neboť dopravce má reálnou možnost ovlivňovat stav dopravních prostředků a tak je-li zpoždění způsobeno technickou závadou, cestující má nárok na finanční kompenzaci. I v případě, že cestujícímu nebude vyplacena kompenzace za zpoždění, má cestující nárok na občerstvení, avšak jen tehdy, pokud zpoždění dosahuje minimálně dvou hodin od plánovaného odletu.

### 6.3 Odpovědnost za bezpečnost cestujících

Povinnost zajistit bezpečnou přepravu cestujících je povinností nejzákladnější. Ztráta zavazadel či zpoždění spoje nejsou příjemné události, ovšem nelze je označit za tolik závažné, jako když dojde k újmě na zdraví cestujících. Dopravce je z důvodu zajištění bezpečnosti povinen dodržovat četné veřejnoprávní předpisy regulující právě bezpečnost, ať již jde např. o povinnosti týkající se technické stránky dopravních prostředků či povinnost zajistit povinné zdravotní prohlídky řidičů apod.

Odpovědnost dopravce za újmu cestujících na zdraví je upravena v oddíle o přepravě osob velice stručně, kdy ustanovení § 2554 OZ stanoví, že „*pokud cestujícím vznikne za přepravy újma na zdraví, nahradí ji dopravce podle ustanovení o náhradě škody způsobené provozem dopravních prostředků.*“ Jedná se o odkazovací ustanovení, kdy problematiku odpovědnosti z provozu dopravních prostředků nalezneme v § 2927 OZ a násl., nikoliv v oddíle občanského zákoníku upravujícím přepravu osob. Přestože se jedná pouze o odkazovací ustanovení, tak je v něm obsažena klíčová informace, a to že k újmě musí dojít *za přepravy*. Přepravu je nutno vykládat v širším smyslu, tedy nikoliv pouze tak, že k újmě musí dojít během vlastního pohybu daného dopravního prostředku, ale postačí, když k újmě dojde v souvislosti s prováděním přepravy, tedy např. výstup či nástup z vlaku. Judikatura dovodila, že přepravou je i příprava k přepravě a bezprostřední úkony po skončení přepravy (blíže kapitola 5.1.2). Časové rozmezí, kdy dopravce odpovídá cestujícímu za újmu, není přesně vymezeno, což může v aplikační praxi způsobit jisté problémy. Např. u přepravy letecké je tento časový úsek velice široký, respektive s přepravou leteckou souvisí větší množství činností, které zahrnují nejen nástup a výstup z letadla, ale též např. přepravu letištním autobusem po

letištní ploše apod. Újma vzniklá při přepravě bude posuzována jako újma způsobená zvláštní povahou provozu dopravního prostředku.

Nyní se alespoň stručně podívejme na odkazované ustanovení o odpovědnosti za škodu způsobenou zvláštní povahou provozu dopravního prostředku. V případě odpovědnosti za škodu způsobenou provozem dopravního prostředku se jedná o odpovědnost speciální, která má jako taková přednost před obecnou úpravou odpovědnosti. Jedná se o odpovědnost objektivní, kdy základem této odpovědnosti je škoda vyvolaná zvláštní povahou provozu. *Zvláštní povaha provozu* není žádným právním předpisem blíže definována. Předmětné ustanovení ještě zavádí termín *okolnosti mající původ v provozu*.<sup>113</sup> Doktrína se již v případě právní úpravy předcházející vyjadřovala v tom smyslu, že „okolnosti mající původ v provozu“ představují pojem užší, než je pojem „zvláštní povaha provozu.“ K osvětlení samotného pojmu *zvláštní povaha provozu* přispěl Nejvyšší soud ČR, který ve svém rozhodnutí uvedl: „*Zvláštní povaha provozu, která je rozhodným kvalifikačním momentem pro objektivní odpovědnost provozovatele podle § 427 odst. 1 obč. zák (dnes § 2927 OZ – pozn. autora) a která není zákonem blíže definována, vychází z obecného poznatku, že provoz dopravních prostředků je zdrojem zvýšeného nebezpečí vzniku škod na lidském zdraví a majetku, neboť jde o činnost technickou, spojenou s působením zpravidla motorické síly, s rychlým pohybem, s využitím stále sofistikovanějších metod a technik řízení či ovládání provozu, u nichž není vyloučeno selhání. Proto na rozdíl od obecné odpovědnosti je provozovatel povinen nahradit škodu nejen tehdy, bylo-li nepříznivé působení dopravního prostředku spojeno s porušením zákona, nýbrž i tehdy, projevila-li se zvláštní povaha provozu, tj. došlo-li k nežádoucímu projevu takových vlastností vozidla, které jsou pro jeho provoz typické a vyplývají z jeho povahy coby dopravního prostředku, který se pohybuje určitou rychlostí a může již jen samotným svým pohybem či prudkým brzděním, případně dalšími s tím spojenými projevy (např. selhání řízení, závada, oddělení části vozu, najetí na kámen a jeho vymrštění) vyvolat nepříznivý dopad na osoby uvnitř dopravního prostředku nebo na osoby či věci (zejména dopravní prostředky a jiný majetek), s nimiž přijde do kontaktu. Provozem se rozumí nejen pohyb*

---

<sup>113</sup> Ustanovení § 2927 odst. 2 OZ: „*Povinnosti nahradit škodu se nemůže provozovatel zprostit, byla-li škoda způsobena okolnostmi, které mají původ v provozu.*“

*dopravního prostředku, ale i příprava k jízdě a bezprostřední úkony po skončení jízdy, včetně vystupování z něj. Rozhodující je tedy charakter činnosti, při níž škoda vznikla.*<sup>114</sup>

Zvláštní povaha provozu dopravních prostředků je vlastnost, která provoz dopravních prostředků charakterizuje a která může způsobit škodu.

Předpoklady vzniku odpovědnosti dopravce (provozovatele dopravního prostředku) jsou újma vzniklá cestujícímu, kvalifikovaná škodní událost a příčinná souvislost mezi nimi. Jedná se o odpovědnost objektivní. V případě objektivní odpovědnosti má poškozený (v tomto případě cestující) silnější postavení než v případě odpovědnosti obecné, neboť ke vzniku povinnosti dopravce k náhradě škody postačí pouze nastalá událost se kterou je spojen vznik odpovědnosti. Podmínkou vzniku odpovědnosti je, že nastalá škodní událost má svůj původ v provozu dopravního prostředku. Pokud např. lupič přepadne ve vlaku cestujícího a zraní ho, nejedná se o událost, která by měla původ ve zvláštní povaze provozu dopravního prostředku, neboť k takovému přepadení může dojít na jakémkoliv místě (např. v bance) stejně tak jako případ, kdy cestující přivře jinému cestujícímu ruku do dveří, neboť k této události může dojít i mimo provoz dopravních prostředků.

Existují liberační důvody, pro které se dopravce může zprostit odpovědnosti, avšak předmětné ustanovení o odpovědnosti je započato větou, která stanoví, kdy je naopak liberace zcela vyloučena. Jedná se o případ *absolutní objektivní odpovědnosti*, a ta je dána, pokud byla škoda způsobena okolnostmi, které mají svůj původ v provozu (§ 2927 odst. 2 OZ). Je nutno uvést, že dopravce se odpovědnosti v praxi zprostit jen velice těžko, neboť je pouze na něm prokázat, že okolnosti, kterými byla újma způsobena, nemají svůj původ v provozu dopravního prostředku. Je zřejmé, že většina nehod, při kterých dojde k újmě cestujícího, bude mít svůj původ právě v provozu dopravního prostředku, neboť např. jakákoli technická závada má původ právě v provozu dopravního prostředku. Dopravce přitom nemusí nic zanedbat, pečlivě dbá o technický stav dopravního prostředku, dodržuje veškeré předepsané normy práva veřejného, přesto však může dojít k nahodilé poruše, při které dojde k újmě cestujících, a dopravce je za vznik této újmy odpovědný, aniž by byla dána možnost, se této odpovědnosti zprostit. Případy, kdy k újmě došlo z důvodu zvláštní povahy dopravního prostředku, byly též hojně judikovány. Jedná se např. o situace, kdy v prostředku

---

<sup>114</sup> Rozsudek Nejvyššího soudu České republiky sp. zn. 25 Cdo 272/2013 ze dne 18. 2. 2015.

městské hromadné přepravy dojde k prudkému zabrzdění. Tato událost je pak událostí, která má svůj původ ve zvláštní povaze provozu a dopravce je v případě vzniku újmy na zdraví cestujících povinen k její náhradě (R16/1969). Stejně tak okolnostmi mající svůj původ v provozu jsou zdravotní indispozice řidiče či kapitána (např. srdeční selhání, epileptický záchvat, apod.). Naopak však škoda utrpěná pádem na zasněženém nástupišti není sama o sobě škodou, která by byla vyvolána zvláštní povahou provozu (Rc 60/1957). Pokud tedy dojde k újmě na zdraví cestujících, a tato újma je způsobena zvláštní povahou provozu, ve kterém má svůj původ, tak se dopravce odpovědnosti zprostit nemůže. Nelze však každou škodu, ke které dojde v dopravním prostředku během přepravy posuzovat jako škodu, která byla vyvolána zvláštní povahou provozu daného prostředku.

