

Masarykova univerzita

Právnická fakulta

Katedra občanského práva

Diplomová práce

**Právní aspekty “jízdy na černo“ v
dopravních prostředcích**

Legal Aspects of Free Riding in Public Transport

František Janda

Brno 2012

„Prohlašuji, že jsem diplomovou práci na téma: **Právní aspekty “jízdy na černo“ v dopravních prostředcích** zpracoval sám. Veškeré prameny a zdroje informací, které jsem použil k sepsání této práce, byly citovány v poznámkách pod čarou a jsou uvedeny v seznamu použitých pramenů a literatury.“

.....
František Janda

Motto:

„Omnis enim obligatio vel ex contractu nascitur vel ex delicto.“

Každý závazek totiž vzniká buď ze smlouvy nebo z protiprávního činu.

Gaius: Institutionum commentarii quattuor¹

Děkuji JUDr. Pavlu Koukalovi, Ph.D. za cenné rady a připomínky, které mi velice pomohly při zpracování této diplomové práce.

¹ GAIUS. *Učebnice práva ve čtyřech knihách*. Překlad a příprava vydání: KINCL, J. Brno: Doplněk, 1999, s. 162. Překlad cit. volně podle téhož.

Obsah

SEZNAM ZKRATEK.....	5
Úvod.....	6
1. Základní pojmy problematiky, platná právní úprava.....	11
1.1 Veřejná doprava.....	11
1.2 Specifika smlouvy o přepravě osob ve veřejné dopravě.....	12
1.3 Jízdenka.....	13
1.4 Přepravní kontrola, revizor a přírážka k jízdnému.....	14
1.5 Černý pasažér a jízda na černo.....	14
1.6 Použití pojmů v této práci.....	15
2. Vývoj právní úpravy jízdy na černo.....	16
2.1 Problematický vznik platné právní úpravy.....	16
2.2 Závěrem k historickému ohlédnutí.....	19
3. Postavení stran přepravní smlouvy - Pl. ÚS 33/2000.....	20
3.1 Námitky obecného soudu vůči zákonu č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě.....	20
3.2 Reakce Ústavního soudu.....	21
3.3 Co Ústavní soud neřekl.....	22
3.4 Odůvodnění přepravní kontroly.....	25
4. Vznik práv a povinností při jízdě na černo.....	27
4.1 Námitky proti smluvnímu pojmání jízdy na černo.....	28
4.1.1 Vliv nezaplacení jízdného.....	29
4.1.2 Odlišnost v obsahu právního vztahu mezi řádnou smlouvou o přepravě a jízdou na černo.....	31
4.1.3 Vada právního úkonu - nedostatek vůle na straně černého pasažéra.....	32
4.2 De lege ferenda.....	34
5. Přírážka k jízdnému.....	35
5.1 Platná právní úprava a názor Ústavního soudu.....	35
5.2 Proč musí mít přírážka k jízdnému povahu smluvně stanovené sankce?.....	36
5.3 Relevance zavinění na straně černého pasažéra.....	38
5.4 Výše přírážky a její přiměřenost.....	39
5.5 De lege ferenda – progrese přírážky při opakovaných jízdách na černo.....	40
6. Promlčení práv z jízdy na černo.....	43
6.1 Platná právní úprava a aplikační praxe.....	43
6.2 De lege ferenda.....	44
7. Povaha oprávnění pověřené osoby.....	46
7.1 Rekapitulace platné právní úpravy.....	46
7.2 Oprávnění osoby pověřené dle rozsudku NSS sp. zn. 1 As 34/2010.....	47
7.3 Ještě jednou k otázce povahy jízdy na černo.....	49
Závěr.....	50
RESUMÉ.....	52
SEZNAM PRAMENŮ.....	54

SEZNAM ZKRATEK

- Ústava** Ústavní zákon č. 1/1993 Sb., Ústava české republiky, ve znění pozdějších předpisů.
- OZ** Zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů.
- nOZ** Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník.
- OSŘ** Zákon č. 99/1963 Sb., občanský soudní řád, ve znění pozdějších předpisů.
- ZoSD** Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů.
- ZoDr** Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů.
- VoPŘ** Vyhláška č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu.
- NSS** Nejvyšší správní soud

Úvod

Řekneme-li „jízda na černo“, každý má jistě ihned jasno a představí si pod tímto pojmem zhruba následující scénář:

Černý pasažér cestuje **MHDčkem** bez **jízdenky**, následně je **přistižen** náhle příchozím **revizorem** nebo **štiplístkem**, který mu **napálí** za jízdu na černo **pokutu**.

Tuto nebo velmi podobnou větu bychom asi uslyšeli, pokud bychom položili otázku „Co je to jízda na černo?“ osobě bez právního vzdělání. Tato věta je v podstatě také tématem předkládané diplomové práce, protože jsou-li výše uvedené pojmy naprosto jednoznačné a pochopitelné v běžné mluvě, jazyk právní úpravy je v této podobě přirozeně nezná.

„Jízda na černo“ je také tématem vděčným mediálně, protože původně bagatelní suma se v takovýchto věcech v důsledku procesní a platební pasivity „černého pasažéra“ mění v částky šplhající do desítek či stovek tisíců. A koneckonců se jedná o téma, které zajímá i neprávnickou veřejnost pro každodenní potřeby, protože smlouva o přepravě osob ve veřejné dopravě je vedle smlouvy kupní pro celou řadu lidí nejčastěji užívaným smluvním typem v jejich životě. Zůstává ovšem otázkou, zda se za tímto zájmem neskrývá jen právní oportunistus a snaha zjistit, jak legálně a bez důsledků „jet na černo“.²

Předmětem této práce je negativní jev jízdy na černo, coby protiprávní využívání služeb veřejné dopravy bez zaplacení protihodnoty jejímu provozovateli (dopravci), tedy bez platné jízdenky. Přičemž veřejnou dopravou lze rozumět činnost dopravce spočívající v pravidelné přepravě osob, zavazadel, věcí a živých zvířat na silnici či dráze, sloužící k zabezpečení veřejného zájmu dopravní obslužnosti. Veřejná doprava je realizována v podobě individuálních soukromoprávních smluv o přepravě.³

Mnou zvolené téma nebylo dle výsledků rešeršní činnosti uceleně zpracováno, v literatuře byly debatovány pouze dílčí otázky.

Značného zájmu se této problematice dostalo v 80.letech minulého století, kdy pod

² V dalším textu používám již hovorové termíny „jízda na černo“ a „černý pasažér“ v zájmu přehlednosti bez uvozovek zdůrazňujících tento fakt.

