

Západočeská univerzita v Plzni

Fakulta právnická

Diplomová práce

Evropská práva cestujících v dopravě

Marie Švarcová

Plzeň 2020

ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI
FAKULTA PRÁVNICKÁ
KATEDRA ÚSTAVNÍHO A EVROPSKÉHO PRÁVA

Studijní program: Právo a právní věda (M6805)

Studijní obor: právo

Vedoucí práce: Mgr. Tomáš Křivka

Diplomová práce

Evropská práva cestujících v dopravě

Marie Švarcová

Plzeň 2020

*„Prohlašuji, že jsem diplomovou práci na téma: **Evropská práva cestujících v dopravě** zpracovala sama. Veškeré prameny a zdroje informací, které jsem použila k sepsání této práce, byly citovány v poznámkách pod čarou a jsou uvedeny v seznamu použitých pramenů a literatury.“*

.....

Marie Švarcová

V Plzni dne

Poděkování

Ráda bych poděkovala vedoucímu diplomové práce Mgr. Tomáši Křivkovi za vstřícný přístup při vedení této práce.

Zároveň bych na tomto místě chtěla velice poděkovat své rodině a svým blízkým za trpělivost a obrovskou podporu při celé době studia.

OBSAH

Úvod	7
1. Letecká doprava	9
1.1. Mezinárodní úmluvy v oblasti letecké dopravy	10
1.1.1. Varšavská úmluva	11
1.1.2. Montrealská úmluva	12
1.2. Vývoj práv cestujících v letecké dopravě v rámci práva Evropské unie	14
1.3. Nařízení č. 2027/97	16
1.4. Nařízení č. 261/2004	18
1.4.1. Působnost nařízení č. 261/2004	18
1.4.2. Odepření nástupu na palubu	19
1.4.3. Zrušení letu	23
1.4.4. Zpoždění letu	25
1.4.5. Další práva cestujících dle nařízení č. 261/2004	29
1.4.6. Mimořádné okolnosti	30
1.5. Návrh o změně nařízení č. 261/2004 a nařízení č. 2027/97	31
1.6. Nařízení č. 1107/2006	35
2. Železniční doprava	37
2.1. Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF)	38
2.2. Nařízení č. 1371/2007	39
2.2.1. Působnost nařízení č. 1371/2007	40
2.2.2. Právo na informace	41
2.2.3. Zpoždění a zrušení spoje	42
2.2.4. Odpovědnost za zavazadla cestujících	46
2.2.5. Práva osob se zdravotním postižením a omezenou schopností pohybu a orientace	49
2.2.6. Další práva cestujících	50
2.3. Návrh o změně nařízení č. 1371/2007	51
3. Autobusová a autokarová doprava	54
3.1. Úmluva CVR	54
3.2. Nařízení č. 181/2011	56
3.2.1. Působnost nařízení č. 181/2011	57
3.2.2. Zpoždění a zrušení spoje	58
3.2.3. Práva cestujících v případě nehod a odpovědnost dopravce za zavazadla	60

3.2.4. Práva osob se zdravotním postižením a sníženou schopností pohybu a orientace	61
3.2.5. Další práva cestujících	63
4. Uplatnění nároků cestujících.....	64
4.1. Letecká doprava.....	64
4.2. Železniční doprava.....	66
4.3. Autobusová a autokarová doprava.....	68
4.4. Evropské spotřebitelské centrum	69
4.5. Soudní ochrana práv cestujících	69
5. Úvahy de lege ferenda.....	72
5.1. Paušalizovaná náhrada škody v letecké dopravě	72
Závěr.....	74
Resumé	77
Seznam literatury a dalších zdrojů.....	79
Literatura.....	79
Časopisecké a internetové zdroje.....	80
Seznam právních předpisů a judikatury.....	83
Vnitrostátní právní předpisy	83
Mezinárodní smlouvy, právní normy evropské práva a další dokumenty EU.....	83
Judikatura SDEU	86
Další judikatura.....	87

Úvod

Jednou ze základních svobod, jež je zaručena občanům Evropské unie, je volný pohyb osob. Svoboda pohybu a pobytu občanů Evropské unie byla poprvé zakotvena v roce 1992 do Maastrichtské smlouvy. Tato svoboda nepochybně přispěla k usnadnění cestování mezi jednotlivými členskými státy. Vzhledem k tomu, že Evropská unie vytváří stále více propojenější celek a cestování mezi jednotlivými členskými státy, avšak i mimo státy Evropské unie, se stává dostupnější, jsou na ochranu cestujících kladeny stále větší nároky. Evropská unie se proto rozhodla chránit práva cestujících, kteří bývají v pozici slabší smluvní strany, a to formou nařízení, která jsou příslušná pro jednotlivé druhy dopravy. Tato nařízení upravují práva cestujících v situacích běžného provozu, ale i v případě zpoždění či zrušení spoje, odepření nástupu na palubu a v případě mimořádných okolností. Evropská unie v tomto také vychází z principu ochrany spotřebitele a současně si v rámci jednotlivých nařízení klade za cíl dosáhnout vysoké úrovně ochrany práv cestujících.

Jedním z problémů práv cestujících v dopravě však nadále zůstává nedostatečná informovanost cestujících o jejich právech. Komise dne 13.01.2020 zveřejnila výsledky průzkumu¹ Eurobarometru o právech cestujících v Evropské unii. Z tohoto průzkumu vyplývá, že méně než polovina cestujících je informována o svých právech, konkrétně pouze 42 % lidí, kteří v posledních dvanácti měsících cestovali letadlem, dálkovou železniční dopravou, autobusem, lodí nebo trajektem, jsou informováni, že Evropská unie stanovila práva cestujících v jednotlivých druzích dopravy. Výsledky tohoto průzkumu budou mimo jiné také podkladem pro probíhající legislativní postupy v oblasti železniční a letecké dopravy. Z výsledků tohoto průzkumu je však zřejmé, že je potřeba zlepšit informovanost občanů Evropské unie o jejich právech v jednotlivých druzích dopravy. Cílem této diplomové práce je zmapovat práva cestujících v letecké, železniční, autobusové a

¹ Evropská komise, 2020. *Méně než polovina cestujících v EU je informována o svých právech.* [online] [cit. 01.02.2020]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/cs/IP_19_6814

autokarové dopravě a přispět tak ke zlepšení informovanosti cestujících o jejich právech v těchto druzích dopravy. Jednotlivá práva cestujících dle příslušných nařízeních jsou analyzována i s ohledem na judikaturu Soudního dvora Evropské unie. Tato práce se vedle úvodu a závěru člení do pěti kapitol. V první až třetí kapitole je pojednáno o jednotlivých druzích dopravy, tedy dopravě letecké, železniční, autobusové a autokarové.

V každé kapitole jsou analyzována práva cestujících dle příslušných nařízeních Evropské unie a zároveň jsou na okraj každé kapitoly zmiňovány i mezinárodní úmluvy mající vliv na práva cestujících v daném odvětví dopravy. Čtvrtá kapitola se věnuje uplatnění nároků cestujících v jednotlivých druzích dopravy a zároveň i soudní ochraně práv cestujících. Poslední kapitola je v rámci úvah de lege ferenda zaměřena na paušalizovanou náhradu škody v letecké dopravě.

1. Letecká doprava

Letecké doprava se stává čím dál tím dostupnější a rozšířenější, byť se jedná nejmladší způsob dopravy, tak se počet cestujících využívajících leteckou dopravu neustále zvyšuje, jak také vyplývá ze statistických dat² Eurostatu³. Letecká doprava se pro cestující stává dostupnější také díky široké nabídce spojení a nízkonákladovým společnostem, které nabízejí letenky, jejichž cena se mnohdy pohybuje v řádech stokorun.

V současné době však letecká doprava bude pravděpodobně čelit finanční krizi, která je způsobena enormním snížením počtu letů v důsledku restriktivních opatření kvůli pandemii virového onemocnění COVID-19. Mezinárodní asociace leteckých dopravců (International Air Transport Association) dne 31.03.2020 publikovala analýzu, ve které mimo jiné uvádí, že recese světové ekonomiky zpomalí obnovu letecké dopravy.⁴ Také Mezinárodní organizace pro civilní letectví OSN (ICAO) publikovala analýzu věnující se ekonomickým dopadům choroby COVID-19 na civilní letectví, kde např. uvádí dramatický nárůst počtu zrušených letů od konce ledna 2020 či různé potenciální scénáře poklesu mezinárodní letecké dopravy.⁵ Objevují se i názory, že letecká doprava se z této finanční krize už nemusí zcela dostat.⁶ Domnívám se, že tato finanční krize bude mít za následek snížení počtu leteckých společností, což bude mít, dle mého názoru, negativní dopad také na cestující např. snížení počtu nabízených letů či možné zvýšení cen.

² V roce 2018 narostl počet cestujících v Evropské unii o 6 % oproti roku 2017 a o 43 % oproti roku 2010. Eurostat. *Air passenger transport in the EU*. [online]. [cit. 01.02.2020]. Dostupné z: <https://ec.europa.eu/eurostat/documents/2995521/10265946/7-06122019-AP-EN.PDF/8f2c9d16-c1c4-0e1f-7a66-47ce411faef7>

³ Eurostat je statistickým úřadem Evropské unie založený v roce 1953 a sídlící v Lucembursku

⁴ IATA, *Covid-19 Cash burn analysis* [online] [cit. 03.04.2020]. Dostupné z: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/covid-19-cash-burn-analysis/>

⁵ ICAO, 2020. *Effects on Novel Coronavirus (COVID-19) on Civil Aviation: Economic impact analysis*. [online] [cit. 04.04.2020]. Dostupné z: https://www.icao.int/sustainability/Documents/COVID-19/ICAO_Coronavirus_Econ_Impact.pdf

⁶ The Economist. *Hard landing. Coronavirus is grounding the world's airlines*. [online] [cit. 03.04.2020] Dostupné z: <https://www.economist.com/business/2020/03/15/coronavirus-is-grounding-the-worlds-airlines>

Práva cestujících v letecké dopravě jsou v rámci Evropské unie upravena především nařízením. V této kapitole se zaměřím především na práva cestujících, která jsou 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 (dále jen „nařízení č. 261/2004“). Dále se zaměřím i na Nařízení rady (EHS) č. 295/91 ze dne 4. února 1991, kterým se stanoví společná pravidla systému náhrad za odepření nástupu na palubu v pravidelné letecké dopravě (dále jen „nařízení č. 295/91“). Ačkoliv bylo nařízení č. 295/91 zrušeno nařízením č. 261/2004, mělo nepochybně význam při vývoji práv cestujících v letecké dopravě, proto se zaměřím na stěžejní práva cestujících a principy, které toto nařízení zakotvovalo. Jelikož cestující, který uzavírá s leteckým dopravcem smlouvu o přepravě, se bude zpravidla nacházet v pozici spotřebitele, a tedy slabší smluvní strany, je zde nutné zmínit také princip ochrany spotřebitele, jenž vyplývá z článku 169 SFEU⁷. Tento princip je zakotven hned v prvním bodě⁸ odůvodnění přijetí nařízení č. 261/2004. Cílem této kapitoly je popsat práva cestujících v nejčastějších situacích, se kterými se mohou v letecké dopravě setkat. V této kapitole bude současně pojednáno i o mezinárodních úmluvách majících vliv na práva cestujících v letecké dopravě.

1.1. Mezinárodní úmluvy v oblasti letecké dopravy

Tato práce se primárně zabývá právy cestujících v oblasti práva Evropské unie, avšak považuji za důležité zde alespoň částečně zmínit i mezinárodní úmluvy, které chrání práva cestujících v letecké dopravě, neboť cestující mohou svá práva uplatňovat jak na základě právních předpisů Evropské unie, tak na základě mezinárodních úmluv. Zaměřím se především na nejvýznamnější mezinárodní

⁷ Smlouva o fungování Evropské unie ze dne 7. února 1992 (2012/C 326/01), v konsolidovaném znění.

⁸ „Činnost Společenství v oblasti letecké dopravy měly mimo jiné směřovat k zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících. Kromě toho by měl být obecně brán zásadní zřetel na požadavky ochrany spotřebitele.“

úmluvy z pohledu práv cestujících v letecké dopravě, a to na Varšavskou úmluvu a Montrealskou úmluvu.

Soudní dvůr Evropské unie (dále jen „SDEU“) ve věci C-344/04⁹ a následně i ve věci C-173/07¹⁰ opakovaně konstatoval, že Montrealská úmluva je pro orgány Společenství závazná. Ve své rozhodovací praxi SDEU také konstatoval, že Montrealská úmluva je nedílnou součástí právního řádu Společenství.¹¹

1.1.1. Varšavská úmluva

Dne 12. října 1929 byla ve Varšavě sjednána Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní dopravě (dále jen „Varšavská úmluva“). Varšavská úmluva započala snahu o unifikaci v oblasti leteckého práva soukromého.¹² Vztahuje se na veškerou mezinárodní leteckou dopravu osob, zavazadel a zboží za úplaty, ale i na případy bezplatné dopravy prováděné dopravním leteckým podnikem.¹³ Přestože byla Varšavská úmluva podepsána v roce 1929, je stále platná a od doby svého vzniku byla několikrát novelizována z důvodu rozvoje letecké dopravy. Důležité změny přinesl v roce 1955 Haagský protokol či později Guadalajarská úmluva z roku 1961. Tyto smlouvy dohromady tvoří tzv. Varšavský systém.¹⁴ Do dnešního dne má Varšavská úmluva dle dat Mezinárodní organizace pro civilní letectví OSN (ICAO) 152 smluvních států.¹⁵ Pro práva cestujících je ve Varšavské úmluvě důležitá především odpovědnost leteckého dopravce za škodu způsobenou

⁹ Rozsudek Soudního dvora EU (velkého senátu) ze dne 10. ledna 2006. International Air Transport Association, European Low Fares Airlines Association proti Department for Transport. Věc C-344/04.

¹⁰ Rozsudek Soudního dvora EU (čtvrtého senátu) ze dne 10. července 2008. Emirates Airlines – Direktion für Deutschland proti Diether Schenkel. Věc C-173/07.

¹¹ Rozhodnutí Soudního dvora EU (čtvrtého senátu) ze dne 22. prosince 2008. Friederika Wallentin-Hermann proti Alitalia – Linee Aeree Italiane SpA. Věc C-549/07.

¹² POLÁČEK, B, *Kapitoly z mezinárodního dopravního práva I* (A. Říční právo, B. Letecké právo). 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2016. 388 s

¹³ Čl. 1 odst. 1 Varšavské úmluvy

¹⁴ HORNÍK, Jiří. *Některé právní aspekty mezinárodní expresní letecké přepravy*. Právní rozhledy. 7/2002

¹⁵ Varšavská úmluva má 152 smluvních států a Haagský protokol 137 smluvních států. ICAO. *Seznam smluvních států Varšavské úmluvy a Haagského protokolu* [online]. [cit. 01.03.2020] Dostupné z: https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/WC-HP_EN.pdf

cestujícím a přepravovaným věcem a dále také za škodu způsobenou zpožděním či zrušením letu.

1.1.2. Montrealská úmluva

Varšavská úmluva se zdála být, vzhledem ke stále rychlejšímu rozvoji a nárůstu letecké dopravy, zastaralá. Proto byla na konferenci v roce 1999 v Montrealu přijata úmluva, která měla celý Varšavský systém modernizovat a sjednotit do jednoho dokumentu.¹⁶ Montrealská úmluva se vztahuje na usmrcení či zranění cestujících, zpoždění letecké dopravy cestujících, zavazadel nebo nákladu a zničení či ztrátu zavazadel.¹⁷ Dle dostupných dat ICAO má Montrealská úmluva do dnešního dne 136 smluvních států.¹⁸ Působnost Montrealské úmluvy se od Varšavské úmluvy neliší a také se vztahuje na veškerou mezinárodní leteckou přepravu osob, zavazadel a nákladu prováděnou za úplat.¹⁹ Montrealská úmluva má z pohledu práv cestujících časté využití a, jak již bylo zmíněno výše, je nedílnou součástí právního řádu Evropské unie. Cestující může uplatňovat nároky jak z Montrealské úmluvy, tak na základě sekundárních právních předpisů EU, v praxi půjde nejčastěji o nařízení č. 261/2004. SDEU ve svém rozhodnutí ve věci C-83/10²⁰ v bodě 39 konstatoval, že „*samotná standardizovaná a okamžitá opatření přijatá na základě nařízení č. 261/2004 nebrání tomu, aby dotčení cestující v případě, že jim totéž nesplnění smluvních závazků leteckým dopravcem způsobí vedle toho i škody zakládající nárok na náhradu škody, mohli kromě toho podat žaloby na náhradu uvedených škod za podmínek stanovených Montrealskou úmluvou*“ Nároky cestujících dle Montrealské úmluvy by neměly být zaměňovány s nároky dle nařízení č. 261/2004, neboť Montrealská úmluva stanoví individuální odškodnění cestujícího, které je posuzováno dle jeho individuální situace. Oproti tomu nařízení č. 261/2004 stanovuje standardizované nároky bez ohledu na individuální

¹⁶ POLÁČEK, B, *Kapitoly z mezinárodního dopravního práva I* (A. Říční právo, B. Letecké právo). 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2016. 388 s

¹⁷ Havlíčková, K., Králová, R. Cestovní právo. I. Vydání, Praha : C.H.Beck, 2015, 508 s.

¹⁸ ICAO. *Seznam smluvních států Montrealské úmluvy*. [online] [cit. 02.02.2020]. Dostupné z: https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_EN.pdf

¹⁹ Čl. 1 odst. 1 Montrealské úmluvy

²⁰ Rozsudek Soudní dvora EU (třetího senátu) ze dne 13. října 2011. Aurora Sousa Rodríguez a další proti Air France SA. Věc C-83/10.

situaci cestujícího. Klíčovým prvkem Montrealské úmluvy pro práva cestujících, obdobně jako u Varšavské úmluvy, je nepochybně odpovědnost leteckého dopravce za usmrcení či zranění cestujících, poškození, zničení či ztrátu zavazadel a zpoždění letu. Montrealská úmluva upravuje také odpovědnost dopravce v případě usmrcení a zranění cestujících. Pokud tedy na palubě letadla, popř. v průběhu procesu nastupování či vystupování z něho, dojde k nehodě, která vede k usmrcení nebo zranění cestujícího, odpovídá letecký dopravce za tuto škodu.²¹ Tato odpovědnost letecké dopravce je odpovědností objektivní. V souvislosti s určováním odpovědnosti leteckého dopravce se logicky objevila otázka, jaký moment je možné považovat za počátek procesu nástupu do letadla a bylo nutné tento proces vymezit. „*Za okamžik, kdy počíná proces nastupování do letadla, je nutno dle ustálené praxe považovat moment, kdy byla učiněna výzva k nástupu do letadla, palubní lístek byl prověřen palubním personálem a cestujícím byla vrácena odtržená část palubního lístku.*“²² V procesu nastupování do letadla bývají mnohdy cestující přepravováni k letadlu autobusy, nutno tedy zmínit, že tato přeprava se dle soudní praxe do procesu nastupování do letadla nepočítá. Avšak opačně je tomu při výstupu, kdy se přeprava autobusem do procesu vystupování započítává.²³

V souvislosti s výkladem pojmu zranění se soudy musely vypořádat s otázkou, zdali cestující mohou po dopravci požadovat náhradu škody za psychickou újmu, ke které může mnohdy dojít při nouzovém přistání či jiném incidentu na palubě letadla. Soudy opakovaně judikovaly, že odpovědnost leteckého dopravce se vztahuje na psychické újmy, které mají tělesné projevy.²⁴ Tato rozhodnutí potvrzují rozhodnutí dříve učiněná před přijetím Montrealské úmluvy, tedy pouze na základě Varšavské úmluvy, a postoj soudů k této otázce zůstal neměnný.²⁵ Cestující se tak mohou náhrady škody za psychickou újmu domáhat pouze v případě, že tato

²¹ Čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy

²² Sedláček, P., Montrealská úmluva. Komentář. Praha: VOX a.s., 2018, 444 s.

²³ Tamtéž

²⁴ Rozhodnutí Nejvyššího soudu USA ve věci *El Al Israel Airlines vs. Tsui Yuan Tseng*, 525 U.S. 155 (1999) Dostupné z: <https://supreme.justia.com/cases/federal/us/525/155/>

²⁵ Rozhodnutí Nejvyššího soudu USA ve věci *Eastern Airlines Inc. v Floyd*, 499 U.S. 530 (1991) Dostupné z: <https://supreme.justia.com/cases/federal/us/499/530/>

psychická újma je důsledkem újmy tělesné, jež cestujícím vznikla při nehodě na palubě letadla, popř. při procesu nastupování či vystupování.

Letecký dopravce se může své odpovědnosti nahradit škodu zprostit v případě, že prokáže, že *„škoda byla způsobena nebo k ní přispěla nedbalost nebo jiný protiprávní čin nebo opomenutí osoby požadující náhradu a nebo osoby, která místo ní uplatňuje svoje práva, bude dopravce zcela nebo z části zproštěn své odpovědnosti v té míře, jak taková nedbalost nebo protiprávní čin nebo opomenutí způsobily škodu nebo k ní přispěly.“*²⁶ V takovém případě se může letecký dopravce zprostit i své odpovědnosti, jenž je jinak dána dle čl. 21 odst. 1 Montrealské úmluvy.²⁷

Montrealská úmluva rovněž upravuje odpovědnost dopravce za zpoždění. Letecký dopravce tak odpovídá za škody způsobené zpožděním letecké přepravy cestujících dle čl. 19 Montrealské úmluvy. *„Doprovce však neodpovídá za škody způsobené zpožděním, jestliže prokáže, že on sám a jeho zaměstnanci a agenti učinili veškerá možná opatření, která lze spravedlivě požadovat, aby škodu odvrátili, nebo že nebylo v jejich silách, aby tak učinili.“*²⁸ V souvislosti se zpožděním Obvodní soud pro východní New York v rozhodnutí ve věci Edem v. Ethiopian Airlines Enterprise²⁹ rozhodl, že letecký dopravce není odpovědný za zpoždění cestujícího, pokud toto zpoždění bylo způsobeno úředníky pasové kontroly.

1.2. Vývoj práv cestujících v letecké dopravě v rámci práva Evropské unie

Současně nejvýznamnější nařízení v oblasti ochrany práv cestujících v rámci letecké dopravy je 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 (dále jen „nařízení č. 261/2004“). Tomuto nařízení však

²⁶ Čl. 20 Montrealské úmluvy

²⁷ Sedláček, P., Montrealská úmluva. Komentář. Praha: VOX a.s., 2018, 444 s.

²⁸ Čl. 19 Montrealské úmluvy

²⁹ Obvodní soud pro východní New York ve věci Edem v. Ethiopian Airlines Enterprise.

Dostupné z: <https://www.casemine.com/judgement/us/591465b2add7b04934290fff>

předcházelo Nařízení č. 295/91 ze dne 4. února 1991, kterým se stanoví společná pravidla systému náhrad za odepření nástupu na palubu v pravidelné letecké dopravě. Nařízení č. 295/91 řešilo případy odepření nástupu na palubu proti vůli cestujících, a jak vyplývá z čl. 1 nařízení č. 295/91, jednalo se o odepření nástupu na palubu, ačkoliv měli platnou letenku, potvrzenou rezervaci na daný let a včas a při dodržení zvláštních podmínek se přihlásili k odletu. Jedná se tedy o situaci, kdy bylo zarezervováno více míst, než bylo ve skutečnosti možné využít, tudíž některým cestujícím byl jejich nástup na palubu odepřen. V takové situaci byla cestujícím dle čl. 4 odst. 1 nařízení č. 295/91 dána možnost volby náhrady, a to konkrétně mezi „*plným proplacením ceny letenky beze srážky za část neuskutečněné přepravy, nebo dopravením do konečného místa určení při nejbližší příležitosti, nebo pozdějším dopravením podle potřeby cestujícího.*“³⁰ Zde je také důležité zmínit, že nařízení se při splnění výše uvedených podmínek uplatnilo, pokud se jednalo o let z letiště umístěného na území členského státu, a to bez ohledu na stát, ve kterém je letecký dopravce usazen či na státní příslušnost cestujícího a místo určení.³¹

Náhrada, která byla dle nařízení č. 295/91 cestujícím ze strany leteckého dopravce okamžitě poskytována, a to bez ohledu na volbu náhrady, se rovnala 150 ECU³² či 300 ECU při délce letu do 3500 km a nad 3500 km. Letecký dopravce měl také možnost výši této náhrady snížit o 50 % za předpokladu, že jím nabízené dopravení do konečného místa určení náhradním letem nepřesahovalo původní čas příletu o více než dvě hodiny při letech do 3 500 km, a o více než 4 hodiny při letech nad 3 500 km.³³

³⁰ Čl. 4 odst. 1 nařízení č. 295/91

³¹ Čl. 1 nařízení 295/91/EHS

³² ECU je zkratka pro „European currency unit“, která byla měnovou jednotkou států Evropského hospodářského společenství, byla konstruována jako koš členských měn států EHS. Nejednalo se tedy o oběhovou měnu jako je Euro. ECU fungovala až do zavedení Eura dne 1.1.1999.