Možnost liberace je dána pouze v případě, že škoda nebyla způsobena okolnostmi, které mají původ v provozu a dopravce vynaložil veškeré úsilí, které od něj lze požadovat, aby škodě zabránil. Za tyto jiné okolnosti lze považovat *vis maior*, zejména pak živelné události způsobené přírodními silami, jako např. záplavy, bouře, sesuv půdy, hurikán apod. Za situaci, které nemůže dopravce zpravidla zabránit, je považován také skok divoké zvěře do cesty, kdy v důsledku střetu se zvěří dojde ke vzniku újmy na zdraví cestujících. Dopravce (provozovatel dopravního prostředku) však musí prokázat, že škodě nemohlo být zabráněno ani vynaložením veškerého možného úsilí.

Je nutno zdůraznit, že důkazní břemeno tíží provozovatele, nikoliv cestujícího, který utrpěl újmu. Právě provozovatel se chce odpovědnosti zprostit. Při prokazování toho, že vzniku škodné události nemohlo být zabráněno ani při vynaložení veškerého možného úsilí, je nutné zvažovat všechny možnosti, kterých mohlo být v místě a vzniku újmy využito.

Další možností alespoň částečné liberace je okolnost, že poškozený cestující se alespoň částečně podílel na vzniku škody. O poměrnou část škody, kterou si spolu způsobil, se sníží jeho nárok vůči dopravci. Zakotvení tohoto pravidla nalezneme v § 2918 OZ.<sup>115</sup> Soud následně zkoumá při stanovování míry účasti na vzniku škody všechny okolnosti, které jsou pro vznik škody rozhodné. Jedním z důvodů, kdy vzniká odpovědnost i cestujícímu je skutečnost, že porušil obecnou prevenční povinnost a

---

<sup>115</sup> Ustanovení § 2918 OZ: „Vznikla-li škoda nebo zvětšila-li se také následkem okolností, které se přičítají poškozenému, povinnost škůdce nahradit škodu se poměrně sníží.“

nepočínal si tak, aby předešel vzniku možné škody. Jedná se např. o situace, kdy cestující nedodržuje pokyny dopravce a nepoužije bezpečnostní pásy, přestože je vozidlo jimi vybaveno a on je o povinnosti jejich použití poučen. Pokud dojde k újmě výlučně jednáním poškozeného, tak není založena odpovědnost dopravce.<sup>116</sup> Předmětné ustanovení § 2918 je však nutno vykládat v kontextu uváděného ustanovení § 2927, které vylučuje možnost dopravce zprostit se odpovědnosti, pokud byla škoda má svůj původ ve zvláštní povaze provozu.

V případě přepravy v režimu PŘVOD platí, že pokud je přeprava prováděna více dopravci avšak na základě jedné přepravní smlouvy, tak každý dopravce odpovídá pouze za úsek, na kterém přepravu provádí. Dopravce je odpovědný pouze za tu část cesty, kde přepravu provádí, nikoliv za provedení přepravy na dalších úsecích cesty, i když přepravní smlouva byla uzavřena s ním (§ 46 odst. 3 PŘVOD). Cestující svá práva uplatňuje u dopravce, u kterého došlo k oné škodní události, kterou byla založena odpovědnost dopravce, a to v místě, které přepravce určí ve svých smluvních podmínkách (§ 38 odst. 2 PŘVOD).

Jak bylo uvedeno, v oblasti přepravy jsou velice významné přepravní řády a smluvní přepravní podmínky, které blíže upravují a konkretizují ustanovení OZ. Stejně jako bylo v úpravě předcházející zakotveno ustanovení o nepřipustnosti omezování povinností dopravce přepravními řády ve vztahu k újmě na zdraví cestujících, tak i v úpravě současné je toto pravidlo výslovně uvedeno. Přepravní řád nesmí žádným způsobem omezit odpovědnost dopravce za újmu na zdraví cestujícího, pokud by tak činil, nepřihlíží se k tomu (§ 2580 odst. 1 OZ).<sup>117</sup> Pro úplnost je nutno uvést, že jediný platný a účinný řád – přepravní řád pro veřejnou drážní a silniční dopravu žádné takovéto ustanovení o omezení odpovědnosti dopravce ve vztahu k újmě na zdraví cestujícího neobsahuje.

---

<sup>116</sup> Např. cestující bude provádět akrobatické kousky na tyčích k držení v metru a při tomto dojde k poranění. Skutečnost, že tyto kousky prováděl, není dána zvláštní povahou provozu a je způsobena pouze jednáním poškozeného.

<sup>117</sup> Ustanovení § 2580 odst. 2: „Povinnost dopravce nahradit jinou újmu než újmu na zdraví může být přepravním řádem omezena, jen ve zvlášť odůvodněných případech, kdy potřeba takového omezení pro vnitrostátní přepravu nezbytně vyplývá ze zásad platných pro mezinárodní přepravu.“ Ustanovení § 2580 odst. 3) „Omezení je možné jen za podmínky, že újma nebyla způsobena úmyslně nebo z hrubé nedbalosti.“

### 6.3.1 Odpovědnost dle mezinárodních a unijních předpisů

Též unijní předpisy obsahují úpravu odpovědnosti dopravce v případě vzniku újmy na zdraví cestujících. V tomto ohledu je nejpodrobněji upravena odpovědnost dopravce v přepravě letecké. Rada (ES) přijala za účelem zvýšení ochrany cestujících postižených při letecké přepravě nařízení č. 2027 ze dne 9. 10. 1997, o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod, které ve srovnání s dosavadní Varšavskou úmluvou ze dne 12. 10. 1939 poskytuje vyšší míru ochrany cestujícím. Toto nařízení bylo následně aktualizováno nařízením č. 889/2002 ze dne 13. 5. 2002 z důvodu uvedení do souladu s Montrealskou úmluvou. Největším přínosem tohoto nařízení je odstranění rozdílu mezi přepravou mezinárodní a přepravou vnitrostátní, neboť používání různých režimů odpovědnosti na různých trasách bylo matoucí i pro samotné dopravce.

Nařízení vychází ze základní teze, že je podstatné zajistit cestujícím, kteří během přepravy utrpí újmu, náhradu škody v přiměřené výši a posílit jejich ochranu. Společenství se přijetím tohoto nařízení rozhodlo stát účastníkem Montrealské úmluvy. Právě uvedení do souladu původního znění nařízení s Montrealskou úmluvou je zcela zásadní, kdy je tímto nařízením zaveden princip neomezené odpovědnosti v případě smrti nebo zranění cestujících. Nařízení výslovně uvádí, že náhrada za utrpenou škodu nepodléhá žádnému limitu, ať by již byl vymezen zákonem, úmluvou či smlouvou (čl. 3 odst. 1 nařízení č. 2027/1997). Letecký dopravce nemůže vyloučit ani omezit svou odpovědnost, ani pokud prokáže, že přijal veškerá nezbytná opatření nebo že nebylo možno tato opatření učinit, aby zabránil vzniku škody. Toto platí, pokud vzniklá škoda nepřesahuje 100 000 SDR.<sup>118</sup> Při škodě nad tuto částku je omezení odpovědnosti dopravce možné. Dopravce se dle nařízení může odpovědnosti zprostit pouze tehdy, pokud prokáže, že škoda byla způsobena nedbalostí zraněného nebo zemřelého cestujícího nebo že tento cestující svou nedbalostí ke škodě přispěl (čl. 3 odst. 1 nařízení č. 2027/1997).

---

<sup>118</sup> Jednotka SDR (special drawing rights, zvláštní právo čerpání). Jedná se o účetní a měnovou jednotku užívanou v rámci Mezinárodního měnového fondu. Tato jednotka tvoří hlavní rezervní fond MMF a byla odvozována od průměrné hodnoty měn USA, Německa, Japonska, Francie a Velké Británie, neboť tyto země jsou nejvíce zapojeny do globálního měnového systému. Od roku 1999, kdy bylo zavedeno euro, je měnový koš tvořen těmito měnami: americký dollar (41,73 %), euro (30,93 %), britská libra (8,09 %), japonský jen (8,33 %) a od 1.10.2016 též čínský renminbi (10,72 %), kdy čísla v závorkách představují poměr na měnovém koši. V době dokončení této práce bylo 100 000 SDR přibližně 135 000 EUR.