³ Pro bližší vymezení pojmů spojených s jízdou na černo viz Kapitulu 1.

vlivem rostoucího počtu černých pasažérů bylo zvažováno, zda černé pasažéry nepostihovat ve správním (přestupkovém) řízení. Proti této variantě se ostře postavili Fiala a Švestka a v následné debatě s Knapem byla na stránkách Socialistické zákonnosti a Právnicka řešena mimo jiné právní povaha jízdy na černo, vzniku práv a povinností a přírážky k jízdě.⁴

Největší zájem v „porevoluční“ literatuře zaznamenala jízda na černo v souvislosti s přijetím nové úpravy veřejné dopravy v zákonech č. 266/1994 Sb, o drahách (dále ZoDr) a č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě (dále ZoSD). Zákonodárce zde opomněl vyřešit otázku platnosti prováděcích předpisů, které jízdu na černo upravovaly.⁵ Na tuto situaci upozornili a alternativy řešení z pozic občanského i správního práva hledali na stránkách časopisu Správní právo Ondruš a Šturmová.⁶ Jak se s touto situací vypořádávala aplikační praxe pak komentovali Pazderka a Vrcha.⁷

Na to, že ani po vyřešení tohoto problému Ústavním soudem a po novelizaci zmíněných předpisů nemají soudy jasno, upozornil Svoboda, který na stranách Právnického rádce řešil rozdílnou aplikační praxi plzeňského soudnictví ohledně promlčení nároků dopravce z jízdy na černo.⁸

Nejnovější příspěvek k dané problematice souvisí s rozsudkem Nejvyššího správního soudu 1 As 34/2010 k přestupkové odpovědnosti revizora. Je jím kritický článek Havla na blogu Jiné Právo polemizující s argumentací NSS ohledně možnosti revizora zadržet černého pasažéra.⁹

⁴ FIALA, J. ŠVESTKA, J. Úvaha nad některými otázkami osobní přepravy podle občanského zákoníku. *Socialistická zákonnost*. 1984, roč. 32, č. 3, s. 143-150.

KNAP, K. K některým otázkám smluvního vztahu z pravidelné hromadné osobní přepravy. *Socialistická zákonnost*. 1984, roč. 32, č. 5, s. 257-263.

FIALA, J. ŠVESTKA, J. K některým aktuálním otázkám osobní přepravy. *Právnick*. 1986, roč. 125, č. 10, s. 914-924.

⁵ Blíže kapitola 2. Vývoj právní úpravy jízdy na černo.

⁶ ONDRUŠ, R., ŠTURMOVÁ, D. Postavení "revizorů" městské hromadné dopravy. *Správní právo*. 1998, roč. 31, č. 6, s.364 – 370.

⁷ PAZDERKA, S. "Pokuta za černou jízdu": několik poznámek nad jedním rozsudkem. *Právní rozhledy*. 2000, roč. 8, č. 7, s. 307-308.

VRCHA, P. K institutu postihu (pokuty, přírážky) podle vyhlášky o městském přepravním řádu. *Právní rozhledy*. 2000, roč. 8, č. 9, s.397-400.

⁸ SVOBODA, K. Promlčení práv z jízdy „načerno“. *Právní rádce*. 2008, roč. 16, č. 8, s. 15-17.

⁹ HAVEL, B. Jezdit na černo se nesmí (!!)[online]. *Jiné Právo*. 2010[cit. 2011-22-10]. Dostupné z <<http://jinepravo.blogspot.com/2010/12/jezdit-na-čer-no-se-nesmi.html>>.

Kromě těchto článků, které spolu s judikaturou tvoří páteř problematiky řešené ve zvláštní části, jsem při zpracování podpůrně užil obecné literatury k soukromému právu a komentářů k Občanskému zákoníku. Z komentářové literatury bych především zdůraznil význam příspěvku Frinty do komentáře Eliáše a kol., v němž přehledně pojednává problematiku smluv o přepravě včetně historického vývoje a pojednává také otázku uzavírání přepravní smlouvy ve veřejné dopravě, rovněž ve vztahu k jízdě na černo.¹⁰

Co se týče judikatury, je nutno upozornit, že se jedná o věci malé hodnoty a výše sporné částky je určena přírůžkou k jízdě ve výši do 1.000 Kč a dlužným jízdám v ceně nejvýše několika desítek korun. Z tohoto důvodu je stanovením limitu 50.000 Kč pro účely přípustnosti dovolání od problematiky odstaven Nejvyšší soud dle §273 zákona č. 99/1963 Sb., Občanského soudního řádu(dále OSŘ). De lege lata se těmito věcem obvykle nevěnují ani krajské soudy v odvolání, hranice bagatelního sporu je zde ve výši 10.000 Kč dle §202 OSŘ.

Tím spíše ovšem nabývají na významu ojedinělé případy, kdy je problematika řešena u vrcholných soudních instancí. Těmito jsou pro jízdu na černo především nálezy pléna Ústavního soudu sp. zn. Pl. ÚS 33/2000 zabývající se problematikou obecně, především s důrazem na postavení dopravce a cestujícího z hlediska rovnosti stran. Druhým výrazným judikátem je pak rozsudek Nejvyššího správního soudu sp. zn. 1 As 34/2010, pocházející z oblasti přestupkové, který v této souvislosti řeší donucovací oprávnění revizora.

Celou problematikou jízdy na černo probíhá neujasněná otázka, na jakém základě vznikají práva a povinnosti. Ať již se jedná o debatu na stránkách Socialistické zákonnosti, balancující mezi přestupkem a porušením smlouvy¹¹, nebo o praxi plzeňského krajského soudu popisovanou v článku Svobody, kde soud obdobně váhá mezi porušením smluvní povinnosti a mimosmluvní odpovědností za škodu a

¹⁰ FRINTA, O. in ELIÁŠ, K. a kol. *Občanský zákoník: velký akademický komentář*. Praha: Linde, 2008, s. 2211 a násl.

¹¹ FIALA, J. ŠVESTKA, J. K některým aktuálním otázkám osobní přepravy. *Právník*.1986, roč. 125, č. 10, s. 914.

bezdůvodné obohacení.¹²

Právě na tuto situaci Svoboda reaguje: „*Můžeme tedy uzavřít, že povinnost zaplatit jízdné i přírážku k jízdě má jakákoliv osoba, která je při jízdě veřejným hromadným prostředkem přistižena bez platné jízdenky. Na právním odůvodnění této povinnosti (zda jde o plnění z přepravní smlouvy nebo o bezdůvodné obohacení) v podstatě nezáleží.* [zvýraznění, aut.]“¹³

V této práci hodlám prokázat, že na právní povaze jízdy na černo nejenže záleží, ale pokud mají práva a povinnosti dopravce a černého pasažéra obstát z hlediska principů současného právního řádu, jejich základem může být jediné smlouvou založený občanskoprávní vztah.¹⁴

Z tohoto pohledu se následně hodlám věnovat dalším dílčím otázkám a institutům spjatým s jízdou na černo, zejména právní povaze přírážky k jízdě, povaze oprávnění revizora a otázce promlčování práv dopravce z jízdy na černo.