Eurostat. *Glossary: European currency unit (ECU)* [online]. [cit. 01.03.2020]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Glossary:European_currency_unit_%28ECU%29

³³ čl. 4 odst. 3 nařízení č. 295/91

Co se týče vyplácení náhrady cestujícím, tak dle čl. 4 odst. 5 nařízení č. 295/91 mohla být náhrada vyplacena v hotovosti nebo po dohodě s cestujícím v cestovních poukázkách nebo v jiných službách. Ačkoliv nařízení č. 295/91 vytvořilo jistou formu ochrany pro cestující v letecké dopravě, tak se tato ochrana se stále jevila jako nedostačující. Neboť i přes ochranu, kterou poskytovalo nařízení č. 295/91, byl počet cestujících postižených ať už zpožděním letu nebo odepřením nástupu na palubu stále příliš vysoký.³⁴ Tyto skutečnosti dále vedly k přijetí nařízení č. 261/2004, kterým bylo nařízení č. 295/91 také zrušeno. V souvislosti s vývojem práv cestujících v letecké dopravě v EU považují za důležité zmínit také nařízení č. 2027/97, které upravuje odpovědnost leteckého dopravce v případě nehod a o kterém bude pojednáno v následující podkapitole.

1.3. Nařízení č. 2027/97

V návaznosti na výše uvedené informace o Montrealské úmluvě považují za důležité zmínit Nařízení Rady (ES) č. 2027/97 ze dne 9.října 1997 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod (dále jen „nařízení č. 2027/97“), které 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 (dále jen „nařízení č. 889/2002“), provádí a doplňuje Montrealskou úmluvu. Tak konstatoval i SDEU ve svém rozhodnutí ve věci C-63/09, že nařízení č. 2027/97 provádí příslušná ustanovení Montrealské úmluvy, pokud se jedná o leteckou dopravu cestujících a jejich zavazadel na území Evropské unie.³⁵

Jak už vyplývá z odůvodnění přijetí nařízení č. 889/2002, byla potřeba změnit nařízení č. 2027/97, aby se dosáhlo souladu s Montrealskou úmluvou a zavedl se jednotný systém odpovědnosti pro mezinárodní leteckou dopravu, nařízení má tak především charakter doplňující. Avšak důležitou rolí

³⁴ POLÁČEK, B, *Kapitoly z mezinárodního dopravního práva I* (A. Říční právo, B. Letecké právo). 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2016. 388 s

³⁵ Rozsudek Soudního dvora EU (třetího senátu) ze dne 6.května 2010. Axel Walz proti Clickair SA. Věc C-63/09.

nařízení č. 889/2002 bylo také rozšíření použití ustanovení Montrealské úmluvy na dopravu uvnitř jednotlivého členského státu.³⁶

Z pohledu práv cestujících má význam zejména ustanovení o odpovědnosti leteckého dopravce a limitech této odpovědnosti. V případě smrti cestujícího zde nejsou stanoveny žádné finanční limity pro odpovědnost leteckého dopravce za náhradu škody, to samé platí v případě zranění či jiného ublížení na zdraví.³⁷ Co se týče výše zálohové platby v případě smrti cestujícího, tak výše této částky nesmí být nižší než částka v eurech odpovídající 16 000 ZPČ³⁸ na jednoho cestujícího. Letecký dopravce EU nejpozději do 15 dnů po zjištění totožnosti fyzické osoby oprávněné k náhradě škody provede zálohovou platbu, která může být požadována k uspokojení bezprostředních ekonomických potřeb úměrně k utrpěné újmě.³⁹ Dle čl. 5 odst. 3 nařízení č. 2027/97 ve znění nařízení č. 889/2002 však sama zálohová platba nezakládá uznání odpovědnosti leteckého dopravce a je možné ji započítat proti jakékoli následné částce placené na základě odpovědnosti leteckého dopravce EU. V případě, že odškodné není vyšší než 100 000 ZPČ letecký dopravce nemůže vznést námitku proti nároků na odškodnění. Avšak jakmile je částka za odškodné vyšší než 100 000 ZPČ a letecký dopravce prokáže, že se v případě nehody nejednalo o nedbalost nebo jiné zavinění, může se své odpovědnosti zprostit.

V případě zpoždění při přepravě cestujících se může letecký dopravce opět zprostit odpovědnosti, pokud prokáže, že učinil všechna přiměřená opatření, aby se škodě předešlo nebo prokáže, že nebylo možné taková opatření přijmout. Pro leteckého dopravce je v případě odpovědnosti za zpoždění při přepravě cestujících stanoven limit ve výši 4 150 ZPČ. Pro zpoždění při přepravě zavazadel byl stanoven limit ve výši 1 000 ZPČ, stejný limit se použije na zničení, ztrátu nebo poškození zavazadel, s výjimkou případů, kdy byla učiněna všechna přiměřená opatření, aby

³⁶ Čl. 1 nařízení č. 2027/97 ve znění nařízení č. 889/2002

³⁷ Čl. 3 odst. 1 písm. a) nařízení č. 2027/97 ve znění č. 889/2002

³⁸ ZPČ = Zvláštní práva čerpání (V angl. SDR = Special Drawing Rights). Měnová a účetní jednotka užívaná v rámci Mezinárodního měnového fondu.

International Monetary fund. *Currency units per SDR for March 2020*. [online]. [cit. 01.03.2020]. Dostupné z: https://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_mth.aspx?SelectDate=2020-03-31&reportType=CVSDR

³⁹ Čl. 5 odst. 1 nařízení č. 2027/97 ve znění nařízení č. 889/2002

se škodě předešlo. U zavazadel je nutné rozlišovat, zdali se jedná o zavazadlo odbavené či neodbavené. V případě odbavených zavazadel odpovídá letecký dopravce i bez zavinění, pokud dané zavazadlo nebylo vadné. Oproti tomu u neodbavených zavazadel odpovídá pouze za zavinění. Cestující, jehož zavazadlo bylo poškozeno, zpožděno či ztraceno, musí leteckému dopravci podat písemnou stížnost, a to do 7 dnů v případě poškození a do 21 dnů v případě zpoždění ode dne, kdy své zavazadlo obdržel.⁴⁰ V praxi mnohdy dochází k případům, kdy se letecký dopravce, který s cestujícím uzavřel smlouvu, liší od toho, který skutečně provádí let, v takovém případě má však cestující právo podat nárok či stížnost vůči kterémukoliv z těchto dopravců. Cestující musí podat jakoukoli žalobu na náhradu škody ve lhůtě dvou let ode dne příletu letadla, nebo ode dne, kdy letadlo přiletět mělo.⁴¹

1.4. Nařízení č. 261/2004

Jak vyplývá z odůvodnění přijetí nařízení, byla předchozí právní úprava práv cestujících dle nařízení č. 295/91 nedostatečná, neboť počet cestujících postižených významným zpožděním letu nebo odepřením nástupu na palubu byl stále příliš vysoký, což způsobuje cestujícím závažné potíže a nepohodlí. Právní úprava byla mimo jiné také nedostatečná vzhledem ke zvyšujícím se nárokům na ochranu spotřebitele a nárůstu letecké dopravy celkově. K těmto skutečnostem je nutné zmínit také první bod odůvodňující přijetí nařízení č. 261/2004, že činnost Společenství by v oblasti letecké dopravy měly mimo jiné směřovat k zajištění vysoké ochrany cestujících. Vzhledem k těmto důvodům bylo dne 11. února 2004 přijato nařízení č. 261/2004, které oproti nařízení č. 295/91 dopadá i na případy významného zpoždění či zrušení letu.

1.4.1. Působnost nařízení č. 261/2004

Už z důvodů přijetí vyplývá potřeba, aby se působnost rozšířila i na cestující, kteří odlétají z letiště umístěném ve třetí zemi na letiště umístěném ve členském

⁴⁰ POLÁČEK, B, *Kapitoly z mezinárodního dopravního práva I* (A. Říční právo, B. Letecké právo). 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2016. 388 s

⁴¹ Příloha nařízení č. 2027/97 ve znění nařízení č. 889/2002

státě, a to za předpokladu, že let provozuje dopravce Společenství⁴². Oblast působnosti nařízení je vymezena v čl. 3 odst. 1 písm. a), b), a to tak, že se nařízení vztahuje na cestující odlétající z letiště umístěného na území členského státu, a oproti nařízení č. 295/91 tedy i na cestující odlétající z letiště umístěného na území třetí země na letiště umístěné na území členského státu, pokud je provozující letecký dopravce dopravcem Společenství a zároveň cestující neobdrželi náhradu nebo odškodnění a nebyla jim poskytnuta pomoc v této třetí zemi. Tak jako v nařízení č. 295/91, tak i v tomto nařízení zůstala podmínka, že cestující se pro dotčený let musí přihlásit k přepravě s výjimkou zrušení letu, a to v čase uvedeném leteckým dopravcem, provozovatelem souborných služeb pro cesty, pobyty či zájezdy nebo oprávněným zprostředkovatelem služeb v cestovním ruchu. V případě, že čas uveden není, musí se cestující přihlásit k přepravě nejpozději do 45 minut před zveřejněným časem odletu.

V rámci působnosti je také nutné zmínit případy, na které se nařízení nevztahuje. Nařízení se nevztahuje na ty cestující, kteří cestují bezúplatně nebo za snížené ceny, které nejsou veřejnosti přímo nebo nepřímo dostupné. Avšak pokud byla cestujícímu vydána letenka na základě programu pro často cestující zákazníky, tak se nařízení na tyto cestující vztahuje.⁴³ Nařízení se dále vztahuje na každého provozujícího leteckého dopravce, ačkoliv nemá smlouvu s cestujícím a plní povinnosti dle nařízení, v takovém případě se má za to, že jedná v zastoupení osoby, jež uzavřela smlouvu s tímto cestujícím.⁴⁴ Jedná se tak o případy, kdy cestující uzavřel smlouvu např. s cestovní kanceláří.

1.4.2. Odepření nástupu na palubu

Odepřením nástupu na palubu se rozumí odmítnutí přepravit cestující leteckou dopravou, přestože se přihlásili k nástupu na palubu za stanovených podmínek. Výjimku tvoří případy, kdy existují přiměřené důvody odepřít jim nástup na palubu,

⁴² Dopravce Společenství je nařízením č. 261/2004 definován jako „letecký dopravce s platným provozním povolením uděleným členským státem v souladu s nařízením Rady (EHS) č. 2407/92 ze dne 23.července 1992 o vydávání licencí leteckým dopravcům

⁴³ Čl. 3 odst. 3 nařízení č. 261/2004

⁴⁴ Čl. 3 odst. 5 nařízení č. 261/2004

např. zdravotní důvody, důvody bezpečnostní nebo ochrany nebo nedostatečné cestovní doklady.⁴⁵ Postupem doby se musely soudy zabývat otázkou, jak pojem „odepření nástupu na palubu“ vykládat, zdali se nařízení vztahuje pouze na případy odepření nástupu na palubu z důvodů nadměrného počtu rezervací, nebo také na případy odepření nástupu na palubu z jiných důvodů, jako jsou např. provozní důvody. Touto otázkou se zabývaly finské soudy a poté finský Nejvyšší soud, který podal na základě čl. 267 SFEU⁴⁶ předběžné otázky k Soudnímu dvoru Evropské unie (dále jen „SDEU“). Jednalo se o otázku výkladu čl. 4 nařízení, zdali se jeho použití omezuje na odepření nástupu na palubu v důsledku nadměrného počtu rezervací, nebo zdali se nařízení uplatní i v případě odepření nástupu na palubu z jiných důvodů, jako jsou provozní důvody. Další otázkou ze strany finského Nejvyššího soudu byl výklad čl. 2 písm. j) nařízení, zdali má být vykládáno tak, že důvody v něm uvedené se omezují pouze na faktory týkající se cestujících, nebo může být nástup na palubu odepřen i z jiných důvodů jako je reorganizace letu kvůli mimořádným okolnostem. SDEU v této věci došel k závěru, že pojem „odepření nástupu na palubu“ je třeba vykládat extenzivně. A to konkrétně tak, že se pojmem „odepření nástupu na palubu“ rozumí odepření způsobené jak v důsledku nadměrného počtu rezervací, tak i z jiných důvodů, jako jsou provozní důvody. Co se týče dalších předběžných otázek ohledně mimořádných okolností, které daného dopravce vedly k reorganizaci letů, SDEU rozhodl, že „*čl. 2 písm. j) a čl. 4 odst. 3 nařízení č. 261/2004 musí být vykládány tak, že vnik „mimořádných okolností“ vedoucích leteckého dopravce k reorganizaci letů po vzniku mimořádných okolností nemůže odůvodnit „odepření nástupu na palubu“ letadel s pozdějším odletem, ani zprostit tohoto dopravce povinnosti odškodnit na základě čl. 4 odst. 3 téhož nařízení cestujícího, kterému odepřel nástup na jeden z těchto letů vypravených po uvedených okolnostech.*“⁴⁷

⁴⁵ Čl. 2 písm. j) nařízení č. 261/2004

⁴⁶ Na základě čl. 267 SFEU mohou soudy členských států požádat Soudní dvůr Evropské unie o rozhodnutí o předběžné otázce, jestli rozhodnutí o této otázce je nezbytné k vynesení rozsudku. Dostupné z: https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:2bf140bf-a3f8-4ab2-b506-fd71826e6da6.0008.02/DOC_2&format=PDF

⁴⁷ Rozsudek Soudního dvora EU (třetího senátu) ze dne 4. října 2012. Finnair Oyj proti Timy Lassooy. Věc C-22/11.

Další změnou, kterou oproti nařízení č. 295/91 zavedlo současné nařízení č. 261/2004, je povinnost provozujícího leteckého dopravce, vyplývající z čl. 4 odst. 1 nařízení č. 261/2004, nejprve vyzvat dobrovolníky k odstoupení od jejich rezervací za náhradu, a to v případě, že očekává, že dojde k odepření nástupu na palubu. Jestliže se dostatečný počet dobrovolníků nepřihlásí, může poté letecký dopravce odepřít cestujícím nástup na palubu proti jejich vůli. Dobrovolníkům náleží kromě náhrad dohodnutých *inter partes* také náhrada dle čl. 8 nařízení č. 261/2004, dle kterého mají možnost volby mezi náhradou pořizovací ceny letenky spolu s případným zpátečním letem do původního místa odletu při nejbližší příležitosti nebo přesměrováním za srovnatelných dopravních podmínek při nejbližších příležitosti na jejich cílové místo určení či přesměrování za srovnatelných dopravních podmínek na jejich cílové místo určení v pozdější době. Cestujícím, kterým je nástup na palubu odepřen proti jejich vůli, přísluší náhrada dle čl. 7 nařízení č. 261/2004 a letecký dopravce jim poskytne pomoc v souladu s čl. 8 a 9 nařízení č. 261/2004. Dle čl. 7 nařízení č. 261/2004 těmto cestujícím oproti dobrovolníkům přísluší náhrada škody, jejíž výše se odvíjí od délky letu, jenž se určuje dle posledního místa určení, kam cestující v důsledku odepření nástupu na palubu přiletí později než v plánovaném čase. Výše náhrady škody dle čl. 7 nařízení č. 261/2004 je následující:

- 250 EUR, jedná-li se o lety o maximální délce 1500 km
- 400 EUR u všech letů v Evropské Unii delších než 1500 km a dále u ostatních letů od 1500 km do 3500 km
- 600 EUR u všech letů nespádající pod výše uvedené

Nařízení č. 261/2004 dává leteckému dopravci možnost snížení odškodného o 50 % v případě, že je cestujícím nabídnuto přesměrování v souladu s čl. 8 a přesměrovaný let nepřekračuje plánovaný čas přiletů původně rezervovaného letu a) o dvě hodiny u letů do 1500 km, b) o tři hodiny u letů v Evropské unii delších

než 1500 km a u všech ostatních letů o délce 1500 km do 3500 km, c) o čtyři hodiny v případě letů nespádajících pod výše uvedené.⁴⁸

Dalším zásadním rozhodnutím SDEU ohledně odepření nástupu na palubu je rozhodnutí ve věci C-321/11⁴⁹, kdy SDEU rozhodoval o předběžné otázce týkající se výkladu pojmu „odepření nástupu na palubu“, zdali tento pojem zahrnuje i situaci, kdy letecká společnost zajišťující dopravu odepře nástup na palubu z důvodu, že má první let uvedený na letence zpoždění, které lze této společnosti přičítat a tedy předpokládá, že se tito cestující nedostaví včas k druhému letu, a umožní tak obsazení míst uvedených cestujících druhého letu jinými cestujícími. SDEU o této předběžné otázce rozhodl tak, že „*pojem „odepření nástupu na palubu“ zahrnuje situaci, kdy v rámci jediné smlouvy o dopravě obsahující několik rezervací na lety, které na sebe přímo navazují a jsou odbaveny současně, letecký dopravce odepře nástup na palubu některým cestujícím z důvodu, že první let z jejich rezervace měl zpoždění, které je přičitatelné tomuto dopravci, a že tento dopravce nesprávně předpokládal, že se tito cestující nedostaví včas k nástupu na palubu letadla druhého letu.*“⁵⁰

Za odepření nástupu na palubu však není považováno odmítnutí cestujícího, jenž má rezervaci zahrnující vedle letu tam i zpáteční let, a to při zpátečním letu z důvodu, že se k prvnímu odletu nedostavil (tzv. no-show). Za odepření nástupu na palubu není rovněž považována situace, kdy není povolen nástup na palubu cestujícímu, který má rezervace zahrnující navazující lety a nedostavil se k předchozím u letu (popř. letům). Avšak je možné, aby toto nepovolání nástupu na palubu bylo upraveno vnitrostátními předpisy, které by tento postup zakazovaly.⁵¹

⁴⁸ Čl. 7 odst. 2 nařízení č. 261/2004

⁴⁹ Rozsudek Soudního dvora EU (třetího senátu) ze dne 4. října 2012, Germán Rodríguez Cachafeiro, María de los Reyes Martínez-Robedo Varela-Villamor proti Iberia, Líneas Aéreas de Espana SA. Věc C-321/11.

⁵⁰ Tamtéž

⁵¹ Sdělení Komise: Pokyny pro výklad nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů, 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 (2016/C 214/04) ze dne 15. června 2016

1.4.3. Zrušení letu

Úprava zrušení letu byla zavedena nařízením č. 261/2004, neboť dřívější nařízení č. 295/91 tuto problematiku neupravovalo. Pod pojmem „zrušení letu“ se rozumí „*neuskutečnění letu, který byl dříve plánován a na který bylo rezervováno alespoň jedno místo.*“⁵² Důležitým rozhodnutím ohledně výkladu pojmu „zrušení letu“ je rozhodnutí SDEU ve věci C-83/10⁵³, přičemž SDEU v této věci rozhodl, že pojem „zrušení letu“ musí být vykládán v tom smyslu, že se nevztahuje výlučně na případ, v němž dotčené letadlo vůbec nevzlétne, ale zahrnuje rovněž případ, v němž toto letadlo vzlétlo, ale bylo ať už z jakéhokoli důvodu následně nuceno vrátit se na letiště odletu a cestující z uvedeného letadla byli převedeni na jiné lety.

Dle čl. 5 odst. 1 písm. a) nařízení č. 261/2004 je cestujícím, jejichž let byl zrušen, provozujícím leteckým dopravcem poskytnuta pomoc v souladu s čl. 8, tedy cestující mají možnost volby mezi přesměrováním za srovnatelných dopravních podmínek při nejbližší příležitosti, přesměrováním za srovnatelných dopravních podmínek dle přání cestujícího v pozdější době s výhradou dostupnosti míst nebo náhradou pořizovací ceny letenky, spolu s případným zpátečním letem do původního místa odletu při nejbližší příležitosti. Dále je cestujícím nabídnuta pomoc ze strany provozujícího leteckého dopravce v souladu s čl. 9 odst. 1 písm. a) a odst. 2 v případě přesměrování, jestliže očekávaný čas nového odletu je alespoň následující den po plánovaném odletu zrušeného letu, dále také pomoc dle čl. 9 odst. 1 písm. b) a c).⁵⁴ SDEU ve svém rozhodnutí ve věci C-12/11⁵⁵ uvedl, že čl. 5 nařízení č. 261/2004 musí být vykládán tak, že letecký dopravce v případě mimořádných okolností není zbaven povinnosti poskytnout péči uvedenou v čl. 5 odst. 1 písm. b) a čl. 9 nařízení č. 261/2004.⁵⁶

⁵² Čl. 2 písm. l) nařízení č. 261/2004

⁵³ Rozsudek Soudního dvora EU (třetího senátu) ze dne 13. října 2011. Aurora Sousa Rodríguez a další proti Air France SA. Věc C-83/10.

⁵⁴ Čl. 5 odst. 1 písm. b) nařízení č. 261/2004

⁵⁵ Rozsudek Soudního dvora EU (třetího senátu) ze dne 31. ledna 2013. Denise McDonagh proti Ryanair Ltd. Věc C-12/11.

⁵⁶ V původním řízení se jednalo o uzavření části evropského vzdušeného prostoru v důsledku erupce islandské sopky Eyjafjallajökull.

Pokud nejsou cestující o zrušení letu informováni alespoň dva týdny před plánovaným časem odletu, tak mají nárok na náhradu škody od provozujícího leteckého dopravce dle čl. 7 nařízení č. 261/2004. To platí také tehdy, pokud „nejsou o zrušení informováni ve lhůtě od dvou týdnů do sedmi dnů před plánovaným časem odletu a není jim nabídnuto přesměrování, které by jim umožnilo odletět nejpozději dvě hodiny před plánovaným časem odletu a dosáhnout jejich cílového místa určení nejpozději čtyři hodiny po plánovaném čase přiletu“⁵⁷ nebo „nejsou informováni o zrušení ve lhůtě kratší sedmi dnů před plánovaným časem odletu, které by jim umožnilo odletět nejpozději jednu hodinu před plánovaným časem odletu a dosáhnout cílového místa určení nejpozději dvě hodiny po plánovaném přiletu.“⁵⁸ V eventuálním sporu mezi leteckým dopravcem a cestujícím, musí informovanost cestujících prokazovat letecký dopravce.⁵⁹ Důkazní břemeno ležící na straně leteckého dopravce, dle mého názoru, také chrání cestujícího jako slabší smluvní stranu. Letecký dopravce má také povinnost informovat cestující o jejich právech. Každý cestující, který je postižen odepřením nástupu na palubu, zrušením letu nebo alespoň dvouhodinovým zpožděním, obdrží od leteckého dopravce písemné oznámení s pravidly pro náhradu škody a pomoc.⁶⁰ Zde je také důležité zmínit, že v případě mimořádných okolností, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření, provozující letecký dopravce není povinen platit cestujícímu náhradu dle čl. 7 nařízení č. 261/2004. Co se týče rozdílu mezi zpožděním a zrušením letu, tak pro praxi se může pro rozlišení jevit jako rozhodná změna čísla letu, avšak i toto kritérium nemusí být vždy dostačující, neboť může nastat situace, že let je zpožděn a odletí o den později, proto mu může být přiděleno anotované číslo letu, aby se odlišil od letu se stejným číslem.