Odpovědnosti dopravce je upravena i v dalších předpisech evropského práva regulujících další druhy přepravy. V případě přepravy autobusové dle nařízení č. 181/2011 má cestující právo na odškodnění v případě úmrtí a to včetně nákladů na pohřeb. V případě úmrtí se toto právo vztahuje přinejmenším na osoby, ke kterým měl cestující vyživovací povinnost (čl. 7 odst. 1 nařízení č. 181/2011). Stejně tak má cestující právo na náhradu škody v případě zranění. Nařízení č. 181/2011 uvádí, že výše náhrady škody se vypočte v souladu s použitelnými vnitrostátními předpisy, avšak vnitrostátní předpis nemůže stanovit maximální limit pro výši odškodného nižší než 220 000 EUR na cestujícího (čl. 7 odst. 2 nařízení č. 181/2011). Dopravce je také povinen poskytnout v případě nehody cestujícím odpovídající a přiměřenou pomoc s ohledem na jejich potřeby po nehodě, kdy je stanoveno, že tato pomoc zahrnuje ubytování, oblečení, stravu a usnadnění první pomoci. V nařízení je obsaženo ustanovení, že poskytnutí pomoci nezakládá uznání odpovědnosti. Jediné omezení, které může dopravce určit, je omezení nákladů na ubytování cestujících, a tento limit může být stanoven na 80 EUR za noc a cestujícího, při maximálním počtu dvou nocí (čl. 8 nařízení č. 181/2011).

Obdobně je odpovědnost konstruována i v případě přepravy železniční dle nařízení č. 1371/2007. V tomto nařízení je výslovně uvedeno, že jedním z jeho cílů je posílení práv cestujících v železniční přepravě, které by mělo vycházet ze stávajícího systému mezinárodního práva týkajícího se této věci uvedeného v Přípojkou A – Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě osob (CIV) k Úmluvě o mezinárodní železniční přepravě (COTIF) ze dne 9. května 1980, ve znění Pozměňovacího protokolu k Úmluvě o mezinárodní železniční přepravě ze dne 3. června 1999 (protokol 1999). Přípojek CIV tvoří přílohu předmětného nařízení. Dle CIV je dopravce odpovědný za škodu, která vznikla usmrcením cestujícího, jeho zraněním či jiným jeho postižením na svém tělesném či duševním zdraví, k němuž došlo v souvislosti s železničním provozem během pobytu cestujícího v železničních vozech nebo při nastupování či vystupování nezávisle na tom, zda došlo k využití železniční infrastruktury (čl. 26 odst. 1 CIV). Dále CIV uvádí případy, kdy se dopravce může zprostit odpovědnosti. CIV stanoví tyto případy, kdy dopravce neodpovídá cestujícímu:

- a) byl-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,
- b) byl-li úraz vyvolán zaviněním cestujícího,
- c) byl-li úraz vyvolán chováním třetí osoby a dopravce tomuto chování nemohl zabránit, přesto, že vynaložil péči odpovídající situaci a nemohl odvrátit jeho následky, přičemž jiný dopravní podnik užívající téže dopravní infrastrukturu se nepovažuje za třetí osobu (čl. 26 odst. 2 CIV).

Pokud však již k újmě dojde, je dopravce povinen nahradit škodu na zdraví, a to konkrétně uhradit nutné výdaje na ošetření, léčebnou péči a výdaje za přepravu, a stejně tak je dopravce povinen uhradit majetkovou újmu, kterou cestující utrpěl v důsledku pracovní neschopnosti (čl. 28 CIV). V případě úmrtí cestujícího dopravce hradí nutné výdaje vzniklé úmrtím a zvláště pak náklady na převoz a pohřeb. Pokud cestující byl osobou s vyživovací povinností, musí dopravce vyživovaným osobám nahradit škodu vzniklou jim v podobě ztráty živitele. CIV výslovně stanoví, že náhrada škody se poskytne ve formě kapitálu, avšak je též umožněno, aby náhrada byla poskytnuta ve formě renty, pokud to připouští vnitrostátní právo. Maximální výše náhrady je stanovena na 175 000 zúčtovacích jednotek (čl. 30 CIV).

## 6.4 Odpovědnost za přepravu zavazadel

Doprovce odpovídá cestujícímu za řádnou přepravu zavazadel. Řádnou přepravou se rozumí přeprava provedená včas a takovým způsobem, že nedojde k poškození a ztrátě zavazadel. Ke zpoždění zavazadel může dojít tehdy, kdy jsou zavazadla přepravována odděleně od cestujícího a jsou přepravena později než samotný cestující. Poškozením zavazadla se rozumí vnější nebo vnitřní zhoršení samotné substance zavazadla, které vede ke snížení jeho hodnoty.<sup>119</sup>

Občanský zákoník rozlišuje, zda se jedná o zavazadlo přepravované společně s cestujícím nebo se jedná o zavazadlo přepravované odděleně od cestujícího. V situaci, kdy se jedná o zavazadlo přepravované společně s cestujícím, tak v případě vzniku škody na zavazadle se použijí ustanovení o náhradě škody způsobené provozem dopravního prostředku (viz kapitola výše). V případě, že se jedná o zavazadlo

---

<sup>119</sup> KROFTA, Jiří. *Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě*. Praha: Leges, 2009. s. 235.

přepravované odděleně, použijí se ustanovení o náhradě škody při přepravě věci (§ 2566 a násl. OZ). Vzhledem k tomu, že odpovědnost z provozu dopravních prostředků již byla alespoň základním způsobem zpracována výše, přiblížíme si nyní odpovědnost dopravce za zavazadlo přepravované odděleně od cestujícího, kdy režim odpovědnosti se řídí ustanoveními o přepravě věci.

Doprovce neodpovídá za zavazadlo pouze za dobu faktického provádění přepravy, ale také po dobu nezbytné manipulace se zavazadlem, kdy s těmito zavazadly bývá zpravidla manipulováno oprávněnými osobami dopravce. Tento proces zahrnuje nejen samotné nakládání a vykládání z dopravního prostředku, ale jedná se o celou dobu, kdy je zavazadlo odejmuto z péče cestujícího.<sup>120</sup> Dopravce hradí skutečnou škodu na zavazadle, pokud je výše škody prokázána (např. zápisem hodnoty zavazadla na zavazadlovém lístku) případně dle váhy zavazadla za každý jeden kilogram pevně stanovenou částku, kdy její maximální výše je limitována.<sup>121</sup>

Důkazní břemeno prokázat hodnotu ztraceného či poškozeného zavazadla včetně jeho obsahu tíží cestujícího. Cestující primárně prokazuje, že zavazadlo bylo dopravcem převzato (zpravidla zavazadlovým lístkem) a dále prokazuje hodnotu zavazadla a jeho obsahu (např. účtenkami). Právě prokázání výše škody, pokud hodnota zavazadla nebyla uvedena na zavazadlovém lístku, činí v praxi značné problémy, neboť cestující obvykle nemají účtenky k veškerému obsahu zavazadla, mají-li vůbec nějaké. Z toho důvodu je v PŘVOD zakotveno předmětné ustanovení, které upravuje náhrady škody dle hmotnosti zavazadla.

Odpovědnost dopravce je i v případě přepravy zavazadel objektivní, avšak také zde je dána možnost liberace. Aby se dopravce zprostil odpovědnosti za škodu či ztrátu zavazadla, musí prokázat, že škodu nemohl odvrátit ani při vynaložení veškeré možné péče. Jedná se o případy kdy nečekaně a neodvratitelně zasáhne *vis maior*, např. ke škodě dojde v důsledku působení přírodních sil nebo v důsledku neodvratitelného zásahu třetích osob (např. teroristický útok). Dalo by se uvažovat i o krádeži, ale pouze tehdy, pokud dopravce prokáže, že učinil veškerá opatření, aby ke krádeži dojít nemohlo. Dopravce se odpovědností zproští i v případě, prokáže-li, že škodu na

---

<sup>120</sup> SEDLÁČEK, Pavel. Komentář k § 2554. In HULMÁK, Milan a kol. *Občanský zákoník VI. Závazkové právo. Zvláštní část (§ 2055-3014). Komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2014, s. 996.

<sup>121</sup> Ustanovení § 44 odst. 3 PŘVOD: „*Neprokáže-li oprávněný cenu ztraceného cestovního zavazadla nebo jeho části, přísluší mu náhrada ve výši 100 Kč za každý i jen započatý chybějící kilogram hmotnosti cestovního zavazadla, nejvýše však 1 500 Kč.*“

zavazadle způsobil sám cestující. K tomuto může dojít např. nevhodnou manipulací se zavazadlem ze strany cestujícího při nakládání a vykládání. Může se jednat o situaci, kdy cestující jsou řidičem poučeni, aby vyčkali, až budou zavazadla z autobusu vyložena, avšak nedočkavý cestující těchto pokynů nedbá a dere se pro své zavazadlo, přičemž dojde k jeho poškození. Povinnost prokázat, že škodu způsobil sám cestující, má však opět dopravce. Další možnost liberace je dána, prokáže-li dopravce, že škoda byla způsobena vadou či přirozenou povahou zavazadla, respektive jeho obsahu, a také v případě, že samotný obsah zavazadla je přepravován nevhodným způsobem, např. zabalen nevyhovujícím způsobem. Toto pravidlo je důležité, neboť dopravce nemůže nést odpovědnost za to, že cestující své zavazadlo nesprávně zabalil a uložil do něj pro přepravu nevhodné věci (např. porcelán). Jedině cestující zná obsah a hodnotu svého zavazadla a je na něm, aby své věci zabezpečil takovým způsobem, aby nedošlo k jejich poškození. Je zřejmé, že cestující nemůže zabalit ošacení stejným způsobem, jako když přepravuje křehké suvenýry z dovolené.