Vzhledem k tomu, že v době zpracování této práce byl konečně schválen zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník (dále nový občanský zákoník, nOZ), hodlám průběžně posuzovat problematiku i de lege ferenda z pohledu tohoto kodexu.

Práci jsem se rozhodl rozdělit do dvou částí. V části obecné se po úvodním stručném výkladu pojmů a platné právní úpravy věnuji historickému ohlédnutí a poněkud problematické genezi porevoluční právní úpravy veřejné dopravy osob. Tuto část uzavírám obecnou úvahou nad postavením stran přepravní smlouvy a charakterem jízdy na černo v platném právu na základě rozhodnutí Ústavního soudu sp.zn. Pl. ÚS 33/2000 z hlediska principů soukromého práva.

Ve zvláštní části práce se věnuji výše avizované problematice vzniku práv a povinností z jízdy na černo, především tedy tomu, zda má tento vztah smluvní či mimosmluvní povahu. Rozebírám povahu přírážky k jízdě zejména v kontextu možné aplikace ustanovení občanského zákoníku o smluvní pokutě. Dále se pak věnuji

¹² SVOBODA, K. Promlčení práv z jízdy „načerno“. *Právní rádce*. 2008, roč. 16, č. 8, str. 16.

¹³ Tamtéž.

¹⁴ obdobně již v roce 1984 na základě tehdejší poněkud odlišné právní úpravy: FIALA, J. ŠVESTKA, J. Úvaha nad některými otázkami osobní přepravy podle občanského zákoníku. *Socialistická zákonnost*. 1984, roč. 32, č. 3, s. 149.

problematice promlčení, na kterou bylo poukázáno v literatuře v důsledku rozdílné interpretace zvláštní úpravy promlčení pro přepravu osob obsažené v ustanovení §108 občanského zákoníku v soudní praxi. Na závěr se zabývám oprávněním osoby provádějící kontrolu ve veřejných dopravních prostředcích, což je téma nedávno opět řešené v souvislosti s rozhodnutím Nejvyššího správního soudu 1 As 34/2010.

V této práci se zaměřuji hlavně na hmotněprávní stránku věci, stranou tak nechávám již zmíněné procesní otázky, které jsou příčinou častého mediálního zájmu o problematiku, ale jsou ve skutečnosti společné pro všechny spory nízké hodnoty. Problematika nákladů řízení nalézacího a exekučního by navíc sama o sobě jistě obstála jako samostatné téma diplomové práce.

Nakonec považuji za vhodné předeslat, že tato práce se věnuje výhradně fenoménu černého pasažéra *stricto sensu* a nikterak se nezaobírá shodně označovanou problematikou práva soutěžního, kterou je „*tzv. parazitní kořistění z výkonů soutěžitelových (též zvané „černé pasažérství“ nebo „free riding“, k němuž dochází např. zneužitím cizí myšlenky, cizího nápadu, cizí práce a cizího nákladu investovaného do jejich realizace)*“¹⁵

¹⁵ Definice přejata z Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 14.11.2008, sp. zn. 32 Cdo 166/2008.

OBECNÁ ČÁST – PRÁVNÍ ÚPRAVA, JEJÍ VÝVOJ, POSTAVENÍ STRAN PŘEPRAVNÍ SMLOUVY

1. Základní pojmy problematiky, platná právní úprava

Jak již uvádím v úvodu, negativní jev jízdy na černo je charakteristický pro konkrétní okruh právních vztahů vznikajících v souvislosti s tzv. *Veřejnou dráží a silniční dopravou*¹⁶. Jedná se o soubor vztahů, regulovaných odvětvími práva veřejného i soukromého, především správním a občanským právem. Tato kapitola je proto věnována bližšímu vymezení pojmů a základních právních pramenů s nimiž se budeme v této práci dále setkávat.

1.1 Veřejná doprava

V platném právu můžeme považovat veřejnou dopravu za zajištění veřejného zájmu dopravní obslužnosti, kterou zákon vymezuje jako „*zabezpečení dopravy po všechny dny v týdnu především do škol a školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu.*“¹⁷ Tato je zabezpečována státem, lokálně pak v samostatné působnosti krajů a obcí **na základě smluv o veřejných službách v přepravě cestujících s jednotlivými dopravci**.¹⁸

Z hlediska správněprávní úpravy rozlišuje zákonodárce zvlášť dopravu silniční v ZoSD a dráží v ZoDr, přičemž obě úpravy používají poněkud odlišnou terminologii, používám tedy pojem veřejná doprava jako souhrnný bez ohledu na druh dopravního prostředku, neboť obě dvě úpravy jsou z hlediska problematiky jízdy na černo shodné.¹⁹

Pokud srovnáme dostupné legální prameny, lze **veřejnou** (dráží a silniční) **dopravu** rozumět:

¹⁶ Vyhláška č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou dráží a silniční osobní dopravu. (dále VoPŘ)

¹⁷ §2 Zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

¹⁸ Tamtéž, §§ 3,4 a 9.

¹⁹ Srov. zejm.:

§37 Zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů. (dále ZoDr)

§18a Zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů. (dále ZoSD)

- činnost dopravce (coby subjektu oprávněného k provozování dopravy dle zákona o drahách nebo zákona o silniční dopravě)
- spočívající v pravidelné přepravě osob, zavazadel, věcí a živých zvířat na silnici či dráze,
- sloužící k zabezpečení veřejného zájmu dopravní obslužnosti,
- realizované v podobě individuálních občanskoprávních smluv o přepravě.²⁰

Výše řečené samozřejmě neznamená, že neexistuje soukromá (či neveřejná) doprava, která se bude také realizovat na základě smlouvy o přepravě dle občanského zákoníku, v případech jednotlivých dopravců ale prakticky nebude problém rozlišit, zda se o veřejnou dopravu jedná.²¹

1.2 Specifika smlouvy o přepravě osob ve veřejné dopravě

Základem platné právní úpravy jsou práva a povinnosti stran smlouvy o přepravě osob upravená ustanovením §760 OZ, což je **povinnost dopravce přepravit cestujícího řádně a včas**, které odpovídá **povinnost cestujícího zaplatit cenu – jízdné**.