⁵⁷ Čl. 5 odst. 1 písm. c) ii) nařízení č. 261/2004

⁵⁸ Čl. 5 odst. 1 písm. c) iii) nařízení č. 261/2004

⁵⁹ POLÁČEK, B, *Kapitoly z mezinárodního dopravního práva I* (A. Říční právo, B. Letecké právo). 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2016. 388 s

⁶⁰ Čl. 14 odst. 2 nařízení č. 216/2004

V takovém případě se na daný let nahlíží jako zpožděný a nikoliv zrušený.⁶¹ Jak uvádí SDEU ve věci C-402/07, tak pro určení, zda došlo ke zpoždění nebo zrušení letu však není rozhodující, zdali je informace o zpoždění či zrušení letu uvedena na letištní informační tabuli nebo poskytnuta zaměstnanci leteckého dopravce, neboť se nejedná o okolnosti spojeny s objektivními charakteristikami letu.⁶²

1.4.4. Zpoždění letu

Jak bylo zmíněno výše, od zrušeného letu je třeba odlišovat let zpožděný. Jak uvedl SDEU ve věci C-402/07 spojené s C-432/07, na let je třeba stále nahlížet jako na zpožděný, pokud byl uskutečněn dle původního plánu stanoveného leteckým dopravcem, a to bez ohledu na dobu trvání zpoždění. Pomoc poskytovaná cestujícím postiženým zpožděním letu se odvíjí od délky letu a doby zpoždění. Cestující mají dle čl. 9 nařízení č. 261/2004 právo na pomoc ve formě občerstvení, stravy, ubytování, přepravy mezi místem ubytování a letištem a také na dva telefonní hovory, podání dvou zpráv prostřednictvím elektronické pošty či dalšími prostředky, a to v případě, že dle čl. 6 odst. 1 nařízení č. 261/2004 provozující letecký dopravce důvodně očekává zpoždění na odletu:

- a) o dvě hodiny nebo více v případě letů o délce nejvýše 1500 km, nebo
- b) o tři hodiny nebo více v případě všech letů ve Společenství delších než 1500 km a všech ostatních letů o délce od 1500 km do 3500 km, nebo
- c) o čtyři hodiny nebo více v případě všech letů nespádajících pod písmeno a) nebo b)

Avšak nařízení č. 261/2004 v bodě 18 odůvodnění uvádí možnost omezení a odmítnutí pomoci cestujícím zpožděného letu, jedná se o případ, kdy by samotné poskytnutí pomoci zapříčinilo další zpoždění. Dále mají cestující právo na

⁶¹ Sdělení komise: Pokyny pro výklad nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů, 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 (2016/C 214/04) ze dne 15. června 2016

⁶² Rozsudek Soudního dvora EU (čtvrtého senátu) ze dne 19. listopadu 2009. Sturgeon proti Condor Flugdienst. Spojené věci C-402/07 a C-432/07.

propalčení pořizovací letenky, a to v případě, že zpoždění letu trvá alespoň pět hodin.⁶³

Ohledně náhrady škody cestujících zpožděných letů došel SDEU ve věci Sturgeon k závěru, že „pro účely uplatnění nároku na náhradu škody lze na cestující zpožděných letů nahlížet stejně jako na cestující zrušených letů, a že se tedy mohou dovolávat nároku na náhradu škody podle článku 7 uvedeného nařízení, jestliže z důvodu zpoždění letu utrpí ztrátu času tři nebo více hodin, tedy jestliže dosáhnou cílového místa určení tři nebo více hodin po čase příletu původně plánovaném leteckým dopravcem. Nicméně takové zpoždění nezakládá nárok na náhradu škody ve prospěch cestujících, jestliže letecký dopravce může prokázat, že významné zpoždění bylo způsobeno mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření, tedy okolnostmi, jež se vymykají účinné kontrole leteckého dopravce.“. Tato rozhodnutí se setkalo se souhlasnými názory, ale bylo i předmětem kritiky, že se SDEU postavil do role zákonodárce či že rozhodnutí nebylo dostatečně odůvodněno.⁶⁴ Avšak toto rozhodnutí znamenalo především rozšíření práv cestujících v letecké dopravě. Domnívám se, že se lze s názorem SDEU ztotožnit, neboť významné zpoždění letu, které může mnohdy dosahovat i desítky hodin, působí cestujícím značné nepohodlí, které je srovnatelné s nepohodlím při zrušení letu, proto souhlasím s rozhodnutím SDEU, že cestující mají v případě, že utrpí ztrátu času nejméně tři hodin, nárok na náhradu škody dle čl. 7 nařízení č. 261/2004. Dle mého názoru toto rozhodnutí napomáhá k dosažené vysoké úrovni ochrany cestujících, která má být zajištěna činností Společenství, jak vyplývá z bodu 1 odůvodnění nařízení č. 261/2004 a mimo jiné také více chrání spotřebitele jako slabší stranu v souladu s čl. 169 SFEU. O tři roky později SDEU své rozhodnutí ve věci Sturgeon potvrdil i v rozhodnutí ve věci C-581/10 spojené s C-629/10⁶⁵. I v těchto rozhodnutích došel SDEU ke

⁶³ Čl. 6 odst. 1 bod. iii) nařízení č. 261/2004

⁶⁴ BOBEK, M., PRASSL, J. Air Passenger Rights: Ten Years On. 1. vydání. Hart Publishing, 2016.

⁶⁵ Rozsudek soudního dvora EU (velkého senátu) ze dne 23. října 2012. Emeka Nelson, Bill Chizazo Nelson, Brian Cheimezie Nelson proti Deutsche Lufthansa AG, Spojené věci C-581/10 a C-629/10.

stejnému závěru, že cestující mají právo na náhradu škody dle čl. 7 nařízení č. 261/2004, pokud utrpí časovou ztrátu tří a více hodin.

SDEU v souvislosti se zpožděním musel také vypořádat s otázkou určení rozhodného okamžiku, od kterého se bude zpoždění počítat. V roce 2014 se SDEU ve věci C-452/13⁶⁶ zabýval předběžnou otázkou položenou ze strany Landsgericht Salzburg ohledně určení okamžiku rozhodného pro pojem „čas příletu“, zdali je to okamžik, kdy se letadlo dotkne koly povrchu dráhy, či je to okamžik, kdy se otevrou alespoň jedny dveře letadla, nebo letadlo dosáhne parkovacího stanoviště a jsou zataženy jeho parkovací brzy, nebo zda je to okamžik definován smluvními stranami v rámci autonomie vůle. V této věci SDEU rozhodl, že „čas příletu“ *používaný k určení rozsahu zpoždění, které postihlo cestující v letecké dopravě, označuje okamžik, kdy se otevrou alespoň jedny dveře letadla, přičemž se rozumí, že cestující jsou v tomto okamžiku oprávněni letadlo opustit.*⁶⁷

SDEU se v souvislosti se zpožděním letu musel také zabývat otázkou zpoždění z důvodu střetu s ptákem a technických závad na letadle. SDEU ve své rozhodovací praxi musel řešit otázku, zdali je možné srážku letadla s ptákem podřadit pod pojem „mimořádné okolnosti“. Považuji za důležité zde zmínit rozhodnutí o předběžné otázce ohledně zpoždění z důvodu střetu letadla s ptákem a následné technické kontrole ve věci C-315/15⁶⁸. Žalobci se v tomto případě domáhali přiznání náhrady škody ve výši 250 EUR za zpoždění letu. V roce 2015 položil Obvodní soud pro Prahu 6 předběžnou otázku k SDEU na základě čl. 267 SFEU, zdali je střet letounu s ptákem mimořádnou okolností, událostí ve smyslu rozsudku C-549/07⁶⁹ nebo není možné tuto událost k těmto pojmům podřadit. Tento případ byl o to komplikovanější, protože se zde musela tato otázka vyřešit dále v kombinaci s technickou závadou letounu. V tomto sporu se jednalo o letadlo společnosti

⁶⁶ Rozsudek Soudního dvora EU (druhého senátu) ze dne 4. září 2014. Germanwings GmbH proti Ronnymu Hennigovi. Věc C-452/13.

⁶⁷ Tamtéž

⁶⁸ Rozsudek soudního dvora EU (třetího senátu) ze dne 4. května 2017. Marcela Pešková, Jiří Peška proti Travel Service. Věc C-315/15

⁶⁹ Rozhodnutí Soudního dvora EU (čtvrtého senátu) ze dne 22. prosince 2008. Friederika Wallentin-Hermann proti Alitalia – Linee Aeree Italiane SpA. Věc C-549/07.

Travel Service, které se střetlo s ptákem, a kvůli této srážce muselo být následně zkontrolováno, avšak tato kontrola byla nakonec provedena dvakrát. Generální advokát ve svém stanovisku⁷⁰ vyjádřil názor, že srážka letadla s ptákem není mimořádnou okolností ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 a provozující letecký dopravce není zproštěn povinnosti platit náhradu škody dle čl. 7 nařízení č. 261/2004 za zpoždění letu, ke kterému kvůli této srážce došlo. Generální advokát ve svém stanovisku uvádí, že z judikatury SDEU vyplývá, že aby bylo možné danou událost kvalifikovat jako mimořádnou okolnost, je nutné kumulativně naplnit podmínky, že se daná událost svou povahou i původem vymyká účinné kontrole leteckého dopravce a zároveň není vlastní běžnému výkonu jeho činnosti. Dále generální advokát uvádí, že v případě srážky letadla s ptákem se jedná o událost, která se svou povahou i původem vymyká účinné kontrole leteckého dopravce, avšak není zde splněna podmínka, že daná událost není vlastní běžnému výkonu jeho činnosti. To zdůvodňuje především tím, že srážka letadla s ptákem není pro letecké dopravce neznámou událostí, jedná se o událost, ke které dle statistik dochází často a některé části letadel jsou na takové události testovány.

Avšak SDEU se se stanoviskem generálního advokáta neztotožnil a ve věci C-315/15 rozhodl opačně, že střet letounu s ptákem je třeba podřadit pod pojem „mimořádné okolnosti“. Argumentace SDEU se oproti stanovisku generálního advokáta lišila především v tom, že SDEU chápe srážku letadla s ptákem, a i případné poškozené tím vyvolané, jako událost, která není běžná výkonu činnosti leteckého dopravce a zároveň se svou povahou i původem vymyká jeho kontrole, tudíž jsou podmínky kumulativně splněny a lze srážku letadla s ptákem podřadit pod pojem „mimořádné okolnosti“. V této části nesouhlasím s názorem SDEU, neboť se domnívám, jak už vyplývá ze statistik, ke srážkám letadel s ptákem dochází poměrně často a letadla jsou na tuto událost během výroby testována a připravena, proto souhlasím se stanoviskem generálního advokáta, že by se v tomto případě srážka s ptákem neměla řadit mezi mimořádné okolnosti

⁷⁰ Stanovisko generálního advokáta Yvese Bota ze dne 28.července 2018. Věc C-315/15. Dostupné z: <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=182302&pageIndex=0&doclang=cs&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=576141>

dle čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 a provozující letecký dopravce by v takovém případě neměl být zbaven povinnosti platit náhradu škody dle čl. 7 nařízení č. 261/2004.

1.4.5. Další práva cestujících dle nařízení č. 261/2004

Nařízení č. 261/2004 upravuje mimo odepření nástupu na palubu, zrušení či zpoždění letu také problematiku změnu třídy na vyšší či nižší, která je upravena v čl. 10 nařízení č. 261/2004, a dále také přepravu osob s omezenou pohyblivostí nebo zvláštními potřebami upravenou v čl. 11 nařízení č. 261/2004. V případě, že provozující letecký dopravce změni cestujícímu třídu na vyšší, byť už z jakéhokoliv důvodu, nemusí cestující následně nic doplácet a provozující letecký dopravce nemůže ani žádnou platbu požadovat. Oproti tomu, pokud je cestujícímu třída změněna na nižší, než na kterou si zakoupil letenku, má provozující letecký dopravce povinnost nahradit cestujícímu škodu do 7 dnů, a to v závislosti na délce letu, konkrétně dle č. 10 odst. 2 nařízení č. 261/2004:

- a) 30 % ceny letenky u všech letů o délce nejvýše 1 500 km, nebo
- b) 50 % ceny letenky u všech letů ve Společenství delších než 1 500 kilometrů, s výjimkou letů mezi evropským územím členských států a francouzskými zámořskými departmenty, a u všech ostatních letů o délce od 1 500 kilometrů do 3 500 kilometrů, nebo
- c) 75 % ceny letenky u všech letů nespádajících pod písmeno a) nebo b), včetně letů mezi evropským územím členských států a francouzskými zámořskými departmenty

Co se týče přepravy osob s omezenou pohyblivostí nebo zvláštními potřebami, tak tyto osoby mají při přepravě přednost, to platí také pro osoby, které jsou doprovázeny vodícím psem. Tyto osoby mají právo, aby jim byla poskytnuta pomoc vyplývající z čl. 9 nařízení č. 261/2004 co nejdříve.

Kromě těchto práv mají cestující, jak již bylo zmíněno v předcházející podkapitole, také právo na informace o jejich právech, která jim stanovuje

nařízení č. 261/2004. V případě odepření nástupu na palubu, zrušení letu nebo alespoň dvouhodinového zpoždění letu obdrží cestující písemné oznámení s informacemi o pravidlech pro náhradu škody a pomoc a zároveň cestující obdrží i kontakt na vnitrostátní subjekt, který je určen pro prosazování tohoto nařízení.

1.4.6. Mimořádné okolnosti

Jak bylo zmíněno výše, nastanou-li mimořádné okolnosti, je letecký dopravce zproštěn povinnosti platit náhradu dle čl.7 nařízení č. 261/2004 v případě zrušení nebo zpoždění letu, avšak musí prokázat, že toto zrušení nebo zpoždění bylo způsobeno mimořádnými okolnostmi, kterým nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření.⁷¹ Zde je nutné zdůraznit, že mimořádné okolnosti však nezbavují leteckého dopravce povinnosti poskytnout cestujícím péči vyplývající z čl. 9 nařízení č. 261/2004, jedná se o stravu a občerstvení přiměřené čekací době, ubytování v hotelu, přepravu mezi letištěm a místem ubytování, dále jsou cestujícím nabídnuty dva telefonní hovory a podání dvou zpráv. Výklad pojmu „mimořádné okolnosti“ a co všechno lze pod tento pojem podřadit, bývá zpravidla předmětem rozhodování SDEU o předběžné otázce podané soudy členských států na základě čl. 267 SFEU, neboť nařízení č.261/2004 neobsahuje uzavřený výčet mimořádných okolností. Body 14 a 15 odůvodnění přijetí nařízení č. 261/2004 uvádí příklady událostí, kdy mohou mimořádné okolnosti nastat, avšak nedochází k nim tedy automaticky, pokud daná událost nastane. Jedná se zejména o případy politické nestability, povětrnostních podmínek neslučitelných s uskutečněním dotčeného letu, bezpečnostních rizik, neočekávaných nedostatků letové bezpečnosti a stávek, které postihují provoz leteckého dopravce.

⁷¹ Sdělení komise: Pokyny pro výklad nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů, 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 (2016/C 214/04) ze dne 15. června 2016

1.5. Návrh o změně nařízení č. 261/2004 a nařízení č. 2027/97

Návrh o změně nařízení č. 261/2004 a nařízení č. 2027/97⁷² (v této podkapitole dále jen „návrh“) si klade za cíl dodržování vysoké úrovně ochrany cestujících ze strany leteckých dopravců v situacích, kdy je průběh cesty daného cestujícího negativně ovlivněn, přičemž zohledňuje i finanční dopady na odvětví letecké dopravy a snaží se najít rovnováhu mezi zájmy cestujících a leteckých dopravců. Ačkoliv je návrh z roku 2013, je nutné zmínit, že od té doby žádný významný posun ohledně návrhu nenastal a jak vyplývá z tiskové zprávy⁷³ Mezinárodní organizace pro civilní letectví (IATA), je další posun zablokován kvůli sporu mezi Španělskem a Spojeným královstvím o Gibraltar.

Jak je uvedeno v návrhu v bodu 1.2 ohledně nedávného vývoje, letečtí dopravci mnohdy cestujícím nepřiznávají práva, na něž mají dle nařízení č. 261/2004 a nařízení č. 2027/97 nárok, proto se návrh snaží zvýšit ochranu cestujících. Cestující se dále těžko domáhají svých práv, což také konstatuje Komise ve svém sdělení⁷⁴ k uplatňování nařízení č. 261/2004. Protože je návrh velmi obsáhlý, zaměřím se na analýzu z mého pohledu nejdůležitějších změn v návrhu a dále v návrhu s pozměňovacími návrhy Evropského parlamentu⁷⁵. Jak bylo zmíněno v jednotlivých podkapitolách ohledně odepření nástupu na palubu, zrušení nebo zpoždění letu, na výklad některých ne zcela jasných ustanovení měla zásadní vliv judikatura SDEU, proto se návrh snaží závěry judikatury SDEU zahrnout.

⁷² Návrh Nařízení Evropského parlamentu a Rady o změně nařízení (ES) č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů, a nařízení (EHS) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce při letecké dopravě cestujících a jejich zavazadel, ze dne 13. 3. 2013, COM(2013) 130 final. Návrh dostupný z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:52013PC0130&from=EN>

⁷³ IATA. *Industry welcomes clarity on EU passenger rights* [online]. [cit. 05.02.2020]. Dostupné z: <https://www.iata.org/en/pressroom/pr/2016-06-10-01>

⁷⁴ Sdělení Komise Evropskému parlamentu a Radě o uplatňování nařízení (ES) č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů z roku 2011. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0174:FIN:CS:PDF>

⁷⁵ Evropský parlament. *Text návrhu nařízení č. 261/2004 s pozměňovacími návrhy Evropského parlamentu*. [online]. [cit. 13.02.2020]. Dostupné z: <https://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P7-TA-2014-0092+0+DOC+XML+V0//CS#BKMD-43>

Návrh se, s ohledem na judikaturu SDEU, zabývá především výkladem pojmu „mimořádné okolnosti“ a přichází s definicí tohoto pojmu, která zní: „*mimořádnými okolnostmi*“ rozumí okolnosti, jež svou povahou ani původem nejsou vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce a jsou mimo jeho skutečnou kontrolu. Pro účely tohoto nařízení mimořádné okolnosti zahrnují okolnosti stanovené v příloze;⁷⁶ V tomto případě komise definuje pojem „mimořádné okolnosti“ dle rozsudku SDEU ve věci Wallentin-Hermann⁷⁷ a na tento pojem se dívá z hlediska toho, co je vlastní výkonu činnosti leteckého dopravce. Oproti tomu Evropský parlament ve svém pozměňovacím návrhu č. 45 takto pojem „mimořádné okolnosti“ nedefinuje a rozhodující je, zdali je daná okolnost mimo jeho skutečnou kontrolu a vymyká se povinností souvisejícím s dodržováním platných bezpečnostních pravidel.⁷⁸ Osobně se přikláním k definici Evropského parlamentu, která je z mého pohledu přesnější, neboť se domnívám, že mimořádná okolnost je událost, která je mimo skutečnou kontrolu leteckého dopravce a mimořádné okolnosti, jenž jsou uvedené v příloze návrhu, jsou alespoň částečně vlastní činnosti leteckého dopravce, proto se nemohu ztotožnit s definicí Komise. Avšak nesouhlasím se změnou mimořádných okolností v příloze návrhu, kdy Evropský parlament změnil výčet mimořádných okolností z demonstrativního na taxativní. Domnívám se, že v případě mimořádných okolností nelze stanovit taxativní výčet, neboť se vždy mohou objevit nové, které zakotveny nebudou, a to by mohlo případně vést ke komplikacím pro uplatňování práv cestujících. Dle mého názoru by měla být v novele nařízení č. 261/2004 použita definice mimořádných okolností Evropského parlamentu, avšak zároveň za zachování demonstrativního výčtu mimořádných okolností v příloze návrhu Komise.

⁷⁶ Návrh nařízení č. 261/2004, str. 16

⁷⁷ Rozhodnutí Soudního dvora EU (čtvrtého senátu) ze dne 22. prosince 2008. Friederika Wallentin-Hermann proti Alitalia – Linee Aeree Italiane SpA. Věc C-549/07.

⁷⁸ Text návrhu s pozměňovacími návrhy Evropského parlamentu, pozměňovací návrh č. 45

V příloze návrhu jsou zároveň uvedeny události, které by za mimořádné okolnosti být považovány neměly.⁷⁹ Toto hodnotím jako pozitivum, neboť i negativní vymezení mimořádných okolností může přispět k odstranění rozporů, zdali je možné danou událost pod tento pojem podřadit. Návrh zároveň předpokládá změnu čl. 9 nařízení č. 261/2004, kdy v případě mimořádných okolností je letecký dopravce oprávněn omezit celkovou cenu za ubytování na 100 EUR za noc za cestujícího, a to nejvýše na tři noci. V případě, že letecký dopravce toto omezení uplatní, poskytne cestujícím informace o dostupných možnostech ubytování i po uplynutí těchto tří nocí a dále plní svou povinnost informovat cestující.⁸⁰

Z pohledu práv cestujících je důležité také nové výslovné zakotvení práva na náhradu škody v případě významného zpoždění letu. Toto ustanovení vychází z rozhodnutí SDEU ve věci *Sturgeon*⁸¹. Dle návrhu Komise by měli mít cestující právo na náhradu škody dle čl. 7 nařízení č. 261/2004 v případě, že do cílového místa přiletí:

- a) pět hodin nebo více hodin po plánovaném času příletu u všech cest uvnitř Společenství a u všech cest do třetích a ze třetích zemí na vzdálenost do 3 500 km
- b) devět nebo více hodin po plánovaném času příletu u cest do třetích a ze třetích zemí na vzdálenost od 3 500 km do 6 000 km
- c) dvanáct nebo více hodin po plánovaném času příletu u cest do třetích a ze třetích zemí na vzdálenost od 6 000 km

Avšak Evropský parlament ve svém pozměňovacím návrhu č. 74 navrhuje, oproti návrhu Komise, změnit dobu významného zpoždění letu, konkrétně na tři hodiny u všech letů do 3 500 km; pět nebo více hodin po plánovaném času příletu

⁷⁹ i) technické problémy spojené s normálním provozem letadla, např. problém, který byl zjištěn při běžné údržbě nebo během předletové prohlídky letadla nebo který vznikl v důsledku nesprávného provedení běžné údržby nebo předletové prohlídky, a ii) nedostupnost letové posádky nebo palubních průvodčích (není-li způsobena pracovními spory).“

⁸⁰ Návrh nařízení č. 261/2004, str. 21

⁸¹ Rozsudek Soudního dvora EU (čtvrtého senátu) ze dne 19. listopadu 2009. *Sturgeon* proti Condor Flugdienst. Spojené věci C-402/07 a C-432/07

u cest uvnitř Unie delších než 3 500 km nebo u cest do třetích a ze třetích zemí na vzdálenost od 3 500 km do 6 000 km; sedm nebo více hodin po plánovaném času příletu u cest do třetích a ze třetích zemí na vzdálenost větší než 6 000 km. Co se týče výše paušálního odškodnění cestujících, tak Komise ve svém návrhu a ani Evropský parlament ve svých pozměňovacích návrzích nijak nemění výši odškodnění cestujících.

Jak už vyplývá z odůvodnění návrhu, cestující bývají mnohdy trestáni za chybný zápis svého jména, a to tak, že za opravu musí zaplatit administrativní poplatky. Návrh proto předpokládá, že pokud cestující či zprostředkovatel jednající jeho jménem nahlásí chybu, která by jinak mohla vést k odepření nástupu na palubu, letecký dopravce tuto chybu opraví bez účtování administrativních poplatků, avšak pokud je nahlášena nejpozději do 48 hodin před odletem, s výjimkou případů, kdy mu v tom brání mezinárodní a vnitrostátní právní předpisy. Toto hodnotím velmi pozitivně, neboť se domnívám, že mnohdy jsou cestujícím účtovány zbytečně vysoké administrativní poplatky za změnu jména, které zejména v případě letenek od nízkonákladových společností převyšují samotnou cenu dané letenky. V souvislosti s odepřením nástupu na palubu návrh také zakotvuje, že cestujícím nesmí být při zpátečním letu v odepřen nástup na palubu, pokud se nedostaví k prvnímu odletu (tzv. no show).

Návrh dále řeší otázku práva cestujících na přesměrování. Dle čl. 8 odst. 5 návrhu mají cestující právo na přesměrování prostřednictvím jiného leteckého dopravce nebo jiného druhu dopravy, pokud provozující letecký dopravce nemůže s využitím vlastních služeb dopravit cestující do cílového místa určení do dvanácti hodin od plánovaného času příletu. Pokud je zvolen jiný druh dopravy, nařízení č. 261/2004 se použije stejně, jako kdyby byl cestující přepravován letadlem s pevnými křídly.