S ohledem na to, že přeprava zavazadel přepravovaných odděleně od cestujícího se řídí stejným režimem jako přeprava věci, tak je cestující povinen právo na náhradu škody uplatnit u dopravce do šesti měsíců ode dne převzetí zavazadla, a nebo v případě, že zavazadlo přepraveno nebylo, tak do šesti měsíců ode dne, kdy přepraveno být mělo (§ 2569 OZ). Pokud by cestující toto právo neuplatnil a došlo by k soudnímu sporu, při kterém by dopravce vznesl námitku promlčení, byl by cestující neúspěšný.

#### **6.4.1 Odpovědnost dle mezinárodních a unijních předpisů**

Též mezinárodní a unijní předpisy upravují odpovědnost dopravce za přepravu zavazadel.

V tomto ohledu je velice stručné nařízení č. 181/2011 upravující autobusovou přepravu cestujících, ve kterém je uvedeno, že maximální výše stanovená vnitrostátním právem za ztrátu či poškození zavazadel nesmí být v jednotlivých případech nižší než 1.200 EUR (čl. 7 odst. 2 nařízení č. 181/2011).

Naopak velice podrobné je v tomto směru nařízení č. 1371/2007 upravující železniční přepravu, respektive CIV, který je přílohou tohoto nařízení. CIV podrobným způsobem vymezuje odpovědnost dopravce, a to v čl. 36 a násl. Úprava v CIV se zásadním způsobem neliší od úpravy tuzemské, ale je v některých ohledech přesnější a

výslovně upravuje případy, které jsou v případě tuzemské úpravy ponechány na výkladu. V CIV je výslovně vymezen časový interval odpovědnosti dopravce, ve kterém nese odpovědnost za zavazadla, a to od doby převzetí do doby vydání (čl. 36 odst. 1 CIV). Dle CIV je odpovědnost dopravce za zavazadla konstruována také jako objektivní, ale jsou výslovně uvedeny případy, kdy se dopravce odpovědnosti zproští. Dopravce se odpovědnosti zproští, pokud poškození, ztráta či opoždění je způsobeno cestujícím, jeho příkazem, zvláštními vadami cestovního zavazadla nebo okolnostmi, kterým dopravce nemohl zabránit a jejichž následky nemohl odvrátit (čl. 36 odst. 2 CIV). Liberačním důvodem je též nedostatek obalu, povaha přepravovaného zavazadla či podání takového zavazadla k přepravě, které z přepravy mělo být vyloučeno (čl. 36 odst. 3 CIV). Povinnost prokázat liberační důvod je na dopravci (čl. 37 odst. 1 CIV).

V případě dopravců navazujících, vstupuje do přepravy cestovních zavazadel každý z dopravců tím, že převezme cestovní zavazadlo se zavazadlovým lístkem do přepravy podle údajů v zavazadlovém lístku nebo v přepravním lístku a přebírá závazky, které z toho vyplývají. V tomto případě odpovídá každý z dopravců za provedení přepravy po celé cestě až do výdeje zavazadel nebo vozidel (čl. 38 CIV). Odlišná je situace v případě výkonného dopravce. Zde platí, že pokud dopravce, se kterým cestující uzavřel přepravní smlouvu, přenesl provádění přepravy zcela nebo zčásti na výkonného dopravce, bez ohledu na to, zda k tomu na základě přepravní smlouvy byl oprávněn či nikoli, zůstává i nadále odpovědný za celou přepravu (čl. 39 odst. 1 CIV).

V případě náhrady škody za ztracené zavazadlo je dle CIV rozlišováno, zda cestující prokáže výši škody či nikoliv. V případě, že je výše škody při ztrátě zavazadla prokázána, je dopravce povinen bez dalšího uhradit škodu v této výši, nepřesahuje-li 80 zúčtovacích jednotek za každý chybějící kilogram hrubé hmotnosti nebo 1 200 zúčtovacích jednotek za každý kus zavazadla. Pokud není výše škody prokázána, náleží cestujícímu paušální odškodnění ve výši 20 zúčtovacích jednotek za každý chybějící kilogram hrubé hmotnosti nebo 300 zúčtovacích jednotek za každý kus zavazadla (čl. 41 odst. 1 CIV). CIV dále upravuje odškodnění cestujícího při poškození zavazadla či jeho zpoždění, a to opět přes systém zúčtovacích jednotek.

Pokud cestující zjistí poškození nebo ztrátu zavazadla je povinen neprodleně o tomto informovat dopravce. Dopravce je povinen o tomto vystavit zápis, ve kterém

bude zaznamenán stav předmětu, a je-li to možné, též i rozsah škody, její příčina a doba vzniku (čl. 54 CIV). Promlčecí lhůta v případě vzniku odpovědnosti dopravce za zavazadla činí jeden rok, vyjma případů, kdy ke škodě došlo se záměrem takovou škodu způsobit nebo lehkomyšlností s vědomím, že taková škoda může být způsobena - v tom případě je promlčecí lhůta dvouletá (čl. 60 odst. 2 CIV).

Zřejmě nejčastěji dochází ke ztrátě, poškození či zpoždění zavazadel v přepravě letecké. V případě letecké přepravy je v oblasti přepravy zavazadel stěžejní Montrealská úmluva a Nařízení Rady (ES) č. 2027/97, o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod, ve znění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002, kterým se mění nařízení Rady (ES) č. 2027/97, o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod. Nařízení provádějí některá ustanovení Montrealské úmluvy a obsahují některá doplňující ustanovení. Jak již bylo výše uvedeno, nařízení se vztahuje nejen na přepravu mezinárodní ale i vnitrostátní. Nařízení č. 2027/97 případě přepravy zavazadel odkazuje přímo na Montrealskou úmluvu.<sup>122</sup>

Doprovce objektivně odpovídá za zničení, poškození nebo ztrátu zapsaného zavazadla (tj. cestovního zavazadla), které je během přepravy pod kontrolou dopravce mimo dispozici cestujícího. Subjektivní odpovědnost dopravce je dána v případě zavazadla nezapsaného, tedy toho, které má cestující ve své dispozici během přepravy. V případě tohoto zavazadla odpovídá dopravce pouze za škody, které vznikly přímo jeho vinou anebo vinou jeho zaměstnanců nebo agentů (čl. 17 odst. 2 Montrealské úmluvy).

Doprovce se může v případě cestovního zavazadla odpovědnosti zprostit, a to pokud prokáže, že škoda byla způsobena nebo k ní přispěla nedbalost nebo jiný protiprávní čin nebo opomenutí osoby požadující náhradu (čl. 20 Montrealské úmluvy). Úmluvou jsou dány také limity v případě zničení, ztráty, poškození či zpoždění zavazadla, a to ve výši 1131 SDR (cca 31 000 Kč) za jednotlivého cestujícího. Dopravce má možnost takto stanovený limit zvýšit či jej ve svých přepravních podmínkách vůbec nestanovit. V takovém případě odpovídá až do skutečné výše škody. Je však stanoveno, že ujednání, jehož účelem je zprostit dopravce odpovědnosti nebo stanovit nižší limity odpovědnosti, než jaké jsou uvedeny v této úmluvě, je neplatné a právně neúčinné (čl. 26 Montrealské úmluvy).

---

<sup>122</sup> Odpovědnost leteckého dopravce Společenství, pokud jde o cestující a jejich zavazadla, se řídí ustanoveními Montrealské úmluvy pro danou odpovědnost (čl. 3 nařízení č. 2027/97).

Montrealská úmluva též stanoví pravidla při uplatňování práv cestujícího z odpovědnosti dopravce za škodu na zavazadlech. Stěžejním okamžikem je převzetí zavazadla cestujícím zpět od dopravce. Od této chvíle běží lhůta pro uplatňování práva. Cestující je povinen reklamaci provést okamžitě po převzetí, nejpozději však do sedmi dnů, jinak dochází k prekluzi jeho práv. Při zpoždění musí být reklamace učiněna nejpozději dvacet jedna dnů ode dne, kdy bylo zavazadlo anebo náklad předán příjemci k dispozici (čl. 31 odst. 2 Montrealské úmluvy).