Tato úprava je společná pro veškeré smlouvy o přepravě, kterých je ovšem mnoho druhů (letecká, drážní, silniční, ...). Pro bližší úpravu práv a povinností proto předpokládá ustanovení §772 OZ vydání zvláštních a prováděcích předpisů.²² Těmito předpisy jsou pro veřejnou dopravu výše zmíněné zákony upravující silniční a drážní dopravu (ZoDr a ZoSD) a Vyhláška č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu, která je prováděcím předpisem nejen podle ustanovení §772 OZ, ale také dle §18b ZoSD a §37 ZoDr. Tyto předpisy reagují na specifika veřejné osobní dopravy.

Charakteristickým rysem veřejné dopravy je její realizace založená na předplatném principu. Cestující si zakoupí od dopravce před vstupem do dopravního prostředku **jízdní doklad** (jízdenku), čímž splní povinnost zaplatit jízdné vyplývající z občanského zákoníku. Vstupem do vozidla pak využívá svého práva být přepraven řádně a včas. Při

²⁰ srov. §1 ZoDr, §1 ZoSD a §2 VoPŘ.

²¹ Detailní výklad k pojmu a jednotlivým druhům dopravy: FRINTA, O. in ELIÁŠ, K. a kol. *Občanský zákoník: velký akademický komentář*. Praha: Linde, 2008, s. 2219 a násl.

²² FIALA, J. KINDL, M. a kol., *Občanský zákoník: komentář*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2009, s. 1142.

vstupu do vozidla již není obvykle nikterak kontrolován, neboť při vysokém počtu přepravovaných osob by taková kontrola způsobila neúměrná zdržení.²³ Tato situace je samozřejmě zneužitelná, neboť umožňuje využít služby dopravce i osobě bez zaplaceného jízdního dokladu – tzv. černému pasažérovi.

1.3 Jízdenka

Dle vyhlášky o přepravním řádu se „*cestující pro účely kontroly uzavření přepravní smlouvy po dobu jejího plnění prokazuje platným jízdním dokladem, není-li dále stanoveno jinak.*“²⁴ Prodej jízdních dokladů zajišťuje dopravce a náležitosti jízdenky stanoví vyhláška o přepravním řádu.²⁵

V praxi se objevují jízdenky s různě dlouhými dobami platnosti, od jednorázových po roční, anonymní i vydané pro konkrétní osobu a navíc v různých formách, od klasické papírové až po elektronické „SMS jízdenky“.²⁶

O právní povaze jízdenky se v literatuře objevuje celá řada názorů, někteří autoři dokonce uvádí, že se jedná o zvláštní druh cenného papíru, mimo jiné proto, že platná právní úprava uvádí, že dopravce jízdenku prodává²⁷, což vede k úvaze o tom, že ohledně jízdenky je uzavírána zvláštní kupní smlouva.²⁸

Platnost jízdenky a v důsledku toho tedy i její právní povaha může být v řadě případů rozhodující pro možnost uložit přírážku k jízdnému. Vzhledem k poměrně detailní speciální úpravě platnosti jízdenky, zejména v ustanoveních §5 a násl. VoPŘ a navazujících smluvních podmínkách dopravců, se však v praxi dle výsledků mé rešeršní činnosti nejvíe tato otázka problematicky.²⁹ Pro krajní případ úmyslné jízdy na černo je

²³ VoPŘ.

Srov. také Nález Ústavního soudu ze dne 10.1.2001, sp. zn. Pl. ÚS 33/2000.

²⁴ §4 VoPŘ.

²⁵ Tamtéž, §7.

²⁶ srov. např. Smluvní přepravní podmínky PID [online].REGIONÁLNÍ ORGANIZÁTOR PRAŽSKÉ INTEGROVANÉ DOPRAVY.,[cit. 2011-22-10]. Dostupné z: <http://www.ropid.cz/download.php?s=1&idg=129&i=1&id=1145&file=%2Fdata%2FGalleries%2F126%2F129%2Fd1145_1_spp-pid_2008-12-14_d1_d2_d3_d4_d5_d6.pdf&Lang=cs>.

²⁷ §7 VoPŘ.

²⁸ FRINTA, O. in ELIÁŠ, K. a kol. *Občanský zákoník: velký akademický komentář*. Praha: Linde, 2008, s. 2248 a násl.

²⁹ V literatuře povahu jízdenky, typy dokladů a jejich platnost podrobně rozebírá: FRINTA, O. in ELIÁŠ, K. a kol. *Občanský zákoník: velký akademický komentář*. Praha: Linde, 2008, s. 2248 a násl.

navíc charakteristické, že černý pasažér jízdenku vůbec nemá.

1.4 Přepravní kontrola, revizor a přírážka k jízdě

Jádro právní úpravy jízdy na černo – v podobě ustanovení upravujících **přepravní kontrolu**³⁰ – obsahují ustanovení §37 ZoDr a §18a ZoSD . Vzhledem k tomu, že úprava přepravní kontroly je podle obou předpisů prakticky totožná, pracuji nadále v této práci zejména se zákonem č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě.³¹

Tato ustanovení umožňují **pověřené osobě dopravce** (revizor), kterou může být řidič a průvodčí vozidla nebo jiná **osoba pověřená dopravcem, vybavená kontrolním odznakem nebo průkazem dopravce**, mimo jiné následující:

- Uložit **cestujícímu, který se neprokázal platným jízdním dokladem**, zaplatit **přírážku** nebo vyžadovat od cestujícího, aby se prokázal osobním dokladem a sdělil osobní údaje.
- Vyloučit z přepravy cestujícího, který se na výzvu pověřené osoby neprokáže platným jízdním dokladem a nesplní povinnost zaplatit jízdné a přírážku.

Tomuto odpovídají povinnosti cestujícího dodržovat přepravní řád, smluvní přepravní podmínky a tarif a na výzvu pověřené osoby se prokázat platným jízdním dokladem. Neprokáže-li se platným jízdním dokladem, **zaplatit jízdné a přírážku**, nebo sdělit osobní údaje potřebné na vymáhání zaplacení jízdného a přírážky.

Maximální výše přírážky je zákonem limitována na 1000 Kč. Obdobný postup se uplatní i v případech jiného porušení přepravních podmínek – znečišťování vozidla, rušení klidné přepravy apod.³²

1.5 Černý pasažér a jízda na černo

Z výše uvedeného již víme, že ekvivalentem pojmu černý pasažér je dle platné právní úpravy **cestující, který se na výzvu pověřené osoby**(tedy revizora) **neprokázal**

³⁰ Tento pojem se v platné právní úpravě nevyskytuje, převzal jsem jej pro jeho výstižnost z dále citovaného Nálezu Ústavního soudu ze dne 10.1.2001, sp. zn. Pl. ÚS 33/2000.