1.6. Nařízení č. 1107/2006

Z pohledu práv cestujících, a to konkrétně cestujících se zdravotním postižením či jiným omezením schopnosti pohybu a orientace, považují za důležité také zmínit 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 (dále jen „nařízení č. 1107/2006“). Z odůvodnění přijetí nařízení č. 1107/2006 vyplývá snaha o docílení nediskriminačního přístupu k osobám se zdravotním postižením či omezenou schopností orientace způsobenou věkem, postižením či jiným faktorem, neboť i tyto osoby mají právo na využití volného pohybu jako ostatní občané.⁸²

Toto se dále promítá do čl. 3 nařízení č. 1107/2006, který uvádí, že cestující nesmí být kvůli svému zdravotnímu postižení či omezené schopnosti pohybu a orientace odmítnut k přepravě, ať už ze strany leteckého dopravce či provozovatele souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy. Z tohoto ustanovení je výjimka, kdy takový cestující může být odmítnut, a to kvůli bezpečnostním požadavkům stanovené mezinárodními, unijními či vnitrostátními předpisy či bezpečnostním požadavkům stanovených orgánem, který leteckému dopravci vydal osvědčení provozovatele letecké dopravy.⁸³ Cestující může být dále odmítnut v případě, že nástup do letadla či přeprava takového cestujícího není možná kvůli technickému uzpůsobení letadla.⁸⁴ Cestujícím, kterým byla z těchto důvodů odmítnuta rezervace, má být nabídnuta přijatelná alternativa ze strany leteckého dopravce, jeho zástupce či provozovatele souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy, kteří by k tomu měli vynaložit přiměřené úsilí.⁸⁵ V případě odepření nástupu na palubu osobě se zdravotním postižením či omezenou schopností pohybu a orientace či osobě, která tuto osobu doprovází, musí být nabídnuta pomoc dle čl. 8 nařízení č. 261/2004, jedná se o právo na proplacení výdajů nebo přesměrování, avšak volba mezi zpátečním letem či přesměrováním je vedle vůle cestujícího podmíněna také

⁸² Bod 1 odůvodnění přijetí nařízení č. 1107/2006

⁸³ Čl. 4 odst. 1 písm. a) nařízení č. 1107/2006

⁸⁴ Čl. 4 odst. 1 písm. b) nařízení č. 1107/2006

⁸⁵ Čl. 4 odst. 1 nařízení č. 1107/2006

bezpečnostními požadavky.⁸⁶ Zároveň je možné kvůli bezpečnostním požadavkům vyplývajících z čl. 4 odst. 1 písm. a) vyžadovat, aby byl daný cestující doprovázen osobou, která by mu poskytla potřebnou pomoc. Pokud tedy nastane situace, kdy je cestující skutečně odmítnut na základě důvodů výše zmíněných, musí letecký dopravce, jeho zástupce či provozovatel souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy informovat cestujícího o důvodech, které ho k tomuto odmítnutí vedly. Cestující může být na základě žádosti informován o odmítnutí písemně do 5 pracovních dnů od data žádosti.⁸⁷

Nařízení č. 1107/2006 dále stanoví právo cestujícího na pomoc na letišti tak, aby se mohl zúčastnit letu. Za pomoc uvedenou v příloze I nařízení č. 1107/2006 je zodpovědný řídicí orgán letiště, pokud byla tato potřeba pomoci oznámena leteckému dopravci, jeho zástupci či provozovateli souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy alespoň 48 hodin před zveřejněným časem odletu a cestující se dostaví k odbavení ve stanovém čase nebo alespoň nejpozději 2 hodiny před zveřejněným časem odletu, pokud není stanoven přesný čas. Dle přílohy I nařízení č. 1107/2006 se jedná např. o nastoupení na palubu letadla či vystoupení z něj za pomoci výtahu, přesunutí se od dveří letadla ke svému sedadlu či přesunutí se do haly k výdeji zavazadel.

K poskytnutí příslušné pomoci je samozřejmě nezbytné předávání informací a komunikace mezi řídicími orgány letiště a leteckými dopravci, popř. jejich zástupci či provozovateli souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy. Letecký dopravce, popř. provozovatel souborných služeb, který obdrží oznámení nejpozději 48 hodin před plánovaným časem odletu, předá informace alespoň 36 hodin před zveřejněným časem odletu řídicímu orgánu letiště odletu, tranzitu a příletu nebo provozujícímu leteckému dopravci, v ostatních případech by mělo k předání informací dojít co nejdříve.⁸⁸ V případě, že tato potřeba pomoci oznámena nebyla, řídicí orgán vyvine rozumné úsilí, aby potřebnou pomoc zajistil.

⁸⁶ Tamtéž

⁸⁷ Čl. 4 odst. 4 nařízení č. 1107/2006

⁸⁸ Předávání informací je upraveno v čl. 6 nařízení č. 1107/2006

Nařízení č. 1107/2006 také zakotvuje právo cestujícího na náhradu škody způsobenou ztrátou či poškozením invalidního vozíku, jiného vybavení pro mobilitu nebo pomocného vybavení. V takovém případě cestujícímu náleží náhrada dle předpisů práva mezinárodního, unijního a vnitrostátního.⁸⁹

2. Železniční doprava

Železniční doprava je řazena mezi tradiční dopravní obory a během doby své existence ovlivnila a podněcovala technický rozvoj či zprostředkovala mezinárodní obchod.⁹⁰ Železniční doprava ve svém využití mnohdy ustupuje letecké a silniční dopravě, ať už kvůli rychlosti, ceně jízdenek či chybějící infrastruktuře. Avšak domnívám se, že vzhledem ke stále větším snahám o šetrnější přístup k životnímu prostředí a omezení znečištění životního prostředí leteckou dopravou, bude v příštích letech železniční doprava v rámci Evropské unie narůstat, a to také např. snižováním cen jízdenek.⁹¹ Neboť cestujícím se z čistě ekonomického hlediska často vyplatí přeprava leteckou dopravou než dopravou železniční. V souvislosti s ochranou klimatu uvádí Evropský parlament ve svém pozměňovacím návrhu⁹² k návrhu o změně nařízení č. 1371/2007, že rozvinuté multimodální systémy osobní dopravy přispějí k ochraně před změnou klimatu, proto by železniční podniky měly propagovat také kombinaci s jinými druhy dopravy, přičemž spotřebitelé by o těchto možnostech měli být informováni ještě před rezervací cesty. Dle mého názoru lze tedy usuzovat, že v rámci ochrany životního prostředí a ve snaze zabránit klimatickým změnám, bude železniční doprava ze strany Evropské unie více podporována, a to i v kombinaci s jinými

⁸⁹ Čl. 12 nařízení č. 1107/2006

⁹⁰ ZELENÝ, L., *Osobní přeprava*. Praha: ASPI, 2007. ISBN 978-80-7357-266-2

⁹¹ Např. v Německu došlo ke snížení daně z přidané hodnoty u dálkových jízdenek v rámci snahy o podporu železniční dopravy kvůli klimatickým změnám. Na základě tohoto snížení Deutsche Bahn očekává u dálkových spojů nárůst cestujících o 5 milionů. Deutsche Bahn. *DB erklärt zum Klimapakett: Bahn gibt Senkung der Mehrwertsteuer im Fernverkehr 1:1 an Kunden weiter* [online]. [cit. 15.02.2020]. Dostupné z: https://www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart_zentrales_uebersicht/DB-erklart-zum-Klimapakett-Bahn-gibt-Senkung-der-Mehrwertsteuer-im-Fernverkehr-1-1-an-Kunden-weiter-4527582

⁹² Pozměňovací návrh č. 10 k návrhu o změně nařízení č. 1371/2007. Dostupné na: [https://www.europarl.europa.eu/RegData/seance_pleniere/textes_deposes/rapports/2018/0340/P8_A\(2018\)0340_CS.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/seance_pleniere/textes_deposes/rapports/2018/0340/P8_A(2018)0340_CS.pdf)

druhy dopravy. Domnívám se, že podpora multimodality dopravy může být jedním ze způsobů, jak snížit dopady letecké dopravy na životní prostředí.

Železniční doprava má mnoho faktorů, na základě kterých by mohlo dojít k jejímu znovuoživení, jedná se např. o větší všímavost k problémům životního prostředí, omezené zásoby ropy či skutečnost, že železniční doprava je oproti jiným druhům dopravy méně závislá na počasí, a tím je i spolehlivá. Železniční doprava má tak potenciál z hlediska úspory energie i ochrany životního prostředí.⁹³

2.1. Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF)

Železniční doprava je na mezinárodní úrovni regulována především mezinárodními úmluvami, přičemž z pohledu odpovědnosti dopravce je nejdůležitější Úmluva o mezinárodní železniční přepravě ze dne 9. května 1980 (COTIF)⁹⁴. Nedílnou součástí této úmluvy jsou i její Jednotné právní předpisy CIV⁹⁵ a CIM⁹⁶.

Úmluva o mezinárodní železniční přepravě byla v roce 1999 revidována a v roce 2006 vstoupila v platnost Úmluva o mezinárodní železniční přepravě dle pozměňovacího protokolu podepsaného na Valném shromáždění Mezivládní organizace pro mezinárodní železniční přepravu ve Vilniusu, která bývá označována jako „COTIF 99“. COTIF 99 je tvořena Úmluvou, Protokolem o výsadách a imunitách Mezivládní organizace OTIF a Přípojkou, přičemž bylo přidáno pět nových přípojeků oproti původní Úmluvě z roku 1980.⁹⁷

Při přepravě osob za úplaty či bezplatně se Jednotné právní předpisy CIV užívají za předpokladu, že výchozí a cílová stanice leží na území členských států, a to bez

⁹³ ZELENÝ, L., *Osobní přeprava*. Praha: ASPI, 2007. ISBN 978-80-7357-266-2

⁹⁴ Smluvními stranami jsou členské státy Mezinárodní organizace pro mezinárodní železniční přepravu (OTIF). OTIF. *Member states*. [online]. [cit. 15.02.2020]. Dostupné z: https://otif.org/en/?page_id=51

⁹⁵ Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě cestujících a zavazadel (CIV) tvořící přípojek A k Úmluvě

⁹⁶ Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě zboží (CIM) tvořící přípojek B k Úmluvě

⁹⁷ NOVÁK, R., ZELENÝ, L., PERNICA, P., KOLÁŘ, P. *Převážní, zásilatelství a logistické služby*. Praha : Wolters Kluwer ČR, a.s., 2011. 392 s.

ohledu na sídlo a státní příslušnost stran přepravní smlouvy.⁹⁸ Jednotné právní předpisy CIV upravují odpovědnost dopravce za usmrcení a zranění cestujících, kdy odpovědnost dopravce je dána v případě, že cestující byl usmrcen nebo zraněn či jinak postižen na svém tělesném nebo duševním zdraví v důsledku úrazu, k němuž došlo v souvislosti s železničním provozem během pobytu cestujícího ve vozidlech anebo při nastupování nebo vystupování.⁹⁹ Zároveň je nutné zmínit, že dopravce je této odpovědnosti zproštěn v případě, že byl úraz způsoben okolnostmi, které nemají původ v provozu a dopravce těmito okolnostem nemohl zabránit a nemohl odvrátit jejich následky, dále se dopravce může odpovědnosti zprostit v případě, že úraz byl zcela nebo zčásti vyvolán zaviněním cestujícího nebo v případě, že byl úraz vyvolán chováním třetí osoby a dopravce tomuto nemohl zabránit i přes vynaloženou péči.¹⁰⁰

2.2. Nařízení č. 1371/2007

Práva a povinnosti cestujících v železniční dopravě v rámci Evropské unie upravuje Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 ze dne 23.10.2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě (dále jen „nařízení č. 1371/2007“). Nutné zmínit, že nařízení č. 1371/2007 vychází i z mezinárodních úmluv, neboť příloha č. I nařízení č. 1371/2007 obsahuje výňatek z Jednotných právních předpisů pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě osob (CIV), jenž je přípojkem A k Úmluvě o mezinárodní železniční přepravě (COTIF). Tím došlo k přebrání části upravující především odpovědnost dopravce jak za příruční zavazadla, tak i za zvířata, cestovní zavazadla a vozidla, zároveň částí upravující i odpovědnost cestujícího a vzájemné vztahy mezi dopravci.¹⁰¹ Nařízení č. 1371/2007 upravuje práva cestujících jak před cestou, tak během ní i po jejím skončení, dále je upraveno informování cestujících, přepravní smlouvy, odpovědnost železničních přepravců v případě zranění či smrti cestujících či ztrátě nebo poškození zavazadel. V nařízení č. 1371/2007 jsou dále stanoveny náhrady

⁹⁸ POLÁČEK, B., *Kapitoly z mezinárodního dopravního práva II. Železniční právo D. Námořní právo*. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2016. 456 s.

⁹⁹ Čl. 26 přípojku A ke COTIF

¹⁰⁰ Čl. 26 § 2 přípojku A ke COTIF

¹⁰¹ Havlíčková, K., Králová, R. *Cestovní právo*. I. Vydání, Praha : C.H.Beck, 2015, 508 s.

v případě zpoždění spoje či paušální náhrady v případě zranění či smrti cestujícího.¹⁰²

Obdobně jako u letecké dopravy a nařízení č. 261/2004, je v důvodech přijetí nařízení č. 1371/2007 uvedeno, že činnost Společenství by v rámci společné dopravní politiky měla směřovat k dosažení vysoké úrovně ochrany práv cestujících v železniční dopravě, zlepšování její kvality a zároveň tím i zvýšení podílu železniční dopravy vůči ostatním druhům dopravy. Ochrana práv cestujících, stejně jako u letecké dopravy, souvisí s principem ochrany spotřebitele dle čl. 169 SFEU, neboť cestující uzavírající přepravní smlouvu bude vůči železničnímu dopravci v pozici slabší smluvní strany.

2.2.1. Působnost nařízení č. 1371/2007

Oblast působnosti nařízení č. 1371/2007 je stanovena v čl. 2 a nařízení se dle něho vztahuje na všechny železniční cesty a dopravní spoje uvnitř Společenství provozované jedním nebo více licencovanými železničními podniky dle směrnice¹⁰³ Rady o vydávání licencí železničním podnikům. Co se týče použití nařízení č. 1371/2007 na vnitrostátní přepravu, tak již zmíněný čl. 2 v odst. 4 umožňuje členským státům uplatnit výjimku z používání u některých spojů v rámci vnitrostátní a příměstské dopravy. Tuto výjimku lze v rámci vnitrostátní dopravy uplatňovat na dobu nejvýše pěti let, kterou lze obnovit jednou na dobu nejvýše pět let. V § 36a zákona č. 266/1994 Sb., o drahách (dále jen „zákon o drahách“) je zakotvena omezená použitelnost nařízení č. 1371/2007 a Česká republika tuto výjimku využívala do roku 2014 a následně prodloužila o dalších 5 let až do 03.12.2019, šlo zejména o výjimku z čl.17 a čl. 18 nařízení č. 1371/2007, které upravují odškodňování cestujících a poskytnutí pomoci v případě zpoždění.¹⁰⁴ Nařízení č. 1371/2007 dále zakotvuje možnost udělit výjimku z uplatňování pro městské, příměstské a regionální osobní železniční dopravní spoje. Jak dále uvádí čl. 2 odst. 5, pro rozlišení městské, příměstské a

¹⁰² Havlíčková, K., Králová, R. Cestovní právo. I. Vydání, Praha : C.H.Beck, 2015, 508 s.

¹⁰³ Směrnice Rady 95/18/ES ze dne 19. června 1995 o vydávání licencí železničním podnikům

¹⁰⁴ Lojda, J. Zákon o drahách. Komentář. Praha: Wolters Kluwer ČR, a.s. 2017, 300 s.

regionální dopravy se užijí definice obsažené ve směrnici Rady 91/440/EHS ze dne 29. července 1991 o rozvoji železnic Společenství. Avšak dle čl. 2 odst. 3 nařízení č. 1371/2007 nelze z působnosti vyjmout čl. 9, čl. 11, čl. 12, čl. 19, čl. 20 odst. 1 a čl. 26, tedy články upravující např. dostupnost přepravních dokladů či odpovědnost dopravce vůči zavazadlům cestujících.

2.2.2. Právo na informace

Jak již bylo zmíněno výše, cestující mají právo na informace, a to jak před cestou, tak i během cesty. Tyto informace jsou uvedeny v části I přílohy II nařízení č. 1371/2007. Před cestou musí být dle nařízení č. 1371/2007 poskytnuty informace jako např. všeobecné podmínky platné pro danou přepravní smlouvu, jízdní řády a podmínky pro nejrychlejší cestu a nejlevnější jízdné, podmínky přepravy, přístupnost vlaku a dostupná zařízení ve vlaku pro zdravotně postižené osoby a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, dostupnost služeb ve vlaku, postupy pro reklamaci ztracených zavazadel. Během jízdy se jedná o informace uvedené v části II přílohy II nařízení č. 1371/2007, konkrétně informace o službách ve vlaku, příští stanici, zpoždění, hlavních přípojích a otázkách bezpečnosti. V souvislosti s informováním cestujících považuji za důležité zmínit rozsudek SDEU ve věci C-136/11¹⁰⁵. V tomto sporu společnost Westbahn Management požádala společnost ÖBB-Infrastruktur jakožto provozovatele největší části rakouské železniční sítě o poskytnutí informací o příjezdu, průjezdu a odjezdu vlaků ostatních železničních podniků aktualizované v reálném čase, aby mohla informovat své cestující o skutečných časech odjezdu přípojů, avšak společnost ÖBB-Infrastruktur tyto informace odmítla poskytnout s odůvodněním, že poskytuje pouze informace týkající se železničního podniku, který o ně žádá. SDEU v této věci rozhodl, že čl. 8 odst. 2 nařízení ve spojení s přílohou II části II nařízení č. 1371/2007 je nutné vykládat tak, že informace o hlavních přípojích musí zahrnovat kromě času odjezdu také informace o zpoždění nebo odřeknutí přípojů bez ohledu na to, který železniční podnik je zajišťuje. S tímto rozhodnutím SDEU

¹⁰⁵ Rozsudek Soudního dvora EU (prvního senátu) ze dne 22. listopadu 2012. Westbahn Management GmbH proti ÖBB-Infrastruktur AG. Věc C-136/11.

plně souhlasím, neboť se domnívám, že v rámci zlepšení informovanosti cestujících by tyto údaje měly být poskytovány.

2.2.3. Zpoždění a zrušení spoje

Zpožděním se dle čl. 3 odst. 12 nařízení č. 1371/2007 rozumí: „*časový rozdíl mezi dobou plánovaného příjezdu cestujícího podle zveřejněného jízdního řádu a dobou jeho skutečného nebo očekávaného příjezdu*“ Jak uvádí Komise ve svých pokynech¹⁰⁶ pro výklad nařízení č. 1371/2007, zpožděním se vždy myslí zpoždění cestujícího a nikoliv vlaku. Cestující při cestě do cílového místa určení mnohdy využívají několik spojů či několik dopravců, a pokud kvůli komplikacím cestující některých ze spojů zmešká a musí jet následujícím železničním spojením dle jízdního řádu, tak poté se zpoždění při příjezdu určí na základě skutečného času, kdy se daný cestující dostane do cílového místa, avšak to platí zároveň za předpokladu, že cestující pro svou cestu uzavřel jedinou přepravní smlouvu. To samé platí i v případě, kdy je cestující přesměrován.¹⁰⁷

Odpovědnost železničních podniků v případě zpoždění, zmeškání a odřeknutí spoje je upravena v kapitole IV nařízení č. 1371/2007. V případě, že je důvodné očekávat, že zpoždění na příjezdu bude více než 60 minut, cestující má poté právo výběru konkrétně mezi:

- a) Náhradou plné ceny přepravního dokladu za podmínek, za nichž byl zakoupen, za neuskutečňovanou část nebo části své cesty a za část nebo části již uskutečněné cesty, nemá-li cesta již žádný význam vzhledem k původnímu cestovnímu plánu cestujícího, spolu s případnou zpáteční přepravou do první výchozí stanice při nejbližší příležitosti
- b) Pokračováním nebo přesměrováním do cílového stanice při nejbližší příležitosti za srovnatelných podmínek přepravy

¹⁰⁶ Sdělení komise – Pokyny pro výklad nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční dopravě (2015C / 220/01) Dostupné z: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:52015XC0704\(01\)&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:52015XC0704(01)&from=EN)

¹⁰⁷ Tamtéž

- c) Pokračováním nebo přesměrováním do cílové stanice později podle přání cestujícího za srovnatelných podmínek přepravy

Dále nařízení č. 1371/2007 uvádí právo cestujícího na odškodnění z ceny přepravního dokladu v případě zpoždění, pokud mu nebyla poskytnuta výše zmíněná náhrada jízdného dle čl. 16. Cestující může toto odškodnění požadovat a neztrácí tím právo na přepravu. Nařízení č. 1371/2007 stanovuje výši minimálního odškodnění v závislosti na délce zpoždění, konkrétně 25 % z ceny přepravního dokladu u zpoždění o 60 až 119 minut a 50 % z ceny přepravního dokladu u zpoždění o 120 a více minut. Pokud cestující zažívají opakovaná zpoždění nebo zrušení spojů a jsou držiteli pasu či časové jízdenky, mohou žádat přiměřené odškodnění v souladu s úpravou odškodnění platnou v železničním podniku. Dané odškodnění se vypočte vzhledem k ceně, kterou cestující za zpožděnou službu skutečně zaplatil. Nařízení č. 1371/2007 dále poskytuje železničním dopravcům možnost stanovit minimální výši částky, od které budou odškodnění vyplácet, zároveň tato minimální částka nesmí být vyšší než 4 EUR. V souvislosti s odškodněním je ještě nutné zmínit, že výše odškodnění se nesnižuje o finanční náklady transakce, tedy o poplatky, náklady na telefonní hovory a poštovné.¹⁰⁸ Nařízení č. 1371/2007 dále poskytuje možnost vyplatit odškodnění v penězích na žádost cestujícího nebo formou poukázek či jiných služeb. Odškodnění musí být cestujícímu vyplaceno do jednoho měsíce od podání žádosti.¹⁰⁹ Cestující však nemá nárok na odškodnění ze strany železničního dopravce v případě, že byl o zpoždění spoje informován dříve, než zakoupil přepravní doklad nebo v případě že zpoždění bude trvat méně než 60 minut, když cestující využije jiný spoj nebo přesměrování.

V souvislosti se zbavením odpovědnosti za odškodnění cestujících podal v roce 2011 rakouský Verwaltungsgerichtshof předběžnou otázku k SDEU, zdali je možné vykládat čl. 17 nařízení č. 1371/2007 tak, že se železniční podnik může zprostit odpovědnosti vyplatit odškodnění z ceny přepravního dokladu v případech vyšší moci, zdali lze *per analogiam* použít důvody pro zproštění odpovědnosti

¹⁰⁸ Čl. 17 odst. 3 nařízení č. 1371/2006

¹⁰⁹ Havlíčková, K., Králová, R. Cestovní právo. I. Vydání, Praha: C.H.Beck, 2015, 508 s.

stanové v nařízení č. 261/2004, v nařízení č. 1177/2010¹¹⁰ či nařízení č. 181/2011¹¹¹ nebo zdali se přihlédne k důvodům pro zproštění odpovědnosti uvedených čl. 32 odst. 2 CIV i v případě vyplácení paušálních náhrad. ÖBB Personenverkehr bylo ze strany Schienen-Control Kommission (rakouský drážní úřad) vytknuto, že odškodnění z ceny přepravního dokladu, které ÖBB-Personenverkehr používá na přepravní smlouvy uzavírané s cestující nejsou v souladu s čl. 17 nařízení č. 1371/2007, a tak Kommission uložila podniku povinnost tyto podmínky změnit a mimo jiné nařídila zrušení ustanovení, dle kterého se odškodnění nebo náhrada vynaložených nákladů nevyplácí v případě zpoždění spoje v určitých případech nevyplácí.¹¹² Nutno zmínit, že nařízení č. 1371/2007 neobsahuje ustanovení, které by železniční dopravce zprošťovalo povinnosti odškodnění cestujících dle čl. 17 odst. 1 v případě, že dojde ke zpoždění z důvodu zásahu vyšší moci.

SDEU ve svém rozhodnutí ve věci C-509/11¹¹³ ohledně tohoto případu rozhodl, že „čl. 17 nařízení č. 1371/2007 musí být vykládán tak, že železniční podnik není oprávněn zahrnout do svých všeobecných přepravních podmínek ustanovení, podle něhož je zproštěn povinnosti vyplatit odškodnění z ceny přepravního dokladu z důvodu zpoždění, je-li zpoždění vyvoláno zásahem vyšší moci nebo některým z důvodů uvedených v čl. 32 odst. 2 Jednotných právních předpisů pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě osob k Úmluvě o mezinárodní železniční přepravě ze dne 9. května 1980 ve znění Vilniuského protokolu ze dne 3. června 1999.“¹¹⁴ SDEU tímto vyjádřil, že není možné vztahovat jiné právní předpisy *per analogiam*

¹¹⁰ 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

¹¹¹ 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

¹¹² Jednalo se o případy zavinění na straně cestujícího; v případě jednání třetí osoby, kterému dopravce nemohl zabránit a nemohl odvrátit jeho následky přesto, že vynaložil péči odpovídající situaci; v případě okolností, které nemají původ v železničním provozu, jimž dopravce nemohl zabránit a nemohl odvrátit jejich následky přesto, že vynaložil péči odpovídající situaci; v případě omezení dopravy v důsledku stávky, pokud o tom byl cestující odpovídajícím způsobem informován; v případě přepravních služeb, které nejsou součástí přepravní smlouvy

¹¹³ Rozsudek Soudního dvora EU (prvního senátu) ze dne 26. září 2013. ÖBB-Personenverkehr AG. Věc C-509/11.