Pokud se cestující v letecké přepravě letecké domnívá, že dopravce nesplnil své povinnosti a chce proti tomuto jednání podat stížnost, může se obrátit na zvláštní dozorový orgán, který byl zřízen k prosazování nařízení č. 261/2004. V České republice se jedná o Úřad pro civilní letectví, který existoval i před přijetím onoho nařízení, ale přijetím nařízení došlo k nárůstu jeho pravomocí. Je zřejmé, že tento úřad není schopen vždy vyřešit spor mezi dopravcem a cestujícím, a tak cestujícímu nezbývá, než se obrátit na příslušný soud.

## **6.5 Shrnutí**

V případě, že některá ze stran smluvního poměru nesplní své závazky, tak toto nesplnění vyvolává určité následky. V případě poměru mezi dopravcem a cestujícím vede porušení povinností ze strany dopravce k mnoha následkům, které jsou předvídané právními předpisy upravující danou problematiku. Tato skutečnost je dána tím, že tyto předpisy jsou určeny zejména k ochraně cestujícího jakožto spotřebitele. Unijní předpisy obsahují systém odpovědnosti dopravce spočívající zejména v systému kompenzací a náhrad za porušení povinností dopravce týkající se především bezpečnosti přepravy, její včasnosti a péče o zavazadla.

Odpovědnost dopravce je zpravidla konstruována jako odpovědnost objektivní (ať již je přeprava prováděna v režimu tuzemském nebo unijním). Jistou výjimkou z tohoto pravidla je subjektivní odpovědnost dopravce v případě přepravy letecké u zavazadel přepravovaných společně s cestujícím.

Systém odpovědnosti dle unijních, potažmo mezinárodních předpisů, je ve srovnání s tuzemskou úpravou, systémem podrobnějším. Prakticky jsou unijními předpisy upraveny všechny druhy přepravy, přičemž jsou také upraveny následky porušení povinností ze strany dopravce. V tomto ohledu lze unijní právní úpravu

hodnotit jako zdařilou a pro spotřebitele přívětivou. Pokud se režim odpovědnosti řídí úpravou tuzemskou, tak zde takto podrobný systém nenalezneme. V mnoha případech by se na tuzemského dopravce měly vztahovat předpisy unijní, avšak pro Českou republiku byly sjednány výjimky (např. zmiňovaná železniční přeprava). V tomto ohledu by bylo vhodné uvažovat o aktualizaci PŘVOD, a to tím způsobem, že budou aktualizovány normy v něm uvedené tak, aby odpovídaly normám unijním. S ohledem i na některé další nedostatky tohoto předpisu je na místě uvažovat i o kompletním nahrazení této právní normy zcela novou právní úpravou.



## Závěr

Předmětem této rigorózní práce byla právní úprava přepravy osob. Jejím cílem bylo provést podrobnou analýzu právní úpravy, tuto zhodnotit a případně navrhnout změnu právní úpravy.

Pro zachování komplexnosti a ucelenosti práce bylo nutné v úvodní části učinit exkurz do historie dopravy a přepravních smluv. Z tohoto exkurzu je zřejmé, že doprava byla vždy oblastí, kterou se snažil člověk rozvíjet. Každý nový vynález v této oblasti byl usnadněním práce člověka. Co se týče historie přepravních smluv, tak pro ni je významné zejména 19. století, kdy není náhodou, že právě v tomto období došlo i k rozvoji dopravy jako takové. Již v této době vznikaly přepravní řády upravující provoz fiakrů na území Prahy. Tyto řády nebyly vydávány ve formě zákonů, ale podzákonných předpisů, což je zřejmě historickým důvodem, proč i v nedávné době byly přepravní řády vydávány ve formě vyhlášek, a nikoliv zákonů.

Další nezbytností bylo vymezení právních předpisů vztahujících se k přepravní smlouvě. Již na základě druhé kapitoly bylo zřejmé, že pro provedení uceleného rozboru nelze vystačit pouze s tuzemskými předpisy, nýbrž velice významný vliv mají předpisy mezinárodní. Zcela stěžejní pro danou problematiku jsou předpisy evropského práva, které jsou vydávány zpravidla ve formě nařízení, tedy přímo aplikovatelných norem. I přesto, že v případě smlouvy o přepravě osoby se jedná primárně o úpravu soukromoprávní, tak s ohledem na charakter přepravy se nelze vyhnout ani právním předpisům veřejnoprávním. Stát má zájem na zabezpečování dopravní obslužnosti obyvatelstva a stejně tak má zájem na tom, aby přeprava byla s ohledem na bezpečnost prováděna profesionály, a tak stanoví četné podmínky pro provozovatele přepravy.

V kapitole třetí byla smlouva o přepravě osoby vymezena jako jeden ze smluvních typů výslovně upravených v občanském zákoníku. Přestože je obecně proklamována rovnost smluvních stran, tak nelze nastolit rovnost faktickou, kdy dopravce bude zpravidla stranou silnější. Ve většině případů se bude jednat o uzavření smlouvy mezi podnikatelem a spotřebitelem. Zejména unijní předpisy jsou koncipovány primárně pro ochranu spotřebitele – cestujícího. Je zde patrný rozdíl mezi úpravou unijní a tuzemskou, kdy ta unijní je bezesporu v oblasti práv spotřebitele dokonalejší. Je patrná tendence ke sblížení české úpravy s úpravou unijní, avšak pro české dopravce byly sjednány určité výjimky, a prozatím tak tito nemusí některé evropské standarty

dodržovat. Zůstává na zhodnocení každého, aby si udělal názor, zda nejsou některá pravidla pro dopravce příliš přísná a svazující či se jen zákonodárce snaží o důslednou ochranu práv cestujících. Dle mého názoru v současné době lze úpravu práv cestujícího (spotřebitele) hodnotit pozitivně, neboť jsou vhodným způsobem vybalancována vzájemná práva a povinnosti smluvních stran s přiměřeným akcentem na práva cestujícího.

Nejrozsáhlejší částí práce je kapitola čtvrtá, neboť právě v ní jsou objasněny základní pojmy vztahující se ke smlouvě o přepravě osoby. V první řadě byly vymezeny smluvní strany. Dopravce bude zpravidla podnikatel, ale i pokud jím není, tak dojde k platnému uzavření smlouvy. V této kapitole byl dále vymezen rozdíl mezi veřejnou a neveřejnou přepravou. Podrobněji byla zpracována aktuální problematika, a to situace, kdy jsou přepravní smlouvy uzavírány prostřednictvím mobilních aplikací. Český právní řád však na podobné situace není připraven a tak je uzavírání těchto smluv, respektive výdělečný či nevýdělečný charakter takového provozování přepravy, předmětem sporů, kdy prozatím není sjednoceno stanovisko k dané problematice. Bylo by vhodné, aby byl tento stav vyřešen co nejdříve, neboť dopravci se nacházejí ve stavu nejistoty, kdy neví, zda je jejich jednání legální či nikoliv. Dále byl věnován prostor otázce okamžiku uzavření smlouvy o přepravě osoby, kdy předmětná úprava uvedená v PŘVOD není zcela jasná. Bylo by vhodné formulaci ohledně okamžiku uzavření smlouvy upravit tak, aby byla v souladu se závěry, ke kterým dospěla judikatura. Přepravní řád zavádí nové smluvní typy, a to kupní smlouvu na jízdenku a smlouvu o přepravě zavazadla. K úpravě ani jednoho z těchto smluvních typů neexistuje zákonné zmocnění. Také v tomto ohledu by bylo vhodné, aby došlo k úpravě přepravního řádu. Přeprava zavazadla je i dle mezinárodních standardů součástí uzavřené smlouvy o přepravě osoby a není nutné uzavírat speciální smlouvu na přepravu zavazadla.

V části páté byl věnován prostor pro bližší specifikaci povinností jednotlivých smluvních stran. Je zřejmé, že stranou, která má více povinností je, dopravce. Musí splňovat četné veřejnoprávní předpisy, aby vůbec mohl přepravu osob provozovat. Dále má povinnosti vůči cestujícímu. Tyto základní povinnosti (provést přepravu řádně a včas, postarat se o bezpečnost a pohodlí cestujícího, přepravit zavazadlo) vyplývají přímo z občanského zákoníku, který obsahuje základní úpravu smlouvy a dále z PŘVOD, který tuto základní úpravu upřesňuje. Zvláštní část je věnována povinnostem

cestujících, jehož základní povinnost spočívá „pouze“ v povinnosti uhradit jízdné. Přesto je však tato povinnost mnohdy ignorována. Bylo by vhodné uvažovat o odstupňování sankcí pro ty osoby, které pravidelně tuto povinnost neplní. Též by bylo vhodné, aby osoby provádějící kontrolu plnění povinností cestujících (spočívající v předložení platného jízdního dokladu), měly možnost ověřovat samy totožnost cestujících bez nutnosti toho, aby byla nutná asistence strážníků či policistů.