³¹ Srov. Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 9. 9. 2010, sp. zn. 1 As 34/2010, body 43-45, kde NSS podotýká: „S ohledem na naprostou srovnatelnost § 18a zákona silniční dopravě a § 37 zákona o dráhách však pochybení krajského soudu při výběru správné právní normy na věc samou nemůže mít větší vliv.“

³² Pro přehlednost zpracováno volně dle §18a ZoSD.

platným jízdním dokladem. Černým pasažérem dle této definice ale není jen osoba, která úmyslně či přímo podvodně³³ využívá služeb dopravce bez zaplacení jízdného. Lze se jím stát i tím, že cestující z nedbalosti přejede zastávku, v níž hodlal vystoupit. Černým pasažérem se lze teoreticky stát dokonce i tím, že se cestující stane obětí kapsáře. Je tedy zřejmé, že přestože je pojem černého pasažéra z právního hlediska vymezen celkem jednoduše, skrývá se za ním celá řada faktických situací.

Černým pasažérem by mohla být i osoba, která povinnost zaplatit jízdné vyplývající z §760 OZ splnila. Široce je akceptován názor, že „*pro povinnost zaplatit přírážku k jízdnému [...] je rozhodující, zda se cestující při kontrole prokázal platnou jízdenkou, nikoliv to, zda jízdenku sice měl, ne však u sebe, anebo že jízdné zaplatil.*“³⁴ Jistou výjimku z tohoto pravidla vytváří praxe některých dopravních podniků, které pro takovéto případy přírážku k jízdnému dle svých smluvních přepravních podmínek účtují v podstatně zredukované výši.³⁵

1.6 Použití pojmů v této práci

Vzhledem k tomu, že legislativní vyjádření pojmů souvisejících s jízdou na černo jsou pro praktické použití přespříliš opisná, v zájmu přehlednosti textu nadále používám převážně jejich hovorové či zkrácené ekvivalenty.

Revizorem a pověřenou osobou se tedy rozumí pověřená osoba dopravce vybavená kontrolním odznakem nebo průkazem. Jízdenkou se rozumí jízdní doklad. Černým pasažérem se dále rozumí cestující bez platné jízdenky. Vše podle příslušných ustanovení právní úpravy obsažené v §18a ZoSD a §37 ZoDr.

³³ K naplnění skutkové podstaty podvodu dle trestního práva opakovanými jízdami na černo: ONDRUŠ, R., ŠTURMOVÁ, D. Postavení "revizorů" městské hromadné dopravy. *Správní právo*. 1998, roč. 31, č. 6, s. 366.

³⁴ Rozsudek Krajského soudu v Ústí nad Labem ze dne 19.2.1683, sp. zn. 13 Co 75/83 (Rc 20/1984). Toto rozhodnutí citují mimo jiné: MACEK, J. in ŠVESTKA, J. SPÁČIL, J. a kol. *Občanský zákoník: komentář*. 2. vyd. Praha C.H. Beck, 2009, s. 2266.

ŠÍMA, A. in FIALA, J. KINDL, M. a kol. *Občanský zákoník: komentář*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2009, s. 1142.

³⁵ Např.: Smluvní přepravní podmínky integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje [online]. KORDIS JMK, spol. s r. o., [cit. 2011-22-10]. Dostupné z: <<http://www.dpmb.cz/Default.aspx?seo=download&id=864>>.

2. Vývoj právní úpravy jízdy na černo

Následující výklad vývoje právní úpravy jízdy na černo má pro účely této práce především demonstrovat, jak vznikala platná právní úprava v reakci na předchozí pochybení zákonodárce, což je dle mého názoru důvodem její chabé kvality a malé provázanosti na obecné instituty soukromého práva.³⁶

Základní konstrukce úpravy veřejné dopravy byla i do novelizace v roce 1994 (viz dále) obdobná. Základní práva a povinnosti upravoval občanský zákoník, jednotlivé druhy přepravy z hlediska správního upravovaly zvláštní zákony a ty prováděla široká plejáda přepravních řádů, které specifikovaly práva a povinnosti cestujících, včetně řešení situace jízdy na černo.³⁷

Rozdíl spočíval dle některých názorů ovšem v tom, že revizor požíval veřejnoprávního postavení.³⁸ Za takovéto situace pak bylo zcela pochopitelné, že byl revizor oprávněn kontrolovat plnění přepravních podmínek cestujícími, zjišťovat osobní údaje a případně požadovat přírážku k jízdě - sankci zcela neproporcionální vůči hodnotě porušené povinnosti.

Tento stav svádí k tomu, abychom chápali jízdu na černo jako svého druhu přešupek.³⁹ Nutno ale podotknout, že proti takovémuto chápání byly již v době platnosti těchto předpisů vneseny námitky ze strany občanskoprávní teorie.⁴⁰

2.1 Problematický vznik platné právní úpravy

Do výše popsané doktrinárně neujasněné situace vstupuje zákonodárce v roce 1994

³⁶ Obsáhlejší výklad k vývoji smlouvy o přepravě jako takové např.:

FRINTA, O. in ELIÁŠ, K. a kol. *Občanský zákoník: velký akademický komentář*. Praha: Linde, 2008, s. 2212 a násl.

³⁷ Jednalo se konkrétně o zákon č. 51/1964, o drahách a zákon č. 68/1979 Sb., o silniční dopravě a vnitrostátním zasilatelství.

Podmínky přepravy upravovaly tyto přepravní řády:

Vyhláška č. 127/1964 Sb., o městském přepravním řádu, Vyhláška č. 132/1964 Sb., o železničním přepravním řádu, Vyhláška č. 3/1977 Sb., o přepravním řádu lanových drah.

³⁸ ONDRUŠ, R., ŠTURMOVÁ, D. Postavení "revizorů" městské hromadné dopravy. *Správní právo*. 1998, roč. 31, č. 6, s. 370.

Srov. také tehdejší širokou definici veřejného činitele dle §89 odst. 9 zákona č. 140/1969 Sb, Trestní zákon, ve znění zákona 148/1969 Sb.

³⁹ Tamtéž, s. 366.