¹¹⁴ Tamtéž

na železniční dopravu, neboť podniky se v různých módech dopravy liší, mají jiné podmínky dostupnosti, fungování a zároveň se také liší úroveň ochrany spotřebitele. Tímto zároveň SDEU odmítl argumentaci uplatnění obecné zásady unijního práva týkající se vyšší moci, že by železniční dopravce byl zproštěn povinnosti odškodnit cestující z důvodů zpoždění, které je vyvoláno zásahem vyšší moci.¹¹⁵

SDEU v tomto rozhodnutí dále konstatoval, že čl. 15 nařízení č. 1371/2007 dále stanoví, že odpovědnost železničních podniků za zpoždění, zmeškání přípoje či odřeknutí spoje se řídí čl. 32 Jednotných právních předpisů CIV. V souvislosti s tímto SDEU uvádí, že čl. 32 odst. 1 Jednotných právních předpisů CIV upravuje nárok cestujících na náhradu škody, která vznikla v důsledku nemožnosti cestujících pokračovat v cestě týž den ať už kvůli odřeknutí, zpoždění nebo zmeškání přípojného spoje a tato náhrada zahrnuje přiměřené výdaje, které cestujícímu vznikly v souvislosti s přenocováním a informováním osob, jež na daného cestujícího čekají.¹¹⁶ Avšak smyslem čl. 17 nařízení č. 1371/2007 a paušálního odškodnění cestujících je kompenzace ceny, kterou cestující zaplatil jako protihodnotu za službu, která však nakonec nebyla dle přepravní smlouvy poskytnuta. Tímto se tedy odlišuje od odpovědnosti dle čl. 32 odst. 1 CIV, u které je nutné individuální ohodnocení způsobené škody.¹¹⁷ Na základě tohoto odlišení pro cestující vyplývá, že se mohou kromě paušálních náhrad domáhat individuální náhrady škody dle čl. 32 odst. 1 CIV nebo vnitrostátního práva.¹¹⁸

V tomto případě se s výše zmíněným rozhodnutím SDEU plně neztotožňuji, neboť se domnívám, že i v případě železniční dopravy by měl mít dopravce možnost zprostit se odpovědnosti paušálního odškodnění cestujících, tak jako je tomu např. v dopravě letecké. Ačkoliv si uvědomuji, jak uvádí SDEU, že každý druh dopravy má své odlišnosti, liší se způsoby fungování i úrovní ochrany

¹¹⁵ Havlíčková, K., Králová, R. Cestovní právo. I. Vydání, Praha : C.H.Beck, 2015, 508 s.

¹¹⁶ Rozsudek Soudního dvora EU (prvního senátu) ze dne 26. září 2013. ÖBB-Personenverkehr AG. Věc C-509/11. Bod 34

¹¹⁷ Havlíčková, K., Králová, R. Cestovní právo. I. Vydání, Praha : C.H.Beck, 2015, 508 s.

¹¹⁸ Tamtéž

spotřebitele, avšak mimořádné okolnosti nastávají i v dopravě železniční a jejich otázka, resp. otázka vyšší moci, by měla být v nařízení č. 1371/2007 vyřešena, což by mimo jiné dále vedlo ke sjednocení úpravy práv cestujících v dopravě. Navíc vzhledem k podpoře železniční dopravy ve spojení s jiným druhem dopravy, tedy podporou multimodality, se domnívám, že ve všech druzích dopravy by tato otázka měla být upravena přinejmenším obdobně, respektive v každém druhu dopravy by měl být zakotven totožný soubor zásad upravující mimořádné okolnosti.

2.2.4. Odpovědnost za zavazadla cestujících

Co se týče odpovědnosti dopravce za zavazadla cestujících, tak jak uvádí čl. 11 nařízení č. 1371/2007, odpovědnost železničních podniků vůči cestujícím za jejich zavazadla se řídí kapitolami I, III, a IV oddílu VI a VII přílohy I.

Dle čl. 33 odst. 1 Přílohy I nařízení č. 1371/2007, upravujícího příruční zavazadla a zvířata, odpovídá dopravce při usmrcení a zranění cestujících také za škodu, která vznikla úplnou nebo částečnou ztrátou nebo poškozením věcí, které měl cestující na sobě nebo které vezl jako příruční zavazadlo, totéž platí pro zvířata, která veze cestující s sebou. Jak uvádí odst. 2 čl. výše zmiňovaného článku, dopravce v ostatních případech odpovídá za škodu z důvodů částečné nebo úplné ztráty nebo poškození věcí, příručních zavazadel nebo zvířat, na něž je povinen dohlížet cestující pouze tehdy, je-li škoda zaviněna dopravcem. Avšak je nutné zmínit, že v těchto případech odpovědnost dopravce je omezena maximální hranicí odškodnění za každého cestujícího, a to na 1 400 zúčtovacích jednotek. Odpovědnost dopravce za škodu je vyloučena v případě, kdy cestující nedodržel své povinnosti vyplývající z celních předpisů nebo jiných předpisů orgánů státní správy.

V souvislosti s přepravou zavazadel cestujících je nutné zmínit zavazadlový lístek, jehož úprava je zakotvena v čl. 17 přílohy I nařízení č. 1371/2007. Zavazadlový lístek má zásadní význam při přepravě, neboť slouží k tomu, aby bylo cestujícímu jeho zavazadlo po skončení přepravy vydáno, zároveň je cestující povinen zkontrolovat, zda je vystaven dle jeho údajů. Co se týče náležitostí

zavazadlového lístku, tak forma, obsah i jazyk jsou stanoveny všeobecnými přepravními podmínky.

Nařízení č. 1371/2007 stanovuje minimální požadavky na zavazadlový lístek, ve kterém musí být uveden alespoň:

- a) dopravce nebo více dopravců
- b) údaj, že přeprava podléhá i při opačném ujednání tímto Jednotným právním předpisům; uvedené lze vyznačit pomocí zkratky CIV;
- c) každý další údaj, který je nutný k prokázání smluvních povinností při přepravě cestovního zavazadla a který umožňuje cestujícímu uplatnit svá práva vyplývající z přepravní smlouvy

Odpovědnost dopravce za cestovní zavazadla cestujících je dána od převzetí zavazadla od cestujícího až do jeho vydání, popř. opožděného vydání. V případě, že cestující zavazadla ztratí, poškození nebo opožděné vydání zavazadla nebo se tak stane kvůli zvláštním vadám cestovního zavazadla nebo okolnostem, kterým daný dopravce zabránit nemohl, je dopravce odpovědnosti zproštěn¹¹⁹. Dále je dopravce odpovědnosti zproštěn v případě, že ztráta nebo poškození vznikne z následujících skutečností, jež jsou spojeny se zvláštním nebezpečím a) chyběním nebo nedostatkem obalu; b) přirozenou povahou cestovního zavazadla; c) podejmem předmětů, které jsou z přepravy vyloučeny, jako cestovních zavazadel.¹²⁰ V prokazování těchto skutečností leží důkazní břemeno na straně dopravce.¹²¹

V rámci přepravy cestujících a jejich zavazadel mohou nastat situace, že se vydání zavazadla opozdí nebo se dané zavazadlo ztratí. Pro ztrátu zavazadla se uplatní domněnka o ztrátě, dle které může oprávněná osoba zavazadlo považovat za ztracené, pokud jí nebylo vydáno nebo připraveno k vydání do čtrnácti dnů poté, kdy o vydání požádala. Pokud se však takové zavazadlo nalezne do jednoho roku a

¹¹⁹ Čl. 36 odst. 2 přílohy I nařízení č. 1371/2007

¹²⁰ Čl. 36 odst. 3 přílohy I nařízení č. 1371/2007

¹²¹ Čl. 37 odst. 1 přílohy I nařízení č. 1371/2007

v případě, že je adresa oprávněné osoby známa nebo je možné ji zjistit, dopravce o tom tuto osobu vyrozumí.

Při ztrátě zavazadla, byť i částečné, má dopravce povinnost vyplatit cestujícímu náhradu škody, přičemž způsob odškodnění je stanoven ve všeobecných obchodních podmínkách.¹²² Při přepravě cestujících mnohdy dochází k tomu, že je přeprava uskutečňována více na sebe navazujícími dopravci. V takovém případě, a jestliže je přeprava předmětem jediné přepravní smlouvy, každý z více na sebe navazujících dopravců převezme zavazadlo se zavazadlovým lístkem a do přepravní smlouvy vstupuje podle údajů v daném zavazadlovém lístku a zároveň přebírá závazky, které z toho vyplývají. Nařízení č. 1371/2007 zároveň ukládá železničním podnikům povinnost pojistit se odpovídajícím způsobem nebo přijetí rovnocenných opatření, aby pokryl svou odpovědnost.¹²³ Jak uvádí Komise ve svém sdělení¹²⁴, nařízení č. 1371/2007 blíže nespécifikuje pojem „odpovídající pojištění“ a minimální finanční krytí stanovené není. Přiměřenost finančního krytí se odvíjí od potenciální míry odpovědnosti železničního podniku na železnici, nicméně skutečná míra odpovědnosti je většinou jednotlivými členskými státy vymezena právem vnitrostátním. Komise v tomto sdělení dále konstatuje, že většina železničních podniků uzavřela pojištění pro krytí své odpovědnosti a vše nasvědčuje tomu, že je odpovídajícím způsobem pokryta.

¹²² Čl. 41 odst. 1 písm. a) a b) nařízení č. 1371/2007.

a) je-li výše škody prokázána, odškodnění v této výši, nepřesahuje-li 80 zúčtovacích jednotek za každý chybějící kilogram

b) není-li výše škody prokázána, paušální odškodnění ve výši 20 zúčtovacích jednotek za každý chybějící kilogram hrubé hmotnosti nebo 300 zúčtovacích jednotek za každý kus zavazadla

¹²³ Čl. 12 nařízení č. 1371/2007

¹²⁴ Zpráva Komise Evropskému parlamentu a Radě. Zpráva o uplatňování nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 ze dne 23. října 2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě. COM(2013) 587 final. Dostupné z: https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:09b46d53-0897-11e3-a352-01aa75ed71a1.0021.01/DOC_1&format=PDF

2.2.5. Práva osob se zdravotním postižením a omezenou schopností pohybu a orientace

Práva osob se zdravotním postižením a omezenou schopností pohybu a orientace jsou upravena v kapitole V nařízení č. 1371/2007. Je zakotven nediskriminační přístup k osobám se zdravotním postižením a omezenou schopností pohybu a orientace, z čeho také vyplývá povinnost železničních podniků a provozovatelů stanic zavést nediskriminační pravidla platná pro přepravu těchto osob. Osobám se zdravotním postižením a omezenou schopností pohybu a orientace nejsou v přepravních dokladech a rezervacích účtovány žádné dodatečné poplatky. Avšak zároveň železniční podniky či prodejce přepravních dokladů a poskytovatelé souhrnných služeb cestovního ruchu mohou v nutných případech odmítnout přijetí rezervace zdravotně postižené osoby nebo osoby s omezenou schopností pohybu a orientace či mohou vyžadovat, aby tato osoba byla současně doprovázena jinou osobu. Jedná se o případy, kdy je toto odmítnutí nutné kvůli dodržení nediskriminačních pravidel.¹²⁵ Pokud osoba, jejíž přeprava byla odmítnuta, požádá o vysvětlení, tak železniční podnik, prodejce přepravních dokladů či poskytovatel souhrnných služeb cestovního ruchu tuto osobu do 5 pracovních dnů písemně vyrozumí o důvodech odmítnutí rezervace, vydání přepravního dokladu nebo stanovení podmínek doprovodu.¹²⁶

V souvislosti s nediskriminačním přístupem mají osoby se zdravotním postižením nebo omezenou schopností pohybu a orientace právo na pomoc v železničních stanicích, a to při odjezdu z obsazené stanice, při průjezdu stanicí nebo po příjezdu. Jedná se o bezplatnou pomoc, aby daná osoba mohla nastoupit do odjíždějícího spoje či přestoupit na přípoj nebo vystoupit z příjíždějícího spoje. Tato pomoc je poskytována za předpokladu, že subjekt, jenž má danou pomoc poskytnout, je informován alespoň 48 hodin předem. Železniční podnik stanoví místo a čas, kdy se musí daná osoba dostavit, avšak daný podnik nemůže stanovit čas více než 60 minut před časem odjezdu nebo před časem, kdy se mají všichni cestující dostavit k odbavení. V případě, že není čas stanoven, dostaví se daná osoba nejpozději 30 minut před časem odjezdu dle

¹²⁵ Čl. 19 odst. 2 nařízení č. 1371/2007

¹²⁶ Čl. 20 odst. 2 nařízení č. 1371/2007

jízdního řádu nebo před časem, kdy se mají všichni cestující dostavit k odbavení.¹²⁷ V souvislosti s právy osob se zdravotním postižením nebo omezenou schopností pohybu a orientace je důležité zmínit, že dle čl. 25 nařízení č. 1371/2007 neexistuje žádné finanční omezení v případě, že železniční podnik odpovídá byť i z části za ztrátu nebo poškození vybavení pro mobilitu nebo jiného zvláštního vybavení, jenž dané osoby využívají.

Dodržování práv cestujících se zdravotním postižením nebo omezenou schopností pohybu a orientace hodnotí také Komise ve svém sdělení z roku 2013 o uplatňování nařízení č.1371/2007 a konstatuje, že rezervace od těchto osob byly odmítány velmi zřídka, což potvrdily i organizace zdravotně postižených.¹²⁸ Co se týče práva na mobilitu respektive přístupnost a pomoc zdravotně postiženým cestujícím nebo cestujícím s omezenou schopností pohybu a orientace, tak Komise konstatuje, že železniční podniky pomoc zakotvenou v nařízení č.1371/2007 obvykle poskytují, a to i u vnitrostátních služeb, u kterých byla udělena výjimka.

2.2.6. Další práva cestujících

Nařízení č. 1371/2007 dále stanovuje železničním podnikům, provozovatelům infrastruktury a železničních stanic povinnost přijmout patřičná opatření k zajištění osobní bezpečnosti cestujících ve vlacích i stanicích, a to v součinnosti s příslušnými státními orgány.¹²⁹ Dále je železničním podnikům stanovena povinnost zavést mechanismus pro vyřizování stížností týkajících se práv a povinností dle nařízení č. 1371/2007, přičemž daný železniční podnik poskytne cestujícím kontaktní údaje s pracovním jazykem popř. jazyky, současně jsou povinny odpovídat ve lhůtách stanovených nařízením č. 1371/2007. Cestující mohou svou stížnost podat ke kterémukoliv z provozujících dopravců.¹³⁰

¹²⁷ Čl. 24 odst. 1 písm. e) nařízení č. 1371/2007

¹²⁸ Pokud se taková forma diskriminace vyskytla, jednalo se o případy odmítnutí z technických nedostatků daného vlaku, např. omezené prostory pro invalidní vozíky. Avšak v některých případech si museli uživatelé invalidních vozíků zakoupit jízdenku do první třídy, a pokud tyto jízdenky nebyly nabídnuty za sníženou cenu, bylo toto jednání diskriminační.

¹²⁹ Havlíčková, K., Králová, R. Cestovní právo. I. Vydání, Praha: C.H.Beck, 2015, 508 s.

¹³⁰ Čl. 27 nařízení č. 1371/2007

Nařízení č. 1371/2007 dále upravuje dostupnost přepravních dokladů, přímých dokladů a rezervací v čl. 9. Dle toho článku mají cestující možnost zakoupit přepravní doklady ve výdejních přepravních dokladů nebo prostřednictvím prodejních automatů, pomocí telefonu, internetu nebo ve vlaku. V případě, že se v dané železniční stanici nenachází výdejna jízdenek nebo prodejní automat, je v čl. 9 zakotvena povinnost informovat cestující o možnosti zakoupení jízdenky telefonicky nebo prostřednictvím internetu nebo nejbližší hlavní železniční stanici, kde se výdejny jízdenek či prodejní automaty nachází.

2.3. Návrh o změně nařízení č. 1371/2007

Komise dne 27. září 2017 představila legislativní návrh o změně nařízení č. 1371/2007 (v této podkapitole dále jen „návrh“). V této podkapitole se zaměřím pouze na nejdůležitější změny, které návrh přináší. Komise uvádí, že ve zprávě o uplatňování z roku 2013 a následné posouzení dopadů v letech 2016/2017 se ukazuje, že rozsáhlé užívání výjimek¹³¹ z uplatňování nařízení je překážkou pro jeho jednotné uplatňování, výjimky pro dálkové vnitrostátní spoje mají být zrušeny do roku 2020. Uplatňování nařízení č. 1371/2007 se v celé EU neděje jednotně. Komise také upozorňuje na omezenou dostupnost přímých přepravních dokladů, a to vede k tomu, že dopravci obcházejí povinnost odškodnění, přesměrování či jiné pomoci cestujícím. K tomu návrh stanovuje, aby na přímém cestovním dokladu byly cestujícím poskytnuty úplnější informace. Návrh si dále stanovuje za cíl posílit práva osob se zdravotním postižením a omezenou schopností pohybu a orientace, zlepšit informovanost cestujících¹³²

Zároveň je důležité zmínit, že návrh obsahuje ustanovení o vyšší moci. Komise zvažovala dvě možnosti, jak ustanovení o vyšší moci pojmout, jednalo se o scénář politiky A a scénář politiky B, přičemž scénář politiky A obsahoval úzkou definici vyšší moci, omezení práv cestujících bude limitováno, avšak zároveň dojde ke

¹³¹ Seznam výjimek uplatňovaných členskými státy z nařízení č. 1371/2007. [online]. [cit. 08.03.2020]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/summary_table.pdf

¹³² Cestujícím mají být poskytovány základní informace o jejich právech při rezervaci, např. na vtištěném přepravním dokladu nebo elektronicky. Zároveň ve stanicích i vlaku má být na zřetelném místě umístěno oznámení, ve kterém jsou cestující informováni o svých právech.

snížení finanční zátěže pro železniční podniky, oproti tomu scénář politiky B obsahoval širší definici vyšší moci, tím by došlo k většímu snížení finanční zátěže na dopravní podniky. Jak uvádí Komise, omezení práv cestujících je vyrovnáno většími přínosy pro cestující, zejména opatřeními pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, současně je zachována vysoká úroveň ochrany spotřebitele, neboť tím nejsou dotčena ustanovení práva na pomoc či péči a informace. Komise se ve svém návrhu nakonec přiklonila k scénáři politiky A, neboť je tím líp zajištěna rovnováha mezi zájmy cestujících a železničními podniky. V případě prokazování existence vyšší moci nese důkazní břemeno železniční podnik. V návrhu na legislativní usnesení Evropského parlamentu je ze strany Výboru pro dopravu a cestovních ruch konstatováno, že přepracovaný návrh Komise omezuje mimořádné okolnosti na nepříznivé povětrnostní podmínky a velké přírodní pohromy, avšak neřeší ostatní okolnosti související s železničním provozem např. teroristické útoky. Proto zpravodaj návrhu legislativního usnesení navrhuje v čl. 17 odst. 8 zavést definici vyšší moci, jenž je stanovena v čl. 32 odst. 2 přílohy I, která obsahuje všechny okolnosti, které železniční podnik nemůže ovlivnit. S tímto pojetím mimořádných okolností a vyšší moci se ztotožňují, neboť jak bylo zmíněno výše, mimořádné okolnosti nastávají v každém druhu dopravy a omezení mimořádných okolností na povětrnostní podmínky a velké přírodní pohromy není dostačující. A jak uvádí zpravodaj návrhu legislativního usnesení, v souvislosti s multimodalitou dopravy by měl ve všech druzích dopravy platit minimální soubor zásad.

Dalším z cílů návrhu je zamezit jakékoliv formě diskriminace cestujících na základě jejich státní příslušnosti, trvalého pobytu nebo i měny plateb. A jak uvádí Komise v důvodové zprávě návrhu, ustanovení o zákazu diskriminace uvádí železniční dopravu do souladu s jinými druhy dopravy a cestující se mohou obrátit na vnitrostátní subjekty, jež jsou pověřeny prosazováním nařízení, v případě, že se domnívají, že jejich práva byla porušena. Zároveň by členské státy přijmout veškerá opatření, aby zamezili diskriminaci při online nákupu přepravních dokladů.

Návrh zároveň v souladu s Úmluvou o právech osob se zdravotním postižením¹³³ posiluje práva osob se zdravotním postižením a osob s omezenou schopností pohybu a orientace, a to tak, že členské státy nebudou moci udělovat výjimky pro poskytování pomoci a odškodnění v souvislosti s poškozeným vybavením pro mobilitu a současně návrh stanovuje povinnost pro vyškolení zaměstnanců železnic.

Komise svůj návrh o změně nařízení č. 1371/2007 představila v roce 2017. Výbor Evropského parlamentu pro dopravu a cestovních ruch tento návrh projednal a dne 18. října 2018 vydal zprávu s návrhem legislativního usnesení Evropského parlamentu. Na plenárním zasedání Evropského parlamentu dne 15. listopadu 2018 byl návrh v prvním čtení přijat velkou většinou.¹³⁴ Během rumunského předsednictví v Radě Evropské unie byl vypracován kompromisní návrh, který byl považován za důležitý krok pro formulování postoje Rady. Předsednictví v Radě poté převzalo Finsko, které na tomto návrhu začalo pracovat v červenci 2019 a vypracovalo několik kompromisních návrhů. Na zasedání Rady v oblasti dopravy, telekomunikací a energetiky byla přijata obecná koncepce. V oblasti působnosti nařízení oproti Evropskému parlamentu Rada zachovala možnost osvobodit městské, příměstské a regionální služby a zavedla ustanovení o vyšší moci i v případě přítomnosti osob na trati.¹³⁵ V současné době Radě Evropské unie předsedá Chorvatsko a jak vyplývá z programu jeho předsednictví, stanovilo

¹³³ Úmluva o právech osob se zdravotním postižením byla přijata Valným shromážděním OSN dne 13. prosince 2006. Text úmluvy dostupný z: https://www.mpsv.cz/documents/20142/225526/Umluva_o_pravech_osob_se_ZP.pdf/1e95a34b-cbdf-0829-3da2-148865b8a4a8

¹³⁴ European Parliament Think tank, 2020. *Rail passengers' rights and obligations in the EU* [online] [cit. 25.03.2020] Dostupné z: [https://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document.html?reference=EPRS_BRI\(2018\)621909](https://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document.html?reference=EPRS_BRI(2018)621909)

¹³⁵ Evropský parlament, 2019. *Legislative Train Schedule. Recast of the Regulation on rail passengers' rights and obligations* [online] [cit. 25.03.2020] Dostupné z: [https://www.europarl.europa.eu/legislative-train/theme-deeper-and-fairer-internal-market-with-a-strengthened-industrial-base-services-including-transport/file-rail-passengers-rights-and-obligations-\(recast\)](https://www.europarl.europa.eu/legislative-train/theme-deeper-and-fairer-internal-market-with-a-strengthened-industrial-base-services-including-transport/file-rail-passengers-rights-and-obligations-(recast))

Chorvatsko projednání návrhu práv cestujících v železniční dopravě jako jednu ze svých priorit.¹³⁶

3. Autobusová a autokarová doprava

Posledním druhem dopravy, o které bude v této práci pojednáno, je doprava autobusová a autokarová. Autobusová doprava je v rámci Evropské unie oblíbená především pro zájezdy (např. eurovíkendy nebo nákupní cesty) či poznávací zájezdy.¹³⁷

3.1. Úmluva CVR

Vedle práv cestujících v autobusové a autokarové dopravě zakotvených sekundárními předpisy Evropské unie, považují za důležité také alespoň okrajově zmínit práva cestujících v mezinárodní silniční přepravě. Pro práva cestujících v mezinárodní silniční přepravě má význam Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční přepravě cestujících a zavazadel CVR (dále jen „úmluva CVR“).¹³⁸ Úmluva CVR byla uzavřena v roce 1973 v Ženevě, avšak ratifikována byla pouze 9 státy.¹³⁹ Co se týče rozsahu platnosti, tak se Úmluva CVR vztahuje na každou smlouvu o přepravě cestujících, popřípadě jejich zavazadel silničními vozidly, je-li v přepravní smlouvě uvedeno, že se přeprava uskuteční po území nejméně dvou států, a je-li místo odjezdu nebo místo cílové nebo obě tato místa na území jednoho ze smluvních států. Přičemž toto ustanovení není dotčeno státní příslušností ani sídlem stran.¹⁴⁰ Úmluva CVR dále upravuje určení pravomoci soudů, jednotné předpisy pro reklamace či promlčení.¹⁴¹ Z pohledu práv cestujících

¹³⁶ Chorvatsko předsedá radě od 1.1.2020 do 30.6.2020. Program chorvatského předsednictví. [online]. [cit. 25.03.2020]. Dostupné z:

https://vlada.gov.hr/UserDocsImages/Vijesti/2019/12%20prosinac/31%20prosinca/web_FINAL_PROGRAMME_EN_FINAL.pdf

¹³⁷ Havlíčková, K., Králová, R. Cestovní právo. I. Vydání, Praha: C. H. Beck, 2015, 508 s.