Kapitola šestá je věnována případům, kdy dopravce nesplní některou ze svých povinností. V případě dopravce je odpovědnost konstruována zpravidla jako objektivní, ať se již jedná o odpovědnost za přepravu zavazadel či řádnou a bezpečnou přepravu cestujících. Nároky cestujících v případě porušení povinností dopravcem jsou upraveny zejména v unijních předpisech, které obsahují ucelený přehled náhrad a kompenzací v situaci, kdy přeprava není provedena dle ujednání. V tomto ohledu je unijní úprava bezesporu dokonalejší než úprava tuzemská. I tak v České republice je možné sledovat zlepšování kvality přepravy; lze pozitivně hodnotit např. ty železniční dopravce, kteří dodržují dobrovolně unijní předpisy, přestože České republice byly uděleny některé výjimky z těchto předpisů. Do budoucna lze očekávat přibližování české právní úpravy evropským standardům. V současné době jsou dle mého názoru vzájemná práva a povinnosti nastaveny vyváženým způsobem, ale do budoucna by bylo vhodné se vyvarovat toho, aby dopravcům byly ukládány další nové povinnosti, které by omezovaly a komplikovaly jejich činnost a vybalancování vzájemných práv se výrazným způsobem převážilo na stranu cestujících.

Smlouva o přepravě osoby, přestože povědomí o ní není příliš široké, má velký význam, zejména v dnešním mobilním světě. Právní úprava přestože není dokonalá, tak dostatečným způsobem řeší danou problematiku. Je však zřejmé, že s rostoucí možností cestovat a s příchodem nových fenoménů ve způsobu uzavírání smluv, se bude její úprava nadále vyvíjet.

## Seznam použitých zdrojů

### Literatura

#### Monografie, komentáře

BRINKE, Josef. *Úvod do geografie dopravy*. Praha: Karolinum, 1999. ISBN 80-7184-923-5.

BŘEČKA, Josef. *Živnost fiakristická a drožkářská v Praze v 19. a 20. století*. Praha, 2011. Rigorózní práce. Univerzita Karlova v Praze. Fakulta filosofická

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

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. ISBN 978-80-7201-687-7.

FRINTA, Ondřej. *Smlouva o přepravě osoby v novém soukromém právu*. Praha: 2017, Wolters Kluwer, rukopis v tisku.

HULMÁK, Milan a kol. *Občanský zákoník VI. Závazkové právo. Zvláštní část (§ 2055-3014). Komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2014. ISBN 978-80-7400-287-8.

KINCL, Jaromír, Michal SKŘEJPEK a Valentin URFUS. *Římské právo*. Dot. 2. dopl. a přeprac. vyd. (C.H. Beck dot. 1. vyd.). Praha: C.H. Beck, 1997. Beckovy právnické učebnice. ISBN 80-7179-031-1.

KOVALČÍKOVÁ, Daniela. *Zákon o silniční dopravě: komentované znění zákona schválené Parlamentem České republiky v květnu 1994*. Praha: Universe, 1994. ISBN 80-901506-8-3.

KOVALČÍKOVÁ, Daniela. *Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících: komentář*. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2011. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 978-80-7357-662-2.

KROFTA, Jiří. *Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě*. 1. vydání. Praha: Leges, 2009. Praktik (Leges). ISBN 978-80-87212-17-2.

KUČERA, Zdeněk, Monika PAUKNEROVÁ a Květoslav RŮŽIČKA. *Mezinárodní právo soukromé*. 8. vydání. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2015. Právnické učebnice (Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk). ISBN 978-80-7380-550-0.

LOSOS, Ludvík. *Dějiny městské dopravy*. Praha: Albatros, 1983. Oko (Albatros), sv. 60.

PERNICA, Petr. et al. *Doprava a zasílatelství*. 1. vydání. Praha: ASPI Publishing, s. r. o., 2001. ISBN 80-86395-13-8.

PRUŠA, Jiří. *Chytré létání*. Ilustroval Vladimír JIRÁNEK. 1. vydání. Praha: Galileo CEE Service ČR, 2010. ISBN 978-80-254-7065-7.

RABAN, Přemysl. *Občanské právo hmotné: relativní majetková práva*. 1. vydání. Brno: Václav Klemm, 2013. ISBN 978-80-87713-10-5.

SELUCKÁ, Markéta. *Ochrana spotřebitele v soukromém právu*. 1. vydání. Praha: C.H. Beck, 2008. Beckova edice právní instituty. ISBN 978-80-7400-037-9.

SOUŠEK, Jaroslav, Kamil WATRAS a Miroslav STEHLÍK. *Zákon o dráhách s komentářem*. Olomouc: Andragogos Agency, 1995. ISBN 80-85646-23-4.

SOUŠEK, Jaroslav a Miroslav STEHLÍK. *Zákon o dráhách a železniční legislativa Evropských společenství: podle právního stavu k 1. 5. 2005*. 3. vydání. Olomouc: ANAG, 2005. Právo. ISBN 80-7263-293-0.

ŠTENGLOVÁ, Ivana. *Přehled judikatury ve věcech občanskoprávních závazkových vztahů*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2010. Judikatura (Wolters Kluwer ČR). ISBN 978-80-7357-576-2.

ŠVESTKA, Jiří. *Odpovědnost za škodu podle občanského zákoníku*. Praha: Academia, 1966.

ŠVESTKA, Jiří; DVOŘÁK, Jan et al. *Občanský zákoník: komentář*. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2014. ISBN 978-80-7478-369-2.

VOJTEK, Petr. *Přehled judikatury ve věcech náhrady škody*. Praha: ASPI, 2006. Přehledy judikatury (ASPI). ISBN 80-7357-194-3.

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

### **Časopisecké články, statě ve sbornících**

CHODĚRA, Oldřich. K právní povaze přírážek a pokut podle přepravních řádů. In *Socialistické soudnictvo*. 1980. č. 8, s. 25 – 28. ISSN 0231-7621.

FIALA, Josef; ŠVESTKA, Jiří. Úvaha nad některými otázkami osobní přepravy podle občanského zákoníku. In *Socialistická zákonnost: časopis pro právní praxi*. 1984, roč. XXXII, č. 3, s. 143-150. ISSN 0037-8305.

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*. 1. vydání. Praha: Leges, 2009. s. 101-104. ISBN 978-80-87212-23-3.

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. 69-80. ISSN 0323-0619.

ONDRUŠ, Radek; ŠTURMOVÁ, Dagmar. Postavení "revizorů" městské hromadné dopravy. In *Správní právo*. 1998, roč. 31, č. 6, s. 364 – 370. ISSN 0139-6005.

VRCHA, Pavel. K institutu postihu (pokuty, přírážky) podle vyhlášky o městském přepravním řádu. In *Právní rozhledy: časopis pro všechna právní odvětví*. 2000, roč. VIII., č. 9, s. 397-400. ISSN 1210-6410.

## Internetové zdroje

ČERNÝ Aleš, VLKOVÁ Jitka. *Uber v Praze podle úřadů i právníka porušuje zákony* [online]. 2015-12-19 [cit. 2016-09-11]. Dostupné z: WWW: [http://ekonomika.idnes.cz/uber-podle-pravnik-porusuje-zakony-dvj-/ekonomika.aspx?c=A151218\\_184459\\_ekonomika\\_rny](http://ekonomika.idnes.cz/uber-podle-pravnik-porusuje-zakony-dvj-/ekonomika.aspx?c=A151218_184459_ekonomika_rny)

DLOUHÁ, Petra. *Na černo jsem nejela, tvrdí žena. Dopravní podnik po ní chce přes půl milionu* [online]. 2011-11-04 [cit. 2016-10-16]. Dostupné z WWW: <http://www.penize.cz/exekuce/224051-na-černo-nikdy-nejela-presto-ma-platit-41-pokut-za-650-tisic!>

FATUROVÁ, Marie. *Do pražského metra by se mohly vrátit turnikety* [online]. 2008-03-14 [cit. 2016-10-18]. Dostupné z: [http://ekonomika.idnes.cz/do-prazskeho-metra-by-se-mohly-vratit-turnikety-fuc-/eko-doprava.aspx?c=A080314\\_155225\\_eko-doprava\\_maf](http://ekonomika.idnes.cz/do-prazskeho-metra-by-se-mohly-vratit-turnikety-fuc-/eko-doprava.aspx?c=A080314_155225_eko-doprava_maf)

FOLTÝNOVÁ, Darina. *Život s autem*, [online]. [cit. 2016-10-04]. Dostupné z WWW: <https://is.muni.cz/do/ped/kat/fyzika/autem/index.html>

FOREJTOVÁ, Monika. *Práva cestujících v letecké dopravě EU* [online]. 2014-09-14 [cit. 2016-10-09]. Dostupné z WWW: <http://www.pravniprostor.cz/clanky/mezinarodni-a-evropske-pravo/k-prava-cestujicich-v-letecke-doprave-v-eu>