⁴⁰ FIALA, J. ŠVESTKA, J. K některým aktuálním otázkám osobní přepravy. *Právník*. 1986, roč. 125, č. 10, s. 914 a násl.

přijetím již zmíněných ZoSD a ZoDr. Při jejich přípravě bohužel opomněl upravit osud prováděcích vyhlášek dosavadních předpisů, zejména přepravních řádů. Tyto obsahovaly právě úpravu právního postavení revizorů a možnost požadovat přírážku k jízdě. Vznikla tak situace, kdy tyto předpisy nebyly ani výslovně derogovány, ani převzaty. Derogována ale byla zmocňující ustanovení pro jejich vydání.⁴¹

Toto vyvolalo samozřejmě odezvu především z pozic správního a ústavního práva. Dle článku Ondruše a Šturmové došlo přijetím těchto zákonů k pozbytí platnosti vyhlášky č. 127/1964 Sb. o městském přepravním řádu. Revizoři ztratili veřejnoprávní postavení a z něj vyplývající oprávnění, především kontrolovat totožnost osob. Povaha přírážky k jízdě rovněž ztratila charakter veřejnoprávní sankce.^{42,43}

Titíž autoři se také pokusili přijít s alternativními řešeními postihu jízdy na černo, uvažují především o naplnění skutkové podstaty přestupku proti majetku a v opakovaných případech dokonce naplnění některé skutkové podstaty trestného činu. Uvažují taktéž možnost vyložit přírážku k jízdě, která má v tomto období oporu pouze v přepravních podmínkách dopravců, jako občanskoprávní smluvní pokutu, za problematickou však považují její zjevně nepřiměřenou výši vůči hodnotě porušené povinnosti.⁴⁴

Reakce na tuto situaci ze strany soudů byly různé, jak dosvědčuje například článek Vrchy, který porovnává přístupy soudů k této situaci.

Například okresní soud v Děčíně považoval oprávnění revizora kontrolovat dodržování přepravních podmínek a zjišťovat totožnost cestujících za opatření, které mohou v demokratickém státě náležet pouze subjektům, *“kterým výslovně stanoveným zákonným způsobem svědčí přesně definovaná veřejnoprávní oprávnění.”*⁴⁵

⁴¹ ONDRUŠ, R., ŠTURMOVÁ, D. Postavení "revizorů" městské hromadné dopravy. *Správní právo*. 1998, roč. 31, č. 6, s. 365.

⁴² Tamtéž, s. 370.

Obdobně PAZDERKA, S. "Pokuta za černou jízdu" : několik poznámek nad jedním rozsudkem. *Právní rozhledy*. 2000, roč. 8, č. 7, s.307-308.

⁴³ Veřejnoprávní postavení revizorů ve skutečnosti dle mého názoru zaniklo již ke dni 1.7.1990 novelizací ustanovení §89 odst. 8 tehdejšího trestního zákona zákonem č. 175/1990 Sb. Tedy zúžením legální definice pojmu veřejného činitele.

Srov. k tomu Rozsudek Krajského soudu České Budějovice ze dne 20.5.1993, sp. zn. 4 To 298/93.

⁴⁴ Tamtéž, str. 365-367.

⁴⁵ Rozsudek okresního soudu v Děčíně ze dne 31. 3. 2000, sp.zn. 19 C 173/99, cit. podle VRCHA, P. K

Oproti tomu Krajský soud v Ústí nad Labem zkoušel celou situaci vyřešit prostřednictvím institutů občanského práva: *“Základní povinnost cestujících je zaplatit cenu přepravy a dodržovat podmínky, za kterých se přeprava poskytuje. Při nesplnění těchto povinností je cestující povinen zaplatit i zvláštní peněžitou sankci, která má povahu smluvní pokuty...”*⁴⁶

Vzhledem k tak rozdílnému chápání přepravní kontroly a přírážky k jízdnému různými soudy není tedy překvapivé, že některé soudy tento nárok dopravních podniků uznávaly a jiné naopak zamítaly.

Tuto nepřehlednou situaci ukončil Ústavní soud řadou nálezů, kterými dal za pravdu dopravním podnikům bránícím se proti zamítavým rozhodnutím obecných soudů.⁴⁷ Dle názoru Ústavního soudu postačovalo k udržení platnosti přepravních řádů ustanovení §772 OZ, které předpokládá vydání prováděcích předpisů upravujících jednotlivé druhy smluv o přepravě.⁴⁸ Ústavní soud tak nedal za pravdu výše zmíněným autorům, kteří předpokládali, že došlo k derogaci přepravního řádu a tím i ustanovení upravujících přírážku k jízdnému.

V mezidobí na nejistou právní existenci dopravní kontroly stihl zareagovat zákonodárce novelizacemi ZoSD (účinnost novely 1.4.1998) a ZoDr (účinnost novely 1.4.2000), které institut přepravní kontroly a přírážky k jízdnému navrátily do českého práva, tentokrát již nikoliv v prováděcím předpise, ale na zákonné úrovni.⁴⁹

Vývoj právní úpravy přepravní smlouvy ve veřejné dopravě završilo vydání vyhlášky č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu, která konečně výslovně derogačním ustanovením §50 zrušila dosavadní přepravní řády a nahradila je jednotnou úpravou.

institutu postihu (pokuty, přírážky) podle vyhlášky o městském přepravním řádu. *Právní rozhledy*. 2000, roč. 8, č. 9, s. 399.

⁴⁶ Rozsudek krajského soudu v Ústí nad Labem ze dne 14.3.2000, sp. zn. 9 Co 168/2000, cit. podle téhož.

⁴⁷ pro potřeby této práce používám nadále nálezy Ústavního soudu ze dne 1.11.2001, sp. zn. III. ÚS 274/01, (obdobně IV. ÚS 274/01, III. ÚS 275/01, II. ÚS 275/01, I. ÚS 276/01)

⁴⁸ Nález Ústavního soudu ze dne 1.11.2001, sp. zn. III. ÚS 274/01.

⁴⁹ Srov. §18a ZoSD a §37 ZoDr v příslušných zněních.

2.2 Závěrem k historickému ohlédnutí

Shora popsaná anabáze vzniku platné právní situace má dle mého názoru škodlivý dopad na vnímání institutů spjatých s jízdou na černo dodnes.

Ani před návratem dualismu veřejného a soukromého práva po roce 1989 nebyla právní povaha institutů spjatých s jízdou na černo ujasněná a docházelo ke sporům o tom, zda má být přírážka k jízdě ukládána ve správním řízení nebo v občanském soudním řízení.⁵⁰

Naneštěstí nebyla přijata nová úprava, která by respektovala fakt, že oprávnění revizora a přírážku k jízdě již rozhodně nelze vysvětlit veřejnoprávním postavením revizora. Místo toho byla pouze mezera v zákoně, která byla vytvořena výše popsaným pochybením zákonodárce, zalepena ustanoveními §18a ZoDr a §37 ZoSD. Tato ustanovení byla následně opakovaně novelizována ve snaze zpřesnit práva revizorů a povinnosti černého pasažéra.