¹³⁸ Z francouzského Convention relative au contrat de transport international de voyageurs et de bagages par route.

¹³⁹ Jedná se o Českou republiku, Slovensko, Moldavsko, Ukrajinu, Bosnu a Hercegovinu, Chorvatsko, Lotyšsko, Černou horu a Srbsko. Aktuální seznam smluvních států úmluvy CVR. [online]. [cit. 25.03.2020]. Dostupné z: <https://www.unece.org/trans/maps/un-transport-agreements-and-conventions-28.html>

¹⁴⁰ Čl. 1 Úmluvy CVR

¹⁴¹ Kučera, Zdeněk; PAUKNEROVÁ, Monika; RŮŽIČKA, Květoslav a kolektiv. *Právo mezinárodního obchodu*. Plzeň : Aleš Čeněk, 2008. 407 s. ISBN 978-80-7380-108-3.

je důležitá úprava odpovědnosti dopravce za škodu způsobenou osobám i škodu způsobenou na zavazadlech. Dle čl. 11 je dána odpovědnost dopravce za škodu, jenž vznikla zraněním nebo jiným poškozením tělesného ale i duševního zdraví cestující v důsledku nehody, ke které došlo v souvislosti s přepravou, a to v době kdy byl cestující ve vozidlo nebo do něho nastupoval či z něho vystupoval, popř. v souvislosti s nakládkou nebo vykládkou zavazadla. Úmluva CVR, obdobně jako mezinárodní úmluvy v jiných druzích dopravy, zakotvuje možnost dopravce se odpovědnosti zprostit, a to v případě, že příčinou dané nehody byly okolnosti, kterým dopravce ani při vynaložení nezbytné péče nemohl zabránit a jejichž následky nemohl odvrátit.¹⁴² V souvislosti s odpovědností dopravce v případě zranění nebo jiného poškození tělesného i duševního zdraví cestujících, je důležité zmínit, že dopravce se nemůže zprostit odpovědnosti tím, že se bude dovolávat tělesných nebo duševních vad řidiče, ani zavinění osoby, od níž vozidlo najal nebo osob, za které by uvedená osoba odpovídala, kdyby sama byla dopravcem.¹⁴³

Odpovědnost dopravce za zavazadla cestujících je dána od okamžiku převzetí zavazadla do okamžiku jeho vydání nebo uložení. Dle čl. 14 odst. 2 se i v případě odpovědnosti za zavazadla může dopravce odpovědnosti zprostit, a to v případě, že ztráta nebo poškození zavazadla byly způsobeny vlastní vadou zavazadla, zvláštním rizikem spočívajícím v jeho snadno zkazitelné nebo nebezpečné povaze nebo v případě, stejně jako u odpovědnosti v případě zranění cestujících, okolností, kterým dopravce nemohl zabránit a jejichž následky nemohl odvrátit.

Úmluva CVR dále stanovuje, že celková částka náhrady, kterou je dopravce povinen zaplatit v důsledku jedné a téže události, nesmí převyšovat 250 000 franků¹⁴⁴ za jednoho poškozeného. Avšak tato částka nezahrnuje soudní ani jiné náklady, které byly vynaloženy při uplatňování práv dotčených stran.¹⁴⁵ Dle čl. 16 odst. 1 může být v případě úplné nebo částečné ztráty či poškození

¹⁴² Čl. 11 odst. 2 Úmluvy CVR

¹⁴³ Čl. 11 odst. 3 Úmluvy CVR

¹⁴⁴ Úmluva CVR v čl. 19 stanovuje, že frankem se v této Úmluvě rozumí frank o váze 10/31 gramů a ryzosti 0,900.

¹⁴⁵ Čl. 13 Úmluvy CVR

zavazadel cestujících požadovaná částka ve výši škody, avšak tato částka nesmí převyšovat 500 franků za jedno zavazadlo na cestujícího.

3.2. Nařízení č. 181/2011

Pro práva cestujících v autobusové a autokarové dopravě je ze sekundárních právních předpisů zásadní 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 (dále jen „nařízení č. 181/2011“). Toto relativně nové nařízení vstoupilo v platnost v roce 2013 a stanovuje minimální soubor práv cestujících v autobusové a autokarové dopravě, obdobně jako tak stanovuje nařízení č. 261/2004 v letecké dopravě a nařízení č. 1371/2007 v dopravě železniční.

Toto nařízení završilo snahu o stanovení celoevropského základu práv cestujících v dopravě, přičemž tato snaha byla započata již v roce 2005 nařízením č. 261/2004 upravujícím práva cestujících v letecké dopravě. Sekundární právní předpisy Evropské unie upravují práva cestujících v dopravě letecké, železniční, silniční i vodní.¹⁴⁶ Jak uvádí Komise ve své zprávě¹⁴⁷ o uplatňování nařízení č. 181/2011, byly tyto právní předpisy upravující práva cestujících ve všech druzích dopravy přijaty kromě zajištění minimální míry ochrany cestujících, také z důvodu usnadnění mobility a společenské integrace. Cestující mají tedy v rámci Evropské unie nárok na kompenzaci v případě zpoždění nebo zrušení, bez ohledu na to, jestli využívají dopravu leteckou, železniční, autobusovou či vodní.¹⁴⁸ Všechna nařízení upravující jednotlivé druhy dopravy mají stejné cíle a směřují k naplnění vysoké úrovně ochrany cestujících a ochraně spotřebitelů. Evropská unie

¹⁴⁶ Evropské spotřebitelské centrum Česká republika. *Jaká práva máte při zpoždění autobusu*. [online]. [cit. 30.03.2020]. Dostupné z: <https://evropskyspotrebitel.cz/jaka-mate-prava-pri-zpozdeni-autobusu/>

¹⁴⁷ Zpráva Komise Evropskému parlamentu a Radě. Zpráva komise o uplatňování nařízení č. 181/2011 o právech cestujících v autobusové a autokarové dopravě a o změně nařízení (ES) č. 2006/2004 ze dne 27. září 2016. COM(2016) 619 final. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:52016DC0619&from=cs>

¹⁴⁸ Euractiv. *Passenger rights: Equal treatment for all?* [online]. [cit. 30.03.2020]. Dostupné z: <https://www.euractiv.com/section/transport/linksdossier/passenger-rights-equal-treatment-for-all/>

je tak jediným regionem na světě, kde občané disponují celým souborem práv cestujících.¹⁴⁹

Co se týče předmětu úpravy, tak Nařízení č. 181/2011 upravuje práva cestujících v případě zrušení nebo zpoždění, v případě nehody, k níž došlo v souvislosti s autobusovým nebo autokarovým provozem a jejímž důsledkem je úmrtí nebo zranění cestujících, práva cestujících v případě ztráty nebo poškození zavazadel, dále stanovuje pravidla pro minimální informace, jenž musí mají být cestujícím poskytnuty, pravidla pro vyřizování stížností či zákaz diskriminace cestujících z důvodu zdravotního postižení a snížené pohyblivosti nebo zákaz diskriminace v souvislosti s podmínkami dopravy, kterou dopravci cestujícím nabízejí, dále upravuje obecná pravidla pro prosazování.¹⁵⁰

3.2.1. Působnost nařízení č. 181/2011

Působnost tohoto nařízení je vymezena v čl. 2, který říká, že nařízení č. 181/2011 se uplatňuje v linkové dopravě¹⁵¹ pro nespécifikované kategorie cestujících, a to za předpokladu, že jejich místo nástupu i výstupu leží na území členského státu a zároveň je vzdálenost dle jízdního řádu alespoň 250 km a více. V případě, že u linkové dopravy není splněna podmínka, že přepravní vzdálenost činí 250 km nebo více, použijí se pouze ustanovení upravující zákaz diskriminace, práva osob se zdravotním postižením na dopravu, nástup těchto osob současně s ustanoveními regulujícími možnost za určitých podmínek odmítnout rezervaci, vydání přepravního dokladu, dále se použijí ustanovení týkající se náhrad v případě poškození invalidních vozíků a informací a stížností.¹⁵²

¹⁴⁹ Euroskop. *Doprava v lednu 2020*. [online]. [cit. 30.03.2020]. Dostupné z <https://www.euroskop.cz/13/34416/clanek/doprava-v-lednu-2020/>

¹⁵⁰ POLÁČEK, B. Kapitoly z mezinárodního dopravního práva III (E. Silniční právo, F. Multimodální právo). 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2017. 488 s.

¹⁵¹ Dle čl. 3 písm. a) se linkovou dopravou rozumí „přeprava cestujících autobusem nebo autokarem v určených intervalech a na určených trasách, přičemž cestující mohou nastupovat a vystupovat na předem určených zastávkách.“

¹⁵² Havlíčková, K., Králová, R. *Cestovní právo*. I. Vydání, Praha: C. H. Beck, 2015, 508 s.

Nařízení č. 181/2011 se dále použije i na příležitostnou dopravu¹⁵³, avšak musí být splněna podmínka, že počáteční místo nástupu či konečné místo výstupu se nachází na území některého členského státu Evropské unie. Příležitostnou dopravu objednává organizátor zájezdu jako jednu ze služeb zájezdu. Příležitostná doprava bývá někdy označována také jako „zájezdová doprava“ nebo „nepravidelná doprava“.¹⁵⁴

3.2.2. Zpoždění a zrušení spoje

Práva cestujících v případě zrušení nebo zpoždění jsou upravena v kapitole IV nařízení č. 181/2011. Dle čl. 19 odst. 1 nařízení č. 181/2011 je cestujícím v případě nadměrného příjmu rezervací nebo zpoždění spoje dálkové linkové dopravy při odjezdu z terminálu o více než 120 minut nabídnuta možnost rozhodnout se mezi:

- Pokračování nebo přesměrování do cílového místa určení při nejbližší příležitosti bez jakýchkoli dalších nákladů a za podmínek srovnatelných s podmínkami stanovenými v přepravní smlouvě
- Náhradou plného jízdného, popř. spolu s bezplatnou zpáteční přepravou autobusem nebo autokarem při nejbližší příležitosti do původního místa odjezdu uvedeného v přepravní smlouvě.

V situaci, kdy má spoj linkové dopravy zpoždění při odjezdu ze zastávky o více než 120 minut nebo je tento spoj zrušen, má cestující právo buď na pokračování, přesměrování nebo náhradu jízdného. Tato náhrada jízdného společně s náhradou jízdného, jenž byla zmíněna výše, se provede do 14 dnů po obdržení žádosti nebo předložení nabídky. Cestující má v takovém případě právo na úhradu ve výši, která odpovídá části neuskutečněné cesty a části cesty uskutečněné, a to v případě, že tato cesta už neslouží účelu dle původního plánu cestujících. Cestující však může přijmout náhradu jízdného i v jiné podobě než v hotovosti.¹⁵⁵

¹⁵³ Dle Čl. 3 písm. b) nařízení č. 181/2011 se jedná o dopravu, „která není definována jako linková doprava a jejímž hlavním rysem je přeprava skupin cestujících vytvořených z podnětu zákazníka nebo samotného dopravce autobusem nebo autokarem“

¹⁵⁴ Havlíčková, K., Králová, R. Cestovní právo. I. Vydání, Praha: C. H. Beck, 2015, 508 s.

¹⁵⁵ Čl. 19 odst. 5 nařízení č. 181/2011

V případě, že dopravce nedá cestujícím možnost si vybrat dle čl. 19 odst. 1, má cestující právo na náhradu škody ve výši 50 % ceny jízdného. Dopravce je povinen tuto náhradu škody vyplatit ve lhůtě jednoho měsíc od podání žádosti.¹⁵⁶ V souvislosti s odškodněním je nutné zmínit, že v rámci autobusové dopravy oproti jiným druhům dopravy nevzniká v případě velkého zpoždění na příjezdu nebo zrušení cesty nárok na odškodnění, ten vzniká pouze v případě, že cestujícímu není nabídnuta možnost přesměrování nebo náhrada ceny jízdenky. Komise to ve své zprávě¹⁵⁷ z roku 2016 o uplatňování nařízení č. 181/2011 odůvodňuje tím, že autobusová a autokarová doprava se od ostatních druhů dopravy např. letecké a železniční odlišuje tím, že je provozována malými a středními podniky a také tím, že autobusy a autokary sdílí silniční infrastrukturu s ostatními prostředky, přičemž tyto zvláštnosti autobusové a autokarové dopravy jsou v určitých ustanoveních nařízení č. 181/2011 zohledňovány. Ačkoliv autobusová a autokarová vykazuje jisté odlišnosti oproti jiným druhům dopravy, domnívám se, že i s ohledem na snahu o sjednocení práv cestujících v různých druzích dopravy, by cestující v autobusové a autokarové dopravě měli mít nárok na odškodnění i bez toho, aniž by jim bylo nabídnuto přesměrování nebo pokračování do cílového místa určení nebo náhrada ceny jízdenky.

V případě zpoždění nebo zrušení spoje linkové dopravy má dopravce, popř. provozovatel terminálu povinnost informovat cestující o aktuální situaci, a to co nejdříve a nejpozději 30 minut po plánovaném čase odjezdu, a dále o odhadovaném čase odjezdu opět co nejdříve je to možné¹⁵⁸. V případě, že cestující zmešká navazující spoj kvůli zrušení nebo zpoždění, má být ze strany dopravce, popř. provozovatele terminálu informován o náhradních spojích.¹⁵⁹ Vedle povinnosti informovat cestující má dopravce případně provozovatel terminálu povinnost zajistit, aby cestující s postižením či osoby se sníženou povinností

¹⁵⁶ Čl. 19 odst. 2 nařízení č. 181/2011

¹⁵⁷ Zpráva Komise Evropskému parlamentu a Radě. Zpráva komise o uplatňování nařízení č. 181/2011 o právech cestujících v autobusové a autokarové dopravě a o změně nařízení (ES) č. 2006/2004 ze dne 27. září 2016. COM(2016) 619 final. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:52016DC0619&from=cs>

¹⁵⁸ Čl. 20 odst. 1 nařízení č. 181/2011

¹⁵⁹ Čl. 20 odst. 2 nařízení č. 181/2011

obdrželi informace v jim přístupné podobě.¹⁶⁰ Pokud je to možné, mají být dané informace poskytovány prostřednictvím elektronických prostředků, a to všem cestujícím zahrnující i cestující odjíždějící z autobusových zastávek, v případě, že o to cestující požádal a současně sdělil dopravci své kontaktní údaje.¹⁶¹

Dle čl. 21 nařízení č. 181/2011 mají cestující, jejichž plánovaná cesta trvá déle než tři hodiny, při zrušení či zpoždění o více než 90 minut právo na pomoc ze strany dopravce. Pomoc je cestujícím poskytována bezplatně a konkrétně se jedná o lehké jídlo, jídlo nebo občerstvení, jenž odpovídá době, po kterou musí cestující čekat, a to současně za předpokladu, že lze bez větších obtíží dodat. Dále se jedná o hotelový pokoj, popř. jiné ubytování, přičemž dopravce současně zajistí pomoc při zařizování přepravy mezi terminálem a místem ubytování. Dopravce může náklady na ubytování omezit, konkrétně na 80 EUR na jednoho cestující na noc. Při poskytování této pomoc musí dopravce brát zvláštní ohled na osoby se zdravotním postižením a osoby se sníženou pohyblivostí a jakož i doprovod těchto osob.¹⁶² Kromě náhrad zmíněných výše se cestující mohou domáhat náhrady škody také dle vnitrostátního práva.¹⁶³

3.3.3 Práva cestujících v případě nehod a odpovědnost dopravce za zavazadla

Problematika ztráty či poškození zavazadel a úmrtí nebo zranění cestujících je upravena v kapitola II nařízení č. 181/2011. Dle čl. 7 nařízení č. 181/2011 mají cestující využívající dálkovou linkovou dopravu nárok na odškodnění v případě úmrtí, zranění nebo ztráty či poškození zavazadel způsobených nehodou, ke které došlo při využití autobusové či autokarové dopravy, a to v souladu s použitelnými ustanoveními práva vnitrostátního. V případě úmrtí nárok cestujícího zahrnuje i přiměřené náklady na pohřeb. Nařízení č. 181/2011 stanovuje, že maximální výše stanovená vnitrostátním právem nesmí být v případě úmrtí nebo zranění cestujících nebo ztráty a poškození zavazadel nižší než 220 000 EUR na cestujícího

¹⁶⁰ Čl. 20 odst. 3 nařízení č. 181/2011

¹⁶¹ Čl. 20 odst. 4 nařízení č. 181/2011

¹⁶² Čl. 21 nařízení č. 181/2011

¹⁶³ Čl. 22 nařízení č. 181/2011

a 1 200 EUR na zavazadlo. Výše náhrady škody se v případě poškození invalidních vozíků nebo jiného pomocného vybavení a vybavení, jenž umožňuje pohyb liší od výše stanovené pro zavazadla. V tomto případě výše škody odpovídá nákladům na náhradu nebo opravu ztraceného nebo poškozeného vybavení.

Mimo tato odškodnění poskytne dopravce při nehodě také odpovídající a přiměřenou pomoc, a to s ohledem na praktické potřeby cestujících po nehodě. Jedná se například o stravu, ubytování, oblečení, dopravu a usnadnění první pomoci. Důležité zmínit, že poskytnutí této pomoc žádným způsobem nezakládá uznání odpovědnosti daného dopravce. V tomto případě je dopravce oprávněn omezit celkové náklady na ubytování na 80 EUR na jednoho cestujícího na noc, a to nejvýše dvě noci.¹⁶⁴

3.2.4. Práva osob se zdravotním postižením a sníženou schopností pohybu a orientace

Práva osob se zdravotním postižením a osob se sníženou pohyblivostí upravuje kapitola III nařízení č. 181/2011. Jak už vyplývá z odůvodnění přijetí nařízení č. 181/2011, tak obdobně jako u ostatních druhů přepravy, tak i přeprava autobusy a autokary by měla sloužit všem občanům bez rozdílu, tedy i občanům se zdravotním postižením a sníženou pohyblivostí z důvodu věku nebo jiného faktoru. Tyto osoby mají mít stejná práva jako ostatní občané z hlediska volného pohybu a nediskriminačního přístupu.

Obdobně jako v ostatních nařízeních upravující jiné druhy dopravy, tak i dle nařízení č. 181/2011 mají osoby se zdravotním postižením a osoby se sníženou pohyblivostí právo na dopravu, přičemž dopravci a poskytovatelé souborných služeb cestovního ruchu jakož i zprostředkovatelé služeb cestovního ruchu neodmítnou přijetí rezervace těchto osob či vydání přepravního dokladu. Odmítnout mohou pouze v případě, kdy je to nezbytné vzhledem k dodržení bezpečnostních požadavků stanovené mezinárodními předpisy, právními předpisy Evropské unie nebo vnitrostátními předpisy, a dále v případě, kdy nástup, výstup

¹⁶⁴ Čl. 8 nařízení č. 181/2011

nebo přeprava osob se zdravotním postižením a sníženou pohyblivostí není možná kvůli technické konstrukci zastávek a terminálů.¹⁶⁵

V případě, že k odmítnutí z výše zmíněných důvodů dojde, mají dopravci, zprostředkovatelé služeb cestovního ruchu a poskytovatelé souborných služeb cestovního ruchu povinnost danou osobu informovat o jiných možnostech přepravy provozované daným dopravcem. Současně mají povinnost danou osobu informovat o důvodech, jenž k odmítnutí vedly. O důvodech odmítnutí informují i písemně do 5 pracovních dnů, pokud o to osoba se zdravotním postižením nebo sníženou pohyblivostí požádala. Současně může tato osoba požadovat, aby byla doprovázena další osobou dle vlastní volby, přičemž tato zvolená osoba ji poskytne nezbytnou pomoc pro odstranění výše uvedených překážek. Nutné zmínit, že přeprava této doprovázející osoby je bezplatná.¹⁶⁶

Pokud je osobě se zdravotním postižením nebo sníženou pohyblivostí odepřen nástup i přes to, že má přepravní doklad, rezervaci a splnila podmínky dle čl. 14 odst. 1 písm. a)¹⁶⁷, musí být této osobě nabídnuta náhrada jízdného s případnou bezplatnou zpáteční cestou do původního místa odjezdu nebo jí je nabídnuto, pokud je to v dané situaci možné, pokračování nebo přesměrování náhradní dopravou. Osoby se zdravotním postižením a sníženou pohyblivostí mají právo na nediskriminační přístup také v případě přístupnosti a informací.

K zavedení nebo zachování nediskriminačních podmínek pro přepravu cestujících se zdravotním postižením nebo cestujících se sníženou pohyblivostí dopravci a provozovatelé terminálů spolupracují s organizacemi zastupující tyto osoby.¹⁶⁸ Osoby se zdravotním postižením nebo sníženou schopností pohybu mají právo na přístup k informacím jak ohledně cesty, tak ohledně podmínek

¹⁶⁵ Čl. 10 odst. 1 písm. a) a b)

¹⁶⁶ Europäisches Verbraucherzentrum Österreich, 2018. *Ihre Rechte auf Busreisen*. [online] [cit. 30.03.2020] Dostupné z: <https://europakonsument.at/de/page/ihre-rechte-auf-busreisen>

¹⁶⁷ Daná osoba informovala dopravce, provozovatele terminálu, zprostředkovatele služeb cestovního ruchu nebo poskytovatele souborných služeb cestovního ruchu nejpozději 36 hodin předem o tom, že bude potřebovat pomoc. Současně neprovedením tohoto oznámení není dotčeno právo cestujícího na náhradu zaplacených peněz za přepravní doklad.

¹⁶⁸ Čl. 11 odst. 1 nařízení č. 181/2011

přepravy. Tyto informace jim mají být poskytovány v přístupné podobě, a to včetně informací, které jsou cestujícím poskytovány online. Na základě žádosti jsou tyto informace cestujícím poskytovány i v podobě fyzické. Nařízení č. 181/2011 v čl. 12 také stanovuje povinnost pro členské státy určit autobusové a autokarové terminály, na kterých je osobám se zdravotním postižením a osobám se sníženou pohyblivostí poskytována pomoc, přičemž členské státy o těchto terminálech uvědomí Komisi, která jejich seznam zpřístupní na internetu. Pomoc, která je na určených terminálech a v autobusech a autokarech poskytována, se osobám se zdravotním postižením a osobám se sníženou pohyblivostí poskytuje bezplatně, a to v rozsahu odpovídající alespoň části a) a b) přílohy I. Konkrétně se jedná o pomoc a opatření, jenž těmto osobám umožňují např. nastoupit do vozidla, naložit zavazadla, vystoupit z vozidla či se dostat na sedadlo, dále se jedná o pomoc umožňující získat nezbytné informace o cestě v přístupné podobě na základě žádosti cestujícího či nástup a výstup o přestávkách během cesty, avšak za předpokladu, že ve vozidle je vedle řidiče i další personál.

Jak už vyplývá z bodu 12 odůvodnění přijetí nařízení č. 181/2011, je vhodné, aby zaměstnanci dopravců byli na přepravu cestujících se zdravotním postižením a cestujících se sníženou pohyblivostí řádně vyškoleni. Proto nařízení č. 181/2011 ve svém čl. 16 stanovuje povinnost pro dopravce a případně provozovatele terminálů, aby zavedly pro svůj personál včetně zaměstnanců všech dalších stran, které poskytují pomoc osobám se zdravotním postižením a osobám se sníženou pohyblivostí, školení či instruktáž odpovídající části a) a b) přílohy II nařízení č. 181/2011.