HRNČÁŘ, Jan. *Přepravní kontrola v MHD versus černý pasažér* [online]. 2005-05-26 [cit. 2016-11-16]. Dostupné z WWW: <http://www.epravo.cz/top/clanky/prepravni-kontrola-v-mhd-versus-cerny-pasazer-32412.html>

HRON, Michal. *Aplikace se snaží vyzrát na revizory* [online]. 2013-03-01 [cit. 2016-10-16]. Dostupné z WWW: [http://mobil.idnes.cz/aplikace-farebandit-revizor-d13-/mob\\_tech.aspx?c=A130228\\_181807\\_mob\\_tech\\_hro](http://mobil.idnes.cz/aplikace-farebandit-revizor-d13-/mob_tech.aspx?c=A130228_181807_mob_tech_hro)

HRUŠOVÁ, Monika. *V sedmi letech bez jízdenky, v dospělosti v exekuci* [online]. 2016-06-21 [cit. 2016-10-16]. Dostupné z WWW: <http://www.hypoindex.cz/v-sedmi-letech-bez-jizdenky-v-dospelosti-v-exekuci/>

HUSER, Jan. *Jak musí být cestující informován o použití bezpečnostního pásu v autobusu* [online]. 2014-04-29 [cit. 2016-09-25]. Jak musí být cestující informován o použití bezpečnostního pásu. Dostupné z WWW: <http://www.cspds.cz/181-jak-musi-byt-cestujici-informovan-o-pouziti-bezpecnostniho-pasu-v-autobusu>

JANÁK, Jiří. *I při zpoždění letu máte dle evropského práva nárok na finanční kompenzaci* [online]. 2011-11-21 [cit. 2016-12-08]. Dostupné z WWW: <http://www.epravo.cz/top/clanky/i-pri-zpozdeni-letu-mate-dle-evropskeho-prava-narok-na-financni-kompenzaci-86786.html>

LOJDA, Jiří. *Odškodnění za zpoždění vlaku? Dalších pět let v pravěku!* [online]. 2014-08-11 [cit. 2016-12-08]. Dostupné z WWW: <http://www.penize.cz/spotrebitel/289441-odskodneni-za-zpozdeni-vlaku-dalsich-pet-let-v-praveku%21>

MARTÍNEK, Jan. *Starověké římské silnice* [online]. [cit. 2016-7-05]. Dostupné z WWW: <http://www.historicke-cesty.cz/historicke-cesty/vyvoj-historickych-cest-ve-svete/#10>

SEDLÁČEK, Tomáš. *Cenné papíry v novém občanském zákoníku* [online]. 2013-06-14 [cit. 2016-10-18]. Dostupné z: WWW <http://www.epravo.cz/top/clanky/cenne-papiry-v-novem-obcanskem-zakoniku-flexibilni-rezim-91662.html>

SVOBODA, Karel. *Promlčení práv z jízdy na "černo"* [online]. 27-08-2008 [cit. 2016-10-12]. Dostupné z WWW: <http://pravniradce.ihned.cz/c1-26786430-promlцени-prav-z-jizdy-nacerno>



TOMÁŠEK, Michal. *Jak musí být cestující informován o použití bezpečnostního pásu v autobusu* [online]. 2003-03-20 [cit. 2016-11-20]. Co vzít či nevízt na palubu letadla. Dostupné z WWW: <http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/co-vzit-ci-nevzit-na-palubu-letadla/366587>

VLČKOVÁ, Lenka a Michaela ŠEDÁ. *Letecký průvodce právy cestujícího* [online]. 2011-08-17 [cit. 2016-11-16]. Dostupné z WWW: <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-ztraty-vaseho-zavazadla-76439.html>

VOTŘELOVÁ, Simona. *Odpovědnost za škodu způsobenou provozem dopravního prostředku* [online]. 2016-03-21 [cit. 2016-12-12]. Dostupné z WWW: <http://www.epravo.cz/top/clanky/odpovednost-za-skodu-zpusobenou-provozem-dopravniho-prostredku-100858.html>

*Dopravní prostředek.* [online]. [cit. 2016-10-19]. Dostupné z WWW: [https://cs.wikipedia.org/wiki/Dopravn%C3%AD\\_prost%C5%99edek](https://cs.wikipedia.org/wiki/Dopravn%C3%AD_prost%C5%99edek)

*Elektronická jízdenka nebo letenka.* [online]. [cit. 2016-10-19]. Dostupné z WWW: [https://cs.wikipedia.org/wiki/Elektronick%C3%A1\\_j%C3%ADzdenka\\_nebo\\_letenka](https://cs.wikipedia.org/wiki/Elektronick%C3%A1_j%C3%ADzdenka_nebo_letenka)

*Městská hromadná doprava* [online]. [cit. 2016-08-09]. Dostupné z WWW: [http://vitejtenazemi.cz/cenia/index.php?p=mestska\\_hromadna\\_doprava&site=doprava](http://vitejtenazemi.cz/cenia/index.php?p=mestska_hromadna_doprava&site=doprava)

*Soud zrušil pokutu řidiči Uberu* [online]. 2011-11-3 [cit. 2016-11-09]. Dostupné z WWW: <http://zpravy.aktualne.cz/domaci/soud-zrusil-pokutu-ridici-uberu-zprostredkovani-jizdy-prostr/r~5035554ea1ac11e6bea5002590604f2e/>

*Tehran* [online]. [cit. 2016-12-10]. Dostupné z WWW: <https://en.wikipedia.org/wiki/Tehran>

*Turnikety v pražském metru mají stát 1,5 miliardy* [online]. 2011-08-30 [cit. 2016-10-18]. Dostupné z: WWW <http://byznys.ihned.cz/c1-52710420-turnikety-v-prazskem-metru-maji-stat-1-5-miliardy-penize-se-vrati-do-7-let>

*UBER* [online]. [cit. 2016-09-10]. Dostupné z WWW: <https://cs.wikipedia.org/wiki/Uber>

*Vozy Ford* [online]. [cit. 2016-07-10] dostupné z WWW: [http://www.ford-club.cz/vozy-ford\\_wp/](http://www.ford-club.cz/vozy-ford_wp/)

<http://www.revisor.cz> [cit. 2016-10-01]

<http://www.evropskyspotrebitel.cz> [cit. 2016-10-15]

<http://www.europarl.europa.eu> [cit. 2016-09-12]

## **Právní předpisy**

### **Právní předpisy České republiky**

#### **Zákony**

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

Císařský patent č. 946/1811 Sb. zák. soud., Obecný zákoník občanský

Císařský patent č. 227/1859 Ř. z., jímž se vydává živnostenský řád pro celý rozsah říše

Všeobecný zákoník obchodní, č. 1/1863 Ř. z.

Zákon č. 140/1961 Sb., trestní zákon

Zákon č. 99/1963 Sb., občanský soudní řád

Zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník

Zákon č. 265/1991 Sb., o působnosti orgánů České republiky v oblasti cen

Zákon č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon)

Zákon č. 513/1991 Sb., obchodní zákoník

Zákon č. 526/1992, o cenách

Zákon č. 634/1992 Sb., o ochraně spotřebitele

Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě

Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách

Zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě

Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví

Zákon č. 61/2000 Sb., o námořní plavbě

Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích

Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících

Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník

## **Podzákoné právní předpisy**

Nařízení č. 1/1852 Ř. z., jímžto se vydává provozovací řád železničný pro všechny země korunní

Řád fiakristický a drožkářský z 23. července 1863 se sazebníkem

Vyhláška Ministerstva dopravy č. 127/1963 Sb., o městském přepravním řádu

Vyhláška Ministerstva dopravy č. 132/1964 Sb., o železničním přepravním řádu

Vyhláška ministerstva dopravy č. 133/1964 Sb., o silničním přepravním řádu

Vyhláška Ministerstva dopravy č. 17/1966 Sb., o leteckém přepravním řádu

Vyhláška Ministerstva dopravy č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah

Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 71/1999 Sb., o přepravním řádu pro silniční dopravu osob

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

Nařízení č. 20/2006 Sb. hl. m. Prahy, o maximálních cenách osobní taxislužby

Vyhláška Ministerstva dopravy č. 122/2014 Sb., o jízdních řádech veřejné linkové dopravy

Výměr č. 01/2017 Ministerstva financí ze dne 25. listopadu 2016, kterým se vydává seznam zboží s regulovanými cenami

## **Právní předpisy zahraniční**

### **Unijní právní předpisy**

Nařízení Rady (ES) č. 2027/97 ze dne 9. října 1997 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod, ve znění Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002 ze

dne 13. května 2002, kterým se mění nařízení Rady (ES) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod

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 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

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70

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. 593/2008 ze dne 17. června 2008 o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy (Řím I)

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 392/2009 ze dne 23. dubna 2009 o odpovědnosti dopravců k cestujícím po moři v případě nehod

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

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

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/20/ES ze dne 8. dubna 2003 ze dne 8. dubna 2003, kterou se mění směrnice Rady 91/671/EHS o sblížení právních předpisů členských států týkajících se povinného používání bezpečnostních pásů ve vozidlech s hmotností do 3,5 tuny

### **Mezinárodní právní předpisy**

Mezinárodní úmluva o dopravě zboží po železnicích (Bern, 1980; č. 186/1892 Ř. z.)