Na jednu stranu došlo nakonec ke zrušení ustanovení o přepravní kontrole, o jejichž legitimitě s ohledem na veřejnoprávní postavení revizora byly vzneseny pochybnosti. Na druhou stranu se obsahově totožná ustanovení objevila v právu znovu, tentokrát argumentačně nepodepřená veřejnou mocí.⁵¹ Tuto situaci zákonodárce navíc zkomplikoval tím, že v nové právní úpravě přepravní kontroly používá pojmy tradičně spjaté s výkonem veřejné moci a autoritativním rozhodováním o právech a povinnostech. Revizor je tak podle ustanovení §18a odst. 1 ZoSD oprávněn cestujícím udílet **příkazy** k zajištění bezpečnosti a plynulosti přepravy, **uložit** černému pasažérovi zaplacení přírážky a **vyloučit** z přepravy cestujícího, který nedodrží přepravní podmínky.

Nabízí se tedy otázka, zda lze vůbec přepravní kontrolu vysvětlit čistě na soukromoprávním základě nebo se ve skutečnosti jedná o zakamuflované mocenské postavení revizora, čemuž je věnována následující kapitola.

⁵⁰ Srov. FIALA, J. ŠVESTKA, J. K některým aktuálním otázkám osobní přepravy. *Právník*.1986, roč. 125, č. 10, s. 914 a násl.

⁵¹ V těchto úvahách vycházím z výše citované porevoluční reflexe. Je nutno je ovšem brát *cum grano salis* s přihlédnutím k tomu, že ani v době platnosti těchto předpisů nebyla povaha jízdy na černo ujasněna.

3. Postavení stran přepravní smlouvy - Pl. ÚS 33/2000

Právní úprava žádné problematiky, a tedy ani jízdy na černo, neexistuje ve vzduchoprázdnu. Právě naopak, je vyjádřením konkrétních potřeb společnosti a jednotlivých subjektů, které fungují jako východiska právo tvorby (tzv. materiální prameny práva).⁵² Hodláme-li se zabývat otázkami spojenými s tímto institutem, je nanejvýš vhodné podstoupit od konkrétních ustanovení a podívat se na postavení stran vztahu, který je předmětem právní regulace, ze širší perspektivy. Takovýto náhled na problematiku poskytl Ústavní soud ČR v rozhodnutí sp. zn. Pl. ÚS 33/2000.

Ústavní soud se k bagatelním věcem staví obecně rezervovaně, zastává názor, že „v případech tzv. bagatelních věcí [...] je ústavní stížnost v podstatě vyloučena s výjimkou zcela extrémních pochybení obecného soudu přivozujících zřetelný zásah do základních práv.“⁵³ Na jeho půdu se tak jízda na černo dostala oklikou návrhem okresního soudu v Karviné na zrušení zákona pro rozpor s ústavním pořádkem dle Čl. 95 odst. 2 Ústavy.⁵⁴

Z hlediska skutkového se zde jednalo o klasický případ jízdy na černo, spočívající v tom, že „žalovaný se v Praze dne 26. 6. 1998 na lince č. 113 hromadné dopravy provozované žalobcem nemohl prokázat přepravnímu kontrolorovi platným jízdním dokladem a naplnil tak podmínky pro to, aby na něm žalobce požadoval úhradu částky ve výši 408,- Kč.“⁵⁵

3.1 Námitky obecného soudu vůči zákonu č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě

Okresní soud v Karviné napadl v tomto případě ustanovení §18a a následujících ZoSD, která upravují právě přepravní kontrolu.

Okresní soud založil svoji úvahu na dualismu veřejného a soukromého práva a tomu odpovídající rovnosti stran soukromoprávních vztahů:

„Podle čl. 1 Listiny lidé jsou svobodní a rovní v důstojnostech i v právech. [...] toto] se pak podle názoru soudu přenáší i do normy nižší právní síly, a to do § 2 odst. 2 občanského zákoníku, podle kterého v občanskoprávních vztazích mají účastníci rovné

⁵² Srov. např. GERLOCH, A. *Teorie práva*. 4. upravené vyd. Plzeň: Aleš Čeněk, 2007, s. 74.

⁵³ Usnesení Ústavního soudu ze 28. 4. 2011, sp. zn. II.ÚS 1141/11.

⁵⁴ Ústavní zákon č. 1/1993 Sb., Ústava české republiky, ve znění pozdějších předpisů.

⁵⁵ Nález Ústavního soudu ze dne 10.1.2001, sp. zn. Pl. ÚS 33/2000.

postavení.

*Norma předložená ke zrušení, jejíž ustanovení by v tomto případě soud musel použít, je podle názoru Okresního soudu v Karviné svým charakterem normou veřejnoprávní, nepřipustně zvýhodňující žalobce v poměru soukromoprávním a tedy je v rozporu s čl. 1 Listiny (a § 2 odst. 2 občanského zákoníku). **Jednostranné zvýhodnění na straně dopravce spočívá v možnosti ukládat sankci a stanovit její výši v podobě tzv. přírážky v případě, že se cestující neprokáže platným jízdním dokladem. O uložení sankce a tedy o tom, že byla porušena povinnost, rozhoduje pověřená osoba druhé smluvní strany, té, která by měla být v rámci vzniklého vztahu ve stejném postavení, jako strana žalovaná.** [zvýrazněno a zkráceno, aut.]”⁵⁶*

Dle mého názoru je tento návrh okresního soudu zapříčiněn právě výše popisovanou nekvalitou platné právní úpravy. Zejména se zde projevuje paradox přechodu jízdy na černo z koncepce veřejnoprávní na koncepci soukromoprávní, spojený se ztrátou postavení veřejného činitele na straně revizorů, kterému ale nekorespondovala žádná výrazná obsahová změna v právní úpravě.

3.2 Reakce Ústavního soudu

Ústavní soud argumentaci okresního soudu nepřijal jednak s poukazem na fakt, že na provozování veřejné hromadné dopravy má **pochoitelný a významem přepravy osob odůvodněný zájem i stát**, který proto reguluje některé otázky přepravy osob zákonem. Dle Ústavního soudu je „*právní řád České republiky sice založen na dualismu veřejného a soukromého práva, toto rozlišování práva na dvě velké oblasti vycházející z klasického římského práva nelze však pojímat dogmaticky, [...] V současné době není soukromé a veřejné právo odděleno "čínskou zdí". Dochází k častějšímu a užšímu prolínání, kombinaci i vzájemnému intenzivnímu ovlivňování prvků soukromoprávních a veřejnoprávních.* [zvýrazněno a zkráceno, aut.]”⁵⁷

Druhým argumentem Ústavního soudu je pak vyváženost ZoSD, protože dle něj „*nelze vytrhovat jednotlivá ustanovení z kontextu, neboť zákon jako celek neurčuje pouze [okresním soudem] napadené povinnosti cestujícího a oprávnění dopravce, nýbrž*

⁵⁶ Nález Ústavního soudu ze dne 10.1.2001, sp. zn. Pl. ÚS 33/2000.