3.2.5. Další práva cestujících

Mezi dalším práva cestujících v autobusové a autokarové dopravě, obdobně jako v případě dopravy letecké a železniční, patří právo na informace. Už z odůvodnění přijetí nařízení č. 181/2011 vyplývá, že cestující mají mít právo na informace o daném spoji jak před cestou, tak i v jejím průběhu. A jak bylo zmíněno v předcházející kapitole, všechny informace by měly být na vyžádání přístupné též

v alternativních formátech¹⁶⁹, aby byly přístupné i cestujícím se zdravotním postižením a cestujícím se sníženou pohyblivostí. Dle čl. 25 mají být cestující nejpozději při odjezdu informováni o svých právech. Tyto informace jsou poskytovány na internetu nebo na terminálech. Dalším právem cestujících je právo podat stížnost, o které bude blíže pojednáno v kapitole 4.3.

4. Uplatnění nároků cestujících

Byť se tato práce věnuje právům cestujících a jejich zakotvení z hlediska hmotněprávního, bude v této kapitole stručně pojednáno o procesním uplatnění nároků cestujících a nejčastějších komplikacích, kterým musejí cestující při tomto uplatnění čelit.

4.1. Letecká doprava

V letecké přepravě cestujících nastávají situace, již zmíněné v kapitole o letecké dopravě, kdy dojde ke zrušení či významnému zpoždění letu, změny třídy na nižší kategorii či odepření nástupu na palubu, na základě kterých má cestující vůči dopravci nárok vyplývající z nařízení č. 261/2004.

Čl. 16 odst. 1 nařízení č. 261/2004 stanovuje povinnost pro členské státy určit příslušné vnitrostátní subjekty¹⁷⁰ k prosazování tohoto nařízení, členské státy jsou zároveň povinny o těchto zvolených subjektech informovat Komisi. Tyto určené subjekty případně přijmou taková opatření, která jsou nezbytná k ochraně práv cestujících. Česká republika jako tento subjekt určila Úřad pro civilní letectví.¹⁷¹ Co se týče procesního postupu uplatnění nároků, musí cestující své nároky uplatnit nejdříve u příslušného leteckého dopravce, přičemž letecký dopravce disponuje k vyřízení nároku lhůtou šesti týdnů od doručení stížnosti. V případě, že letecký dopravce v této lhůtě neposkytl cestujícímu odpověď nebo cestující není s odpovědí

¹⁶⁹ Jedná se např. o Braillovo písmo, velké písmo, elektronická komunikační zařízení, která jsou přístupná za použití kompenzační technologie nebo zvukové pásky

¹⁷⁰ Aktuální seznam orgánů určených členskými státy k prosazování nařízení č. 261/2004 [online] [cit. 01.04.2020] Seznam dostupný z:

https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2004_261_national_enforcement_bodies.pdf

¹⁷¹ § 3 odst. 7 a 8 zákona č. 49/1997 Sb., zákon o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů

leteckého dopravce spokojen, má právo podat stížnost k příslušnému vnitrostátnímu orgánu, jenž je určen k prosazování nařízení č. 261/2004.

Cestující mohou stížnost podat také na standardizovaném formuláři¹⁷² EU, přičemž tuto stížnost mohou podat jak k leteckému dopravci, tak k orgánu příslušnému pro prosazování nařízení č. 261/2004. Tento formulář lze využít pouze v případech stížností týkajících se odepření nástupu na palubu, změny třídy na nižší kategorii, zrušení či významného zpoždění letu. Dle mého názoru se cestující svých nároků prostřednictvím stížnosti mnohdy nedomohou, v případě, že se cestující obrátí se svou stížností na příslušného leteckého dopravce, často je jeho nárok zamítnut i v poměrně jasných případech, a to bez odůvodnění tohoto zamítnutí. Na základě své dosavadní právní praxe a komunikace s leteckými dopravci se domnívám, že letečtí dopravci mnohdy na stížnost cestujících vůbec nereagují, a to ani po e-mailové či telefonické urgenci, přičemž letečtí dopravci většinou nemají žádné oddělení stížností, na které by se cestující mohli obrátit nebo současně je často obtížné se s leteckým dopravcem spojit jinak než prostřednictvím webového formuláře. Z těchto důvodů usuzuji, že institut stížnosti ve své stávající podobě dostatečně nechrání práva cestujících.

Dle mého názoru není stížnost cestujících mnohdy úspěšná ani v případě, že ji podají k orgánu příslušnému pro prosazování nařízení č. 261/2004, neboť ten není oprávněn přiznat cestujícím jejich práva ve sporu s leteckým dopravcem. Tento orgán může leteckému dopravci pouze uložit sankci. Pokud však ani v tomto případě letecký dopravce neplní své povinnosti, musí se cestující obrátit se svými nároky na věcně a místně příslušný soud. V případě soudního uplatňování nároků vyplývajících z nařízení č. 261/2004 se bude postupovat dle nařízení Brusel I bis, o kterém bude pojednáno v jedné z následujících podkapitol.

¹⁷² Evropská komise. Práva cestujících v letecké dopravě: formulář EU pro stížnosti. [online]. [cit. 02.04.2020] Dostupné z:

https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/passengers/air/doc/complain_form/eu_complaint_form_cs.pdf

4.2. Železniční doprava

Tak jako v případě letecké dopravy, tak i v případě železniční dopravy byla čl. 30 odst. 1 nařízení č. 1371/2007 stanovena povinnost pro členské státy určit orgány příslušné k prosazování tohoto nařízení. V rámci České republiky je tímto orgánem Drážní úřad.¹⁷³ Současně jsou železniční podniky povinny zavést mechanismus pro vyřizování stížností a cestujícím poskytnout informace o svých kontaktních údajích.¹⁷⁴ Dle čl. 27 jsou však cestující oprávněni podat stížnost ke kterémukoliv ze zúčastněných železničních podniků. Železniční podnik je povinen poskytnout cestujícímu odpověď ve lhůtě jednoho měsíce, popř. v určitých případech obeznámit cestujícího, kdy může očekávat odpověď, avšak lhůta pro odpověď nesmí překračovat tři měsíce od podání stížnosti. Pokud cestující není spokojen s vyřízením nároku, může se obrátit na orgán příslušný k prosazování nařízení č. 1371/2007 členského státu, ve kterém k incidentu došlo, resp. kde má železniční podnik sídlo, k tomu může využít standardizovaný formulář EU.¹⁷⁵ Tento formulář může cestující využít v případě, že se stížnost týká informací pro cestující, dostupnosti cestovních dokladů, odpovědnosti za cestující a zavazadla, povinnosti vůči cestujícím v případě zrušení nebo zpoždění vlaku, ochrany a pomoci osobám s omezenou schopností pohybu a orientace a zdravotně postiženým osobám a rizik pro osobní bezpečnost cestujících.

Uplatňování nároků cestujících soudní cestou upravuje čl. 56 přílohy I nařízení č. 1371/2007, dle kterého nároky na náhradu škody při usmrcení a zranění cestujících mohou být soudně uplatňovány pouze vůči dopravci odpovědnému dle čl. 26 odst. 5, tedy v případě na sebe více navazujících dopravců se jedná o dopravce, který byl dle přepravní smlouvy povinen poskytnout přepravní službu, při které se úraz stal a současně za předpokladu, že přeprava byla předmětem jediné přepravní smlouvy. V případě, že službu poskytl výkonný dopravce, mají

¹⁷³ Aktuální seznam orgánů určených členskými státy k prosazování nařízení č. 1371/2007. [online]. [cit 03.04.2020]. Dostupné z:

https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2007_1371_national_enforcement_bodies.pdf

¹⁷⁴ Čl. 27 odst. 1 nařízení č. 1371/2007

¹⁷⁵ Práva cestujících v železniční dopravě. Formulář EU stížnosti [online]. [cit. 03.04.2020]. Dostupné z: https://www.koridory.cz/wp-content/uploads/2013/03/prcest_stiz-1.pdf

odpovědnost oba jako společný dlužník. Co se týče ostatních nároků cestujícího, ty mohou být uplatňovány s výhradou vrácení zaplacených částek vůči prvnímu, poslednímu dopravci nebo vůči domu, který prováděl tu část přepravy, v jejímž průběhu se stala skutečnost odůvodňující nárok cestujícího. Cestující může požadovat vrácení zaplacených částek pouze vůči tomu dopravci, který částku vybral nebo dopravci, v jehož prospěch byla částka vybrána.¹⁷⁶ V případě, že má cestující, resp. žalobce volbu mezi více dopravci, tak dle čl. 56 odst. 7 zaniká jeho právo volby podáním žaloby vůči jednomu z dopravců, totéž se uplatní i v případě volby jedním či více dopravy a výkonným dopravcem.

Co se týče zániku nároků cestujících v případě usmrcení a zranění, tak tyto nároky zanikají, pokud oprávněná osoba úraz neoznámí některému z dopravců, u kterých může být podána reklamace, a to nejpozději do 12 měsíců od doby, kdy se o škodě dozvěděla.¹⁷⁷ Současně čl. 58 odst. 2 přílohy I nařízení č. 1371/2007 upravuje případy, kdy nároky během této lhůty nezanikají, jedná se o případy, kdy oprávněná osoba podala reklamaci některému z odpovědných dopravců; odpovědný dopravce se o úrazu cestujícího dozvěděl jiným způsobem; úraz nebyl oznámen včas, avšak se tak stalo v důsledku okolností, které nelze přičítat oprávněné osobě; oprávněná osoba prokáže, že úraz zavinil dopravce.

Dle čl. 59 odst. 1 přílohy I nařízení č. 1371/2007 v případě poškození, částečné ztráty nebo opožděném vydání zavazadel cestujících zanikají všechny nároky přijetím zavazadla oprávněnou osobou. Čl. 59 odst. 2 následně upravuje případy, kdy nároky cestujících při přepravě cestovních zavazadel nezanikají. Promlčení nároků na náhradu škody je upraveno v čl. 60 přílohy I nařízení č. 1371/2007. Dle tohoto článku se nároky na náhradu škody vyplývající z odpovědnosti dopravce za smrt nebo zranění promlčují v případě cestujícího po třech letech od prvního dne po úrazu a v případě ostatních oprávněných osob po třech letech od prvního dne po úmrtí cestujícího, nejpozději po pěti letech od prvního dne po úrazu. Ostatní nároky se dle čl. 60 odst. 2 promlčují po jednom roce.

¹⁷⁶ Čl. 56 odst. 4 přílohy I nařízení č. 1371/2007

¹⁷⁷ Čl. 58 odst. 1 přílohy I nařízení č. 1371/2007

Výjimku tvoří případy, kdy ke škodě došlo jednáním nebo opomenutím, a to buď se záměrem škodu způsobit nebo s vědomím, že taková škoda může vzniknout, v takových případech promlčení lhůta činí dva roky.¹⁷⁸

4.3. Autobusová a autokarová doprava

Nařízení č. 181/2011, obdobně jako výše zmíněná nařízení, stanovuje v čl. 28 povinnost pro členské státy určit orgány příslušné k prosazování tohoto nařízení.¹⁷⁹ Cestující mají dle čl. 28 odst. 3 nařízení č. 181/2011 podat stížnost ohledně údajného porušení povinností vyplývajících z nařízení č. 181/2011. Cestující musí stížnost podat ve lhůtě tří měsíců ode dne, kdy se linková doprava uskutečnila nebo kdy měla být uskutečněna, přičemž podáním této stížnosti není dotčen nárok na odškodnění. Dopravce musí do jednoho měsíc od podání stížnosti vyrozumět cestujícího o tom, zda je jeho stížnost zamítnuta, odůvodněna nebo je stále projednávána. Nařízení č. 181/2011 stanovuje, že lhůta pro konečnou odpověď cestujícímu nesmí být delší než tři měsíc od přijetí stížnosti.¹⁸⁰ Členské státy jsou současně oprávněny rozhodnout, že cestující musí stížnost nejdříve podat dopravci než orgánu příslušnému k prosazování nařízení č. 181/2011. Dle čl. 28 odst. 3 je orgán příslušný k prosazování nařízení orgánem odvolacím, pokud stížnost cestujícího nebyla vyřešena u dopravce. Avšak v České republice mají cestující možnost podat stížnost přímo k orgánu příslušnému pro prosazování nařízení č. 181/2011.¹⁸¹ Orgánem příslušným k prosazování nařízení č. 181/2011 je

¹⁷⁸ Dle čl. 60 odst. 3 Přílohy I nařízení č. 1371/2007 promlčecí lhůta dle čl. 60 odst. 2 začíná u nároků:

- a) odškodnění za úplnou ztrátu čtrnáctým dnem po uplynutí lhůty dle čl. 22 odst. 3
- b) na odškodnění za částečnou ztrátu, poškození nebo opožděné vydání dnem vydání
- c) ve všech ostatních případech týkajících se přepravy cestujícího dnem uplynutí doby platnosti přepravního dokladu

¹⁷⁹ Aktuální seznam orgánů určených členskými státy k prosazování nařízení č. 181/2011. [online]. [cit. 03.04.2020]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2011_0181_national_enforcement_bodies.pdf

¹⁸⁰ Čl. 27 nařízení č. 181/2011

¹⁸¹ Ministerstvo dopravy. Zpráva o prosazování nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 181/2011 o právech a povinnostech cestujících v autobusové a autokarové dopravě. [online] [cit. 05.04.2020]. Dostupné z: [https://www.mdcr.cz/getattachment/Dokumenty/Silnicni-doprava/Nakladni-doprava-a-mezinarodni-osobni-doprava/Mezinarodni-osobni-doprava-\(2\)/Prava-cestujicich/Prilezitostna-mezinarodni-osobni-preprava-vozidly/Zprava-o-prosazovani-narizeni-2019.pdf.aspx](https://www.mdcr.cz/getattachment/Dokumenty/Silnicni-doprava/Nakladni-doprava-a-mezinarodni-osobni-doprava/Mezinarodni-osobni-doprava-(2)/Prava-cestujicich/Prilezitostna-mezinarodni-osobni-preprava-vozidly/Zprava-o-prosazovani-narizeni-2019.pdf.aspx)

v rámci České republiky Ministerstvo dopravy v případě mezinárodní autobusové dopravy, dále dopravní úřady v ostatních případech, přičemž dopravními úřady jsou krajské úřady a Magistrát hl. m. Prahy. Vůči cestovním kancelářím a cestovním agenturám je tímto orgánem živnostenský úřad.¹⁸² Spory cestujících s dopravci lze v rámci alternativního řešení sporů řešit také prostřednictvím mediace dle zákona o mediaci.¹⁸³ Systém mimosoudního řešení sporů je také upraven v zákoně o ochraně spotřebitele,¹⁸⁴ přičemž do tohoto systému je zapojena např. Česká obchodní inspekce či finanční arbitr.¹⁸⁵ Avšak obdobně jako v případě letecké a železniční dopravy, tak pokud cestující nejsou při uplatňování svých nároků úspěšní v rámci mimosoudního řešení sporů, musí se obrátit na příslušný soud.

4.4. Evropské spotřebitelské centrum

K ochraně spotřebitelů byly v rámci Evropské unie zřízeny také Evropská spotřebitelská centra (v této podkapitole dále jen „ESC“). ESC poskytuje spotřebitelům rady, informace, spolupráci či pomoc při vyřizování jejich stížností na kvalitu zakoupených výrobků, služeb či na chování obchodníků.¹⁸⁶ Cestující se mohou na ESC obrátit bezplatně, přičemž z pohledu práv cestujících je také důležité, že ESC navzájem spolupracují, a to nejen na území Evropské unie, ale do této spolupráce jsou zahrnuty také ESC v Norsku a na Islandu. Avšak nutné zmínit, že obdobně jako v případě orgánů příslušných pro prosazování výše zmíněných nařízení, tak ani ESC nemůže rozhodnout o právech a povinnostech cestujícího v rámci sporu s leteckým dopravcem. Pokud tedy cestující není při uplatnění svých nároků úspěšný ani prostřednictvím ESC, musí se obrátit na věcně a místně příslušný soud.

4.5. Soudní ochrana práv cestujících

Pokud se cestující se svým nárokem obrátí na dopravce a s vyřízením nejsou spokojeni nebo při uplatňování svých nároků nejsou úspěšní ani prostřednictvím

¹⁸² Tamtéž

¹⁸³ Zákon č. 202/2012 Sb., o mediaci a změně některých zákonů

¹⁸⁴ Zákon č. 634/1992 Sb., o ochraně spotřebitele

¹⁸⁵ § 20e zákona o ochraně spotřebitele

¹⁸⁶ Evropské spotřebitelské centrum Česká republika. O Evropském spotřebitelském centru. [online] [cit. 03.04.2020.] Dostupné z: <https://evropskyspotrebitel.cz/o-nas/>

ESC, musí se obrátit na věcně a místně příslušný soud. Otázky příslušnosti soudu ve sporech s mezinárodním prvkem v rámci Evropské unie upravovalo nařízení Rady (ES) č. 44/2001 ze dne 22. prosince 2000 o příslušnosti a uznávání a výkonu soudních rozhodnutí v občanských a obchodních věcech. Toto nařízení bylo však s účinností k 10.1.2015 nahrazeno nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1215/2012 ze dne 12. prosince 2012 o příslušnosti a uznávání a výkonu soudních rozhodnutí v občanských a obchodních věcech (dále jen „nařízení Brusel I bis“).

Nařízení Brusel I bis se vztahuje na věci občanské a obchodní s výjimkou věcí osobního stavu, způsobilosti fyzických osob k právům a právním úkonům, rodinného práva, výživného, insolvenčního řízení, sociálního zabezpečení, rozhodčího řízení, dědění a závěti.¹⁸⁷ Nařízení Brusel I bis stanovuje příslušnost obecnou, zvláštní, výlučnou a speciální. Obecná příslušnost soudu je dána dle členského státu bydliště (domicilu) žalovaného. V případě právnické osoby je domicilem místo, kde má tato právnická osoba sídlo, ústředí či hlavní provozovnu.¹⁸⁸ Toto by však pro cestujícího nebylo značně příznivé, neboť by musel danou právnickou osobu žalovat v jiném než ve svém domovském státě. V takovém případě by pro cestujícího bylo výhodnější využít výjimky z obecné příslušnosti, tedy příslušnost zvláštní. Dle zvláštní příslušnosti může cestující podat žalobu u soudu členského státu příslušného dle místa plnění závazku nebo místa vzniku škody, přičemž místem plnění závazku se rozumí místo na území členského státu, kde služby byly nebo měly být poskytnuty. V případě místa vzniku škody může cestující podat žalobu u soudu místa, kde došlo nebo může dojít ke škodné události.¹⁸⁹ Přičemž pojem „místo vzniku škody“ má být dle judikatury SDEU vykládán tak, že se jedná jak o místo, kde došlo k újmě a současně tak i o místo příčinné události, ve které má daná škoda původ.¹⁹⁰ Nařízení Brusel I bis obsahuje i ustanovení týkající se příslušnosti u spotřebitelských smluv, avšak nutno zmínit,

¹⁸⁷ Čl. 1 nařízení Brusel I bis

¹⁸⁸ Havlíčková, K., Králová, R. Cestovní právo. I. Vydání, Praha: C. H. Beck, 2015, 508 s.

¹⁸⁹ Čl. 7 nařízení Brusel I bis

¹⁹⁰ Rozsudek Soudního dvora EU (čtvrtého senátu) ze dne 22. listopadu 2015. Pez Hejduk proti EnergieAgentur.NRW GmbH. Věc C-441/13

že dle čl. 17 odst. 3 není možné tato ustanovení použít na přepravní smlouvy, ledaže by se jednalo o smlouvu zahrnující v ceně jak dopravu, tak i ubytování. Nařízení Brusel I bis upravuje i otázky sporů o příslušnost soudu. V případě, že je řízení v téže věci mezi stejnými stranami zahájeno u více soudů v různých členských státech, tak soud, u kterého bylo řízení zahájeno později, bez návrhu řízení přeruší, dokud se soud, u kterého bylo řízení zahájeno jako první, neurčí jako nepřislušný.¹⁹¹ Nutno zmínit, že nařízení Brusel I bis se použije pouze za předpokladu, že daný dopravce má sídlo v některém členském státě Evropské unie. Na ostatní případy mimo působnost nařízení Brusel I bis se použije zákon o mezinárodním právu soukromém¹⁹² či jiné unijní předpisy.

Při rozhodování sporů mohou samozřejmě mohou nastat případy, kdy soud bude řešit spor dle jiného práva, než je právo jeho domovského státu. Problematiku určení rozhodného práva upravuje nařízení č. 593/2008 o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy (Řím I)¹⁹³ (dále jen „nařízení Řím I“). Základním pravidlem dle nařízení Řím I je, že smlouva se řídí právem, které si strany zvolí, přičemž strany si mohou zvolit rozhodné i pouze pro část smlouvy.¹⁹⁴ Dále nařízení Řím I v čl. 5 obsahuje ustanovení k smlouvám o přepravě, na základě kterého může být rozhodné právo země, ve které má cestující či dopravce bydliště nebo kde má dopravce místo své ústřední správy či země odjezdu nebo určení, přičemž nedojde-li k této volbě práva, bude rozhodným právem právo země bydliště cestujícího, pokud se však v této zemi nachází místo odjezdu nebo místo určení. Pokud je však smlouva úžeji spojena s jinou zemí, pak rozhodným právem bude právo této jiné země.

¹⁹¹ Čl. 29 nařízení Brusel I bis

¹⁹² Zákon č. 91/2012 Sb., zákon o mezinárodním právu soukromém

¹⁹³ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 593/2008 ze dne 17.6.2008 o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy (Řím I)

¹⁹⁴ Čl. 3 odst. 1 nařízení Řím I

5. Úvahy de lege ferenda

Vzhledem k obsáhlosti všech nařízení rozebíraných v této práci, se v této kapitole budu zabývat úvahami de lege ferenda pouze v souvislosti s leteckou dopravou, konkrétně se budu zabývat problematikou paušalizované náhrady škody.

5.1. Paušalizovaná náhrada škody v letecké dopravě

Jak bylo zmíněno v podkapitole o návrhu o změně nařízení č. 261/2004 a nařízení č. 2027/97, tak Evropská komise ve svém návrhu a ani Evropský parlament v pozměňovacích návrzích nijak nemění výši paušalizované náhrady škody a celkově se paušalizovanou náhradou škody vůbec nezabývají. Letecká doprava bude pravděpodobně čelit finanční krizi v důsledku restriktivních opatření kvůli současné pandemii virového onemocnění COVID-19, a která se leteckých dopravců nepochybně dotkne. Před touto krizí však letecká doprava zaznamenávala stabilní nárůst.¹⁹⁵

S ohledem na výše uvedené a na skutečnost, že nařízení č. 261/2004 stále nebylo změněno, považuji za vhodné se zamyslet nad celkovou koncepcí paušalizované náhrady škody v letecké dopravě a nad její udržitelností, a to i s ohledem na aktuální situaci, ve které se letecká doprava nachází. Domnívám se, že Evropská komise ve svém návrhu o změně nařízení č. 261/2004 nebo Evropský parlament ve pozměňovacích návrzích by měli zvážit změnu koncepce paušální náhrady škody. Inspirací pro evropského zákonodárce může být nařízení č. 1371/2007 upravující železniční dopravu či nařízení č. 181/2011 upravující dopravu autobusovou a autokarovou, o kterých bylo pojednáno v předcházejících kapitolách této práce. Dle mého názoru by se měla výše odškodnění cestujících určovat procentuální částkou v závislosti na výši ceny letenky, a to po odečtení letištních poplatků, neboť tyto poplatky jdou výsledně danému letišti a nikoli dopravci. Takto změněná právní úprava by dle mého názoru lépe odrážela situaci na evropském trhu, kdy především nízkonákladové společnosti nabízejí letenky, jejichž cena se pohybuje v rádech sto korun, proto je z mého

¹⁹⁵ Viz kapitola 1 Letecká doprava

pohledu neadekvátní, aby cestující, který letěl např. z Norimberku do Budapešti, přičemž výše ceny této letenky se pohybuje zhruba okolo 13 EUR¹⁹⁶, mohl požadovat po leteckém dopravci odškodnění ve výši 250 EUR v případě zrušení nebo významného zpoždění letu. Zároveň by tento krok přispěl ke sjednocení práv cestujících v letecké dopravě i ostatních druzích dopravy, neboť v případě, kdy cestující uzavře jednu přepravní smlouvu, přičemž část cesty je uskutečněna vlakem, který má zpoždění, které však není zapříčiněno mimořádnými okolnostmi, a daný cestující kvůli tomuto zpoždění nestihne navazující let, přísluší mu náhrada škody ve výši 250 EUR, avšak tento nárok na náhradu škody nepřísluší jinému cestujícímu, který využil pouze dané vlakové spojení, tomuto cestujícímu vznikne případně pouze nárok na procentuální část z ceny přepravního dokladu. Proto se domnívám, že zavedení procentuální výše odškodnění z ceny přepravního dokladu i v případě letecké dopravy by přispělo nejen ke sjednocení práv cestujících, ale také k vyšší míře rovnosti mezi jednotlivými druhy dopravy v rámci Evropské unie. Současně mi však připadá vhodné, aby se procentuální výše odškodnění odvíjela v závislosti na délce letu, jako je tomu i nyní, kdy se výše paušálního odškodnění liší v závislosti na délce letu v kilometrech.