Úmluva o úpravě letectví (Paříž, 1919; č. 35/1924 Sb.)

Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní dopravě (Varšava, 1929; č. 15/1935 Sb.)

Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (Ženeva, 1956; č. 11/1975 Sb.)

Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF; Bern, 1980; č. 8/1985 Sb.)

Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě (Montreal, 1999; 123/2003 Sb. m. s.)

Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF) z 9. května 1980 ve znění protokolu z 3. června 1999 (Vilnius, 1999; č. 49/2006 Sb. m. s.)

Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční přepravě cestujících a zavazadel (CVR; Ženeva, 1973; č. 91/2006 Sb. m. s.)

### **Judikatura**

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

Nález Ústavního soudu ČR ze dne 1. 11. 2001, sp. zn. III. ÚS 274/01

Usnesení Ústavního soudu ČR ze dne 31. 10. 2006, sp. zn. III. ÚS 692/06

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

Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne ze dne 31. 10. 2001, sp. zn. 25 Cdo 1815/99

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

Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 18. 2. 2015, sp. zn. 25 Cdo 272/2013

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ČR ze dne 9. 9. 2010, sp. zn. 1 As 34/2010

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ČR ze dne 14. 4. 2011, č.j. 1 Afs 47/2010 – 79

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

Rozsudek Krajského soudu Ústí nad Labem ze dne 14. 3. 2000, sp. zn. 9 Co 168/2000

Rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 10. 5. 2000, sp. zn. 17 Co 450/99

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

Rozsudek Krajského soudu v Plzni ze dne 9.4.2008, sp. zn. 61 Co 138/2008

Rozsudek Okresního soudu v Děčíně ze dne 31. 3. 2000, sp. zn. 19 C 173/1999

R 16/1969

Rc 60/1957

R 35/1980

R 46/1979

Rozsudek Soudního dvora (velkého senátu) ze dne 10. března 2009 (žádost o rozhodnutí o předběžné otázce Unabhängiger Verwaltungssenat im Land Niederösterreich - Rakousko) - Gottfried Heinrich (věc sp. zn. C-345/06)



## Resumé

Tato rigorózní práce se zabývá smlouvou o přepravě osob dle občanského zákoníku.

Smlouva o přepravě osoby má svou historii, která je blíže popsána v kapitole první, včetně stručné charakteristiky rozvoje dopravy jako takové. Základní právní úprava vztahující se k této problematice pochází z období před více než dvěma tisíci lety. V první kapitole se tak zabývám historickým vývojem této smlouvy, blíže pak rozebírám řády drožkářské a fiakristické (období 18. a 19. století), neboť tato úprava zřejmě měla vliv i na řády upravující silniční a železniční dopravu, jež byly vydány o mnoho později.

Pro analýzu smlouvy o přepravě osoby je nutné vymezit prameny vztahující se k dané problematice. Právě pramenům je věnována kapitola druhá, kdy je z této kapitoly zřejmý značný význam evropských právních předpisů. Významnou roli v případě smlouvy o přepravě osoby mají i prameny veřejnoprávní, kterými jsou upraveny zejména podmínky, za kterých mohou dopravci provozovat přepravu osob.

V kapitole třetí je smlouva o přepravě osoby vymezena jako jeden ze smluvních typů výslovně upravených v občanském zákoníku. Smlouva o přepravě osoby je ve většině případů smlouvou spotřebitelskou, kdy zejména z unijních právních předpisů vyplývá, že jedním z hlavních smyslů dané úpravy je ochrana práv spotřebitele – cestujícího.

Jak již bylo uvedeno, v případě smlouvy o přepravě osoby se jedná o rozsáhlé téma s široce vymezenou problematikou. Podrobnému rozboru základních pojmů je věnován prostor v kapitole čtvrté. V této kapitole jsou vymezeny smluvní strany a definovány základní pojmy specifické pro oblast přepravy osob. Je nutné např. rozlišovat veřejnou a neveřejnou přepravu, přepravu pravidelnou a nepravidelnou a brát v potaz další relevantní členění. Dále jsou blíže přiblíženy pojmy jako např. jízdní doklad či zavazadlo.

Část pátá se věnuje věnovat právům a povinnostem smluvních stran; tedy právům a povinnostem dopravce a cestujícího. Tyto dva základní subjekty nejsou fakticky v rovném postavení. Dopravce bude zpravidla vystupovat jako smluvní strana silnější, avšak současná právní úprava se snaží tyto nerovnosti odstraňovat, neboť jak

plyne nejen z české právní úpravy, ale zejména úpravy unijní, jedním ze smyslů předpisů právní úpravy je poskytnout dostatečnou ochranu pro stranu slabší – cestujícího. V této kapitole bude podrobným způsobem analyzována a následně zhodnocena právní úprava smlouvy o přepravě osoby včetně autorova názoru na tuto úpravu.

Pokud jsou definována práva a povinnosti, je ideálním stavem situace, kdy jsou tyto povinnosti též dodržovány. Ovšem stavu ideálního je dosaženo pouze zřídka. Pokud daný subjekt právního poměru nedodrží své povinnosti, dojde tak k porušení práv druhé smluvní strany, dochází na straně porušitele k vzniku odpovědnosti, kdy tomuto porušiteli vznikají sekundární právní povinnosti. Je logické, že s ohledem na již uváděnou skutečnost masového uzavírání tohoto typu smluv bude docházet k jejímu častému porušování. Právě odpovědnosti za porušení povinností dopravcem bude věnována kapitola pátá. Tato část se zabývá jednak odpovědností dle tuzemských právních předpisů, následně i předpisů práva mezinárodního. Odpovědnost dopravce je zpravidla konstruována jako odpovědnost objektivní.

## Resume

This thesis is dedicated to the passenger transport contract according to the Civil Code.

The passenger transport contract has its history, which is discussed in the first chapter, including brief overview of development of transport as such. Basic legal regulation related to this topic dates more than two thousand years back. In the first chapter, I examine the historical development of the contract, with closer focus on carriage and fiacre rules (from the 18<sup>th</sup> and 19<sup>th</sup> century), which apparently influenced the development of legal rules of road and railway transport issued many years later.

To analyze the passenger transport agreement, sources of law related to the topic must be defined. Therefore, the second chapter is dedicated to legal sources, with emphasis on the apparent importance of European regulation. Public-law sources play a major role in the legal regulation of passenger transport contract, especially when defining the requirements to be met for businesses interested in offering passenger transport.

The third chapter examines the passenger transport contract as one of the contract types specifically defined in the Civil Code. The passenger transport contract is, in most cases, a consumer contract, based upon the assumption taken over from EU law that protecting the passenger – i.e. consumer – is one of the key goals of legal regulation in this field.

As stated above, passenger transport contract is a very vast theme touching on a very broad group of issues. Basic terms are analyzed in detail in chapter four. There, the contractual parties are defined and attention is devoted to basic terms specific to the area of passenger transport. For example, it is necessary to distinguish between public and nonpublic transport, regular and irregular transport and examine other ways to approach the topic. Also discussed are terms such as ticket or luggage.

The fifth part focuses on rights and duties of the contractual parties; i.e. rights and duties of the carrier and the passenger. These two basic entities are not, in fact, on an equal footing. It is the carrier, who generally acts as the stronger party; however, existing law normally aims to remove the inequalities in the relationship. As defined by the Czech law, but more importantly by EU law, one of the goals of the regulation in the

field is to sufficiently protect the weaker party – i.e. the passenger. This chapter examines in detail and assesses the legal regulation of the passenger transport contract including the author's opinion of the existing regulation.

Wherever rights and duties are defined, they should be – ideally – observed. The ideal state, however, is rarely achieved. If a party to a legal relationship fails to meet their obligations, corresponding rights of the other party are violated resulting in liability on the part of the violating party and creation of secondary duties. Passenger transport contracts are entered into on a mass scale and it is therefore logical that breach of contract is a common occurrence. The fifth chapter examines breach of duty by carriers and their resulting liability. This part focuses on liability under domestic law and, subsequently, on liability in international law. A carrier's liability is usually constituted as objective liability.

## **Název rigorózní práce v anglickém jazyce**

A contract for carriage of person

## **Klíčová slova/key words**

přepravní smlouvy, smlouva o přepravě osoby, práva cestujících

contracts of carriage, a contract for carriage of person, rights of passengers