S ohledem na výše uvedené se domnívám, že návrh o změně nařízení č. 261/2004 by měl také zakotvit změnu paušální náhrady škody nebo by alespoň měla vedena debata na evropské úrovni o udržitelnosti paušálního odškodnění cestujících v letecké dopravě, a to i s ohledem na budoucí finanční krizi, které bude celé odvětví letecké dopravy čelit.

¹⁹⁶ Letenku za tuto cenu v určitých měsících nabízí např. letecký dopravce Ryanair. Dostupné z: www.ryanair.de

Závěr

Tato diplomová práce se zabývá právy cestujících v letecké, železniční, autobusové a autokarové dopravě, uplatňováním nároků cestujících a dále také paušalizovanou náhradou škody v letecké dopravě v rámci úvah de lege ferenda. Hlavním cílem práce bylo komplexně zmapovat, jaká práva mají cestující v letecké, železniční, autobusové a autokarové dopravě, a to i s ohledem na judikaturu SDEU, a dále zjistit, zdali jsou práva cestujících stávající právní úpravou dostatečně chráněna. A tím také přispět ke zlepšení informovanosti cestujících o jejich právech, neboť, jak již bylo zmíněno v úvodu této práce, cestující nejsou o svých právech dostatečně informováni a je zřejmé, že je mezi cestujícími potřeba zvýšit povědomí o jejich právech.

První kapitola se věnuje dopravě letecké, byť se jedná o odvětví dopravy, které se nepochybně dynamicky rozvíjí, zaznamenává nárůst počtu cestujících, avšak lze se domnívat, že v blízké budoucnosti ji kvůli aktuální situaci pravděpodobně čeká pokles počtu cestujících kvůli restriktivním opatřením ve snaze zamezit šíření choroby COVID-19. Práva cestujících v letecké dopravě prošla značným vývojem, tuto cestu započala Varšavská úmluva, avšak s rozvojem letecké dopravy byla potřeba přizpůsobit právní úpravu aktuálním podmínkám, přičemž tato snaha vyústila do přijetí Montrealské úmluvy, která upravuje individuální odškodnění cestujících. Avšak jádro této kapitole stojí na nařízení č. 261/2004, které upravuje systém náhrad a pomoci cestujícím v případě odepření nástupu na palubu, zrušení či významného zpoždění letu. Dále je v této kapitole pojednáno o návrhu o změně nařízení č. 261/2004, který Komise představila již v roce 2013, avšak od té doby žádný významný posun nenastal. Návrh o změně nařízení č. 261/2004 již zapracovává s ohledem na judikaturu SDEU odškodnění cestujících i v případě významného zpoždění letu a dále se snaží zakotvit i úpravu mimořádných okolností. V této kapitole je rovněž pojednáno také o nařízení č. 2027/97 upravující odpovědnost leteckého dopravce v případě nehod a nařízení č. 1107/2006 stanovující práva osob se zdravotním postižením a omezenou schopností pohybu a orientace v letecké dopravě.

Druhá kapitola pojednává dopravě železniční, na začátku této kapitoly je zmíněna mezinárodní úmluva COTIF, která má také vliv na práva cestujících v železniční dopravě, přičemž v této kapitole je stěžejní nařízení č. 1371/2007 upravující práva cestujících v železniční dopravě. V této kapitole je rovněž pojednáno o návrhu o změně nařízení č. 1371/2007, přičemž i v tomto návrhu se Komise zabývá výkladem pojmu mimořádné okolnosti. V tomto případě se neztotožňuji s návrhem Komise, který mimořádné okolnosti omezuje na nepříznivé povětrnostní podmínky a velké přírodní pohromy, neboť toto vymezení mimořádných okolností nepovažuji za dostačující. Dle mého názoru mohou nastat mimořádné okolnosti i jiného druhu. Návrh současně posiluje práva cestujících se zdravotním postižením a omezenou schopností pohybu a orientace, a to jednak, že členské státy nebudou moci udělat výjimky pro odškodnění v souvislosti s poškozením vybavením pro mobilitu, a jednak také povinným školením zaměstnanců železnic ohledně přepravy těchto cestujících.

Třetí kapitola pojednává o právech cestujících v autobusové a autokarové dopravě, přičemž jádro kapitoly stojí na nařízení č. 181/2011. Přijetím tohoto nařízení se dovršila snaha Evropské unie o ochranu práv cestujících ve všech druzích dopravy. Nařízení č. 181/2011 vedle práv cestujících v případě zrušení či zpoždění spoje upravuje dále také práva cestujících se zdravotním postižením a sníženou schopností pohybu a orientace.

Čtvrtá kapitola se zabývá uplatňováním nároků cestujících v jednotlivých druzích dopravy a zmiňuje také Evropské spotřebitelské centrum, na které se cestující mohou bezplatně obrátit, avšak v případě, že cestující není s uplatňováním nároků vůči dopravci úspěšný sám nebo ani prostřednictvím Evropského spotřebitelského centra, musí se obrátit na příslušný soud. Dle mého názoru cestující zejména v dopravě letecké čelí problémům, že s nimi letecký dopravce nekomunikuje a vyskytují se případy, kdy jejich nároky zamítá i v zcela jasných případech. V jedné z podkapitol je řešena soudní ochrana práv cestujících, přičemž otázky příslušnosti soudu a uznání výkonu rozhodnutí upravuje nařízení Brusel I bis, na základě kterého může cestující využít speciální příslušnost a žalobu

podat u soudu dle místa plnění závazku nebo místa, kde ke škodě došlo. Otázky rozhodného práva v případě smluvních závazkových vztahů upravuje nařízení Řím I obsahující ustanovení k smlouvám o přepravě.

Pátá kapitola se v rámci úvah se de lege ferenda zaměřuje na paušalizovanou náhradu škody, která je cestujícím v letecké dopravě poskytována na základě nařízení č. 261/2004. Dle mého názoru by měl evropský zákonodárce zvážit změnu koncepce paušalizované náhrady škody a zamyslet se nad její udržitelností, a to tak, že by se odškodnění cestujícího určovalo procentuální částkou v závislosti na ceně letenky, jako je tomu v dopravě železniční, a to i kvůli situacím, kdy nízkonákladové společnosti nabízejí letenky, jejichž cena se pohybuje v řádech stokorun.

Práva cestujících na úrovni evropského práva nepochybně prošly značným vývojem a dle nařízení rozebíraných v této práci je zřejmé, že Evropská unie se snaží naplnit svůj cíl o dosažení vysoké ochrany cestujících ve všech druzích dopravy a zajistit tak jejich právní ochranu, byť cestující musí při uplatňování nároků čelit situacím, kdy s nimi dopravce nekomunikuje a dle mého názoru institut stížnosti ve stávající právní podobě nechrání dostatečně práva cestujících. Proto se domnívám, že práva cestujících jsou hlediska hmotněprávního dostatečně chráněna, avšak cestující stále čelí různým překážkám při domáhání se svých práv. Dle mého názoru by se dále měly v jednotlivých druzích dopravy sjednotit určité pojmy jako např. „mimořádné okolnosti“. Komise se dále svými pokyny pro nařízení č. 261/2004 a nařízení č. 1371/2007 nepochybně snaží zabránit interpretačním problémům, kdy do těchto pokynů zapracovává rozhodnutí dle judikatury SDEU, avšak i tak je zde potřeba vyřešit nepřesné definice některých pojmů jako např. již zmíněné mimořádné okolnosti. Avšak vedle snahy o zvýšení úrovně ochrany práv cestujících by dalším cílem Evropské unie mělo být nepochybně také zlepšení informovanosti cestujících o jejich právech.

Resumé

Name of the thesis: European passenger rights

The main aim of the thesis is an analysis of passenger rights in air, rail, bus and coach transport in connection with judicature of the Court of Justice of the European Union. The thesis is divided into an introduction, five chapters, which are further divided into other subchapters, and conclusion. The first to third chapter deal with the different mode of transport, these are air, rail, bus and coach transport. The fourth chapter is focused on passenger's claims. The fifth chapter deals with the flat-rate compensation, which is provided to air passengers and its possible changes. Passenger rights at European level are primarily regulated by regulations - secondary legislation. Although passenger have relatively wide range of rights, they are not well informed about them. Therefore, another objective of this thesis is a contribution to improve awareness of passenger rights.

The first chapter deals with the air transport, while the core of the chapter is based on the regulation no. 261/2004 establishing common rules on compensation and assistance to passengers in the event of denied boarding and of cancellation or long delay of flights. This chapter also discusses the proposal for the regulation no. 261/2004, which already provides a compensation for passengers in the event of a long delay. Although the proposal was published by the Commission in 2013, there has been no significant progress since then. This chapter also mentions international conventions affecting passenger rights, in particular the Warsaw Convention and the Montreal Convention. The second chapter explores the legal framework of the regulation no. 1371/2007 regulating the rights of rail passengers and the proposal for the regulation no. 1371/2007 and analyses its important elements. The second chapter also includes a brief development of the international Convention concerning International carriage by Rail (COTIF).

The third chapter is focused on bus and couch passenger rights under the regulation no. 181/2011. The adoption of the regulation no. 181/2011 completed the European Union's effort to protect passenger rights in all modes of transport. The regulation no. 181/2011 determines bus and coach passenger rights

in the event of delays or cancellations. It also regulates the rights of passengers with disabilities and reduced mobility. The third chapter also includes information about Convention on the Contract for the International Carriage of Passengers and Luggage by Road (CVR).

The fourth chapter deals with passenger's complaints in air, rail, bus and coach transport and refers the difficulties passengers face when they make a complaint or claim. Passengers also have an opportunity to contact the European Consumer Center, which provide free information and advice. The European Consumer Center has the advantage of their cooperation throughout not just in the European Union but also in Iceland and in Norway. Nevertheless, if passengers are not successful in making claims either through the European Consumer Center or are not satisfied with the carrier's response, they must apply to the competent court. Questions of jurisdiction are solved by the regulation no. 1215/2012.

The fifth chapter discusses flat-rate compensation, which is provided to air passengers according to the regulation no. 261/2004 and its possible changes from author's perspective in terms of *de lege ferenda* consideration.

Seznam literatury a dalších zdrojů

Literatura

POLÁČEK, B. *Kapitoly z mezinárodního dopravního práva I* (A. Říční právo, B. Letecké právo). 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2016, 388 s. ISBN 978-80-7552-133-0.

POLÁČEK, B. *Kapitoly z mezinárodního dopravního práva II* (C. Železniční právo, D. Námořní právo). 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2016. 456 s. ISBN 978-80-7552-424-9.

POLÁČEK, B. *Kapitoly z mezinárodního dopravního práva III* (E. Silniční právo, F. Multimodální právo). 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2017. 488 s. ISBN 978-80-7552-789-9.

Havlíčková, K., Králová, R. *Cestovní právo*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2015, 508 s. ISBN 978-80-7400-267-0.

Lojda, J. *Zákon o drahách. Komentář*. Praha: Wolters Kluwer ČR, a.s., 2017, 300 s. ISBN 978-80-7552-756-1.

Sedláček, P., *Montrealská úmluva. Komentář*. Praha: VOX a.s., 2018, 444 s. ISBN 978-80-87480-62-5.

BOBEK, M. PRASSL, J. *Air Passenger Rights: Ten Years On*. 1. vydání. Hart Publishing, 2016. ISBN 978-1-84946-824-4.

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

NOVÁK, R., ZELENÝ, L., PERNICA, P., KOLÁŘ, P. *Přepravní, zasilatelské a logistické služby*. Praha : Wolters Kluwer ČR, a.s., 2011. 392 s. ISBN 978-80-7357-735-3.

Kučera, Zdeněk; PAUKNEROVÁ, Monika; RŮŽIČKA, Květoslav a kolektiv. *Právo mezinárodního obchodu*. Plzeň : Aleš Čeněk, 2008. 407 s. ISBN 978-80-7380-108-3.

Časopisecké a internetové zdroje

HORNÍK, Jiří. *Některé právní aspekty mezinárodní expresní letecké přepravy*. Právní rozhledy. 7/2002

Evropská komise. *Méně než polovina cestujících v EU je informována o svých právech* [online] [cit. 01.02.2020]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/cs/IP_19_6814

IATA, *Covid-19 Cash burn analysis* [online]. [cit. 03.04.2020] Dostupné z: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/covid-19-cash-burn-analysis/>

ICAO, 2020. *Effects on Novel Coronavirus (COVID-19) on Civil Aviation: Economic impact analysis* [online]. [cit. 04.04.2020] Dostupné z: https://www.icao.int/sustainability/Documents/COVID-19/ICAO_Coronavirus_Econ_Impact.pdf

The Economist. *Hard landing. Coronavirus is grounding the world's airlines* [online]. [cit. 03.04.2020] Dostupné z: <https://www.economist.com/business/2020/03/15/coronavirus-is-grounding-the-worlds-airlines>

ICAO. *Seznam smluvních států Montrealské úmluvy* [online]. [cit. 02.02.2020]. Dostupné z: https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_EN.pdf

Eurostat. *Glossary: European currency unit (ECU)* [online]. [cit. 01.03.2020]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Glossary:European_currency_unit_%28ECU%29

Deutsche Bahn. *DB erklärt zum Klimapaket: Bahn gibt Senkung der Mehrwertsteuer im Fernverkehr 1:1 an Kunden weiter* [online]. [cit. 15.02.2020]. Dostupné z: https://www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart_zentrales_uebersicht/DB-erklaert-zum-Klimapaket-Bahn-gibt-Senkung-der-Mehrwertsteuer-im-Fernverkehr-1-1-an-Kunden-weiter-4527582

OTIF. *Member states*. [online] [cit. 15.02.2020]. Dostupné z: https://otif.org/en/?page_id=51

Seznam výjimek uplatňovaných členskými státy z nařízení č. 1371/2007. [online]. [cit. 08.03.2020]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/summary_table.pdf

European Parliament Think Tank. *Rail passengers' rights and obligations in the EU* [online]. [cit. 25.03.2020]. Dostupné z: [https://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document.html?reference=EPRS_BRI\(2018\)621909](https://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document.html?reference=EPRS_BRI(2018)621909)

Evropský parlament, 2019. *Legislative Train Schedule. Recast of the Regulation on rail passengers' rights and obligations* [online]. [cit. 25.03.2020].

Dostupné z: [https://www.europarl.europa.eu/legislative-train/theme-deeper-and-fairer-internal-market-with-a-strengthened-industrial-base-services-including-transport/file-rail-passengers-rights-and-obligations-\(recast\)](https://www.europarl.europa.eu/legislative-train/theme-deeper-and-fairer-internal-market-with-a-strengthened-industrial-base-services-including-transport/file-rail-passengers-rights-and-obligations-(recast))

Program chorvatského předsednictví Radě EU [online]. [cit. 25.03.2020].

Dostupné z: https://vlada.gov.hr/UserDocsImages/Vijesti/2019/12%20prosinac/31%20prosinca/web_FINAL_PROGRAMME_EN_FINAL.pdf

Aktuální seznam smluvních států úmluvy CVR. [online]. [cit. 25.03.2020].

Dostupné z: <https://www.unece.org/trans/maps/un-transport-agreements-and-conventions-28.html>

Evropské spotřebitelské centrum Česká republika. *Jaká práva máte při zpoždění autobusu*. [online] [cit. 30.03.2020]. Dostupné z:

<https://evropskyspotrebitel.cz/jaka-mate-prava-pri-zpozdeni-autobusu/>

Euractiv, *Passenger rights: Equal treatment for all?* [online]. [cit.30.03.2020].

Dostupné z: <https://www.euractiv.com/section/transport/linksdossier/passenger-rights-equal-treatment-for-all/>

Euroskop. *Doprava v lednu 2020*. [online]. [cit. 30.03.2020]. Dostupné z:

<https://www.euroskop.cz/13/34416/clanek/doprava-v-lednu-2020/>

Europäisches Verbraucherzentrum Österreich, 2018. *Ihre Rechte auf Busreisen*. [online]. [cit. 30.03.2020]. Dostupné z: <https://europakonsument.at/de/page/ihre-rechte-auf-busreisen>

Aktuální seznam orgánů určených členskými státy k prosazování nařízení č. 261/2004 [online]. [cit. 01.04.2020]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2004_261_national_enforcement_bodies.pdf

Evropská komise. *Práva cestujících v letecké dopravě: formulář EU pro stížnosti*. [online]. [cit. 02.04.2020]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/passengers/air/doc/complain_form/eu_complaint_form_cs.pdf

Aktuální seznam orgánů určených členskými státy k prosazování nařízení č. 1371/2007. [online]. [cit. 03.04.2020]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2007_1371_national_enforcement_bodies.pdf

Práva cestujících v železniční dopravě. Formulář EU stížnosti [online]. [cit. 03.04.2020]. Dostupné z: https://www.koridory.cz/wp-content/uploads/2013/03/prcest_stiz-1.pdf

Aktuální seznam orgánů určených členskými státy k prosazování nařízení č. 181/2011. [online]. [cit. 03.04.2020]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2011_0181_national_enforcement_bodies.pdf

Ministerstvo dopravy. Zpráva o prosazování nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 181/2011 o právech a povinnostech cestujících v autobusové a autokarové dopravě. [online]. [cit. 05.04.2020]. Dostupné z: [https://www.mdcz.cz/getattachment/Dokumenty/Silnicni-doprava/Nakladni-doprava-a-mezinarodni-osobni-doprava/Mezinarodni-osobni-doprava-\(2\)/Prava-cestujicich/Prilezitostna-mezinarodni-osobni-preprava-vozidly/Zprava-o-prosazovani-narizeni-2019.pdf.aspx](https://www.mdcz.cz/getattachment/Dokumenty/Silnicni-doprava/Nakladni-doprava-a-mezinarodni-osobni-doprava/Mezinarodni-osobni-doprava-(2)/Prava-cestujicich/Prilezitostna-mezinarodni-osobni-preprava-vozidly/Zprava-o-prosazovani-narizeni-2019.pdf.aspx)

Evropské spotřebitelské centrum Česká republika. *O Evropském spotřebitelském centru* [online]. [cit. 03.04.2020]. Dostupné z: <https://evropskyspotrebitel.cz/o-nas/>

Eurostat. *Air passenger transport in the EU*. [online]. [cit. 01.02.2020]. Dostupné z: <https://ec.europa.eu/eurostat/documents/2995521/10265946/7-06122019-AP-EN.PDF/8f2c9d16-c1c4-0e1f-7a66-47ce411faef7>

International Monetary fund. *Currency units per SDR for March 2020*. [online]. [cit. 01.03.2020]. Dostupné z: https://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_mth.aspx?SelectDate=2020-03-31&reportType=CVSDR

Evropský parlament. *Text návrhu nařízení č. 261/2004 s pozměňovacími návrhy Evropského parlamentu*. [online]. [cit. 13.02.2020]. Dostupné z: <https://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P7-TA-2014-0092+0+DOC+XML+V0//CS#BKMD-43>

Seznam právních předpisů a judikatury

Vnitrostátní právní předpisy

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

Zákon č. 91/2012 Sb., zákon o mezinárodním právu soukromém

Zákon o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů

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

Zákon č. 202/2012 Sb., o medicí a změně některých zákonů

Mezinárodní smlouvy, právní normy evropské práva a další dokumenty EU

Smlouva o fungování Evropské unie ze dne 7. února 1992 (2012/C 326/01), v konsolidovaném znění.

Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě (Varšava, 12. října 1929) č. 243/1933 Sb. z. a n. a 15/1935 Sb.

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

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.

Sdělení Komise: Pokyny pro výklad nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů, 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 (2016/C 214/04) ze dne 15. června 2016.

Návrh Nařízení Evropského parlamentu a Rady o změně nařízení (ES) č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů, a nařízení (EHS) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce při letecké dopravě cestujících a jejich zavazadel, ze dne 13. 3. 2013, COM (2013) 130 final.

Sdělení Komise Evropskému parlamentu a Radě o uplatňování nařízení (ES) č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů z roku 2011.

Nařízení Rady (ES) č. 2027/97 ze dne 9. října 1997 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod.

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.

Úmluva o mezinárodní železniční přepravě ze dne 9. května 1980 (COTIF).

Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 1371/2007 ze dne 23. 10. 2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě.

Směrnice Rady 95/18/ES ze dne 19. června 1995 o vydávání licencí železničním podnikům.

Sdělení komise – Pokyny pro výklad nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční dopravě (2015C / 220/01).

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.

Zpráva Komise Evropskému parlamentu a Radě. Zpráva o uplatňování nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 ze dne 23. října 2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě. COM (2013) 587 final.

Úmluva o právech osob se zdravotním postižením ze dne 13. prosince 2006.

Zpráva Komise Evropskému parlamentu a Radě. Zpráva komise o uplatňování nařízení č. 181/2011 o právech cestujících v autobusové a autokarové dopravě a o změně nařízení (ES) č. 2006/2004 ze dne 27. září 2016. COM (2016) 619 final.

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 593/2008 ze dne 17.6.2008 o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy (Řím I).

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1215/2012 ze dne 12. prosince 2012 o příslušnosti a uznávání a výkonu soudních rozhodnutí v občanských a obchodních věcech (přepracované znění).

Judikatura SDEU

Rozsudek Soudního dvora EU (velkého senátu) ze dne 10. ledna 2006. International Air Transport Association, European Low Fares Airlines Association proti Department for Transport. Věc C-344/04.

Rozsudek Soudního dvora EU (čtvrtého senátu) ze dne 10. července 2008. Emirates Airlines – Direktion für Deutschland proti Diether Schenkel. Věc C-173/07.

Rozhodnutí Soudního dvora EU (čtvrtého senátu) ze dne 22. prosince 2008. Friederika Wallentin-Hermann proti Alitalia – Linee Aeree Italiane SpA. Věc C-549/07.

Rozsudek Soudního dvora EU (třetího senátu) ze dne 13. října 2011. Aurora Sousa Rodríguez a další proti Air France SA. Věc C-83/10.

Rozsudek Soudního dvora EU (třetího senátu) ze dne 6. května 2010. Axel Walz proti Clickair SA. Věc C-63/09.

Rozsudek Soudního dvora EU (třetího senátu) ze dne 4. října 2012. Finnair Oyj proti Timy Lassooy. Věc C 22/11.

Rozsudek Soudního dvora EU (třetího senátu) ze dne 4. října 2012, Germán Rodríguez Cachafeiro, María de los Reyes Martínez-Robedo Varela-Villamor proti Iberia, Líneas Aéreas de España SA. Věc C-321/11.

Rozsudek Soudního dvora EU (třetího senátu) ze dne 31. ledna 2013. Denise McDonagh proti Ryanair Ltd. Věc C-12/11.

Rozsudek Soudního dvora EU (čtvrtého senátu) ze dne 19. listopadu 2009. Sturgeon proti Condor Flugdienst. Spojené věci C-402/07 a C-432/07.

Rozsudek soudního dvora EU (velkého senátu) ze dne 23. října 2012. Emeka Nelson, Bill Chizazo Nelson, Brian Cheimezie Nelson proti Deutsche Lufthansa AG, Spojené věci C-581/10 a C-629/10.

Rozsudek Soudního dvora EU (druhého senátu) ze dne 4. září 2014. Germanwings GmbH proti Ronnymu Henningovi. Věc C-452/13.

Rozsudek soudního dvora EU (třetího senátu) ze dne 4. května 2017. Marcela Pešková, Jiří Peška proti Travel Service. Věc C-315/15.

Stanovisko generálního advokáta Yvese Bota ze dne 28.července 2018. Věc C-315/15. (Marcela Pešková, Jiří Peška proti Travel Service)

Rozsudek Soudního dvora EU (prvního senátu) ze dne 22. listopadu 2012. Westbahn Management GmbH proti ÖBB-Infrastruktur AG. Věc C-136/11.

Rozsudek Soudního dvora EU (čtvrtého senátu) ze dne 22. listopadu 2015. Pez Hejduk proti EnergieAgentur.NRW GmbH. Věc C-441/13.

Další judikatura

Rozhodnutí Nejvyššího soudu USA ve věci El Al Israel Airlines vs. Tsui Yuan Tseng, 525 U.S. 155 (1999).

Rozhodnutí Nejvyššího soudu USA ve věci Eastern Airlines Inc. V Floyd, 499 U.S. 530 (1991).

Obvodní soud pro východní New York ve věci Edem v. Ethiopian Airlines Enterprise.