⁵⁷ Tamtéž.

*celý je koncipován tak, aby práva a povinnosti obou stran smluvního vztahu byla zachována v určité rovnováze.*⁵⁸

3.3 Co Ústavní soud neřekl

Argument „čínskou zdí“ k poměru vztahu práva soukromého a veřejného je nepochybně pravdivý, ale mám vůči němu dvě výtky.

Jednak pro rozhodovací praxi stejně nakonec musíme vědět, ze které z těchto dvou oblastí brát principy, jaký předpis pro nás bude subsidiárně aplikovatelný a jaké orgány budou řešit nastalé spory, takže toto tvrzení plně platí toliko pohledem práva ústavního, nikoliv už práva „jednoduchého“.

Druhá výtka směřuje vůči argumentaci „pochopitelným zájmem státu“. Problematika veřejné dopravy není charakteristická jen kvůli veřejnému zájmu na dopravní obslužnosti, ale i svým technickým prováděním, což uznává i Ústavní soud.⁵⁹

Myslím tedy, že otázku legitimacy přepravní kontroly musíme řešit především z pozic soukromoprávních. Zejména bych varoval před zjednodušujícím pohledem, který vyplývá ze stanoviska Ministerstva dopravy a spojů uváděného v citovaném rozhodnutí, podle nějž je veřejný zájem dán zejména spoluúčastí veřejného rozpočtu.⁶⁰

Veřejná doprava je totiž zajišťována jednak subjekty založenými a majetkově ovládanými veřejnoprávními korporacemi⁶¹, jednak soukromými dopravci. Oba dva tyto typy subjektů veřejnou dopravu provádí na základě smlouvy o zajišťování veřejné dopravy uzavírané s veřejnoprávní korporací právě za spoluúčasti veřejného rozpočtu podle zákona č. 194/2010 Sb, o veřejných službách v přepravě cestujících. Na základě této smlouvy však již provádí přepravu vlastním jménem a na vlastní riziko, jízda na černo je tedy újmou nikoliv rozpočtu veřejného ale újmou v první řadě soukromého

⁵⁸ Nález Ústavního soudu ze dne 10.1.2001, sp. zn. Pl. ÚS 33/2000.

⁵⁹ Nález Ústavního soudu ze dne 10.1.2001, sp. zn. Pl. ÚS 33/2000:

„V dnešní době při velkém počtu přepravovaných osob je již zcela nemyslitelné vracet se do dob usměrněného nástupu cestujících pouze jedněmi dveřmi nebo k prodeji jízdenek ve vozidle průvodčím.“

⁶⁰ Tamtéž.

⁶¹ např. Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, k tomu:

Výroční zpráva Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciová společnost, za rok 2010 [online]. Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, [cit. 2011-22-10]. Dostupné z: <http://www.dpp.cz/download-file/4100-Vyrocní_zpráva_DPP_2010-cz.pdf>.

subjektu – dopravce.

Fakt, že případné ztráty některých dopravních podniků, tedy těch ovládaných veřejnoprávními korporacemi, se přímo promítnou do veřejného rozpočtu nepovažují za relevantní. Tento názor ostatně podporuje i ustanovení §8 odst. 5 zmíněného zákona, podle něž smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ani není smlouvou veřejnoprávní. Vazba na veřejný rozpočet je z právního hlediska tedy velice nepřímá, zprostředkovaná výhradně soukromoprávním smluvním vztahem.

Názor vysvětlující přepravní kontrolu pouze na základě vztahu k veřejným rozpočtům by mohl do budoucna vést k nepodloženému zvýhodnění obecních a státních dopravních podniků oproti dopravcům, kteří by veřejnou dopravu provozovali na vlastní podnikatelské riziko.⁶² Zejména pokud bychom na jeho základě de lege ferenda svěřili přepravní kontrolu nikoliv dopravci, ale například obecní policii.

Východiskem pro řešení problému přepravní kontroly dle mého názoru tak není poměr soukromého a veřejného, ale toliko princip rovnosti stran v soukromém právu a s ním úzce související principy autonomie vůle a ochrany slabší strany. Ústavní soud rovinu principů soukromého práva přeskakuje a přechází z úvah o veřejném a soukromém právu přímo ke konkrétním ustanovením zákona, pokusím se tedy tuto rovinu doplnit.

Okresní soud v Karviné vychází ve své argumentaci z učebnicového modelu občanskoprávního vztahu, který je založen na dokonalé rovnosti stran, již odpovídá dokonalá smluvní svoboda.⁶³ Logicky tedy dochází k závěru, že úprava přepravní kontroly toto postavení deformuje.

Oproti tomu v argumentaci Ústavního soudu lze dohledat implicitně obsažen i další princip soukromého práva – ochranu slabší smluvní strany. Tato vychází z faktu, že rovnost subjektů ve své ideální podobě neodpovídá realitě a smluvní strany mají

⁶² K rozdílu mezi subjekty založenými za účelem podnikání a subjekty založenými veřejnoprávní korporací pro plnění veřejných potřeb srov. např. judikaturu NSS k právu na informace dle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, srov.:

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 15. 10. 2010 sp. zn. 2 Ans 7/2010,
Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 19. 10. 2011 sp. zn. 1 As 114/2011.

⁶³ HURDÍK, J., LAVICKÝ, P. *Systém zásad soukromého práva*. 1. vyd. Brno : Masarykova univerzita, 2010, s. 82 a násl.

rozdílná výchozí postavení, typicky profesionální podnikatel oproti spotřebiteli. Striktní uplatnění rovnosti⁶⁴ vede k tomu, že nerovnost výchozích pozic způsobuje i nerovnost ve výsledku. Smyslem ochrany slabší smluvní strany je právě vyrovnání ekonomických, informačních, odborných a jiných rozdílů. Rovnost jako cíl tedy vyžaduje nerovnou úpravu právních prostředků.⁶⁵

Samozřejmě by bylo možno namítnout, že stranou, která by dle této logiky měla být chráněna, je cestující a nikoliv dopravní podnik, který je profesionálem a nadto často monopolistou.⁶⁶

Ochrana cestujícího je samozřejmě u veřejné dopravy osob ošetřena v rámci ZoDr, ZoSD a VoPŘ stanovením celé řady povinností dopravce. Ostatně plně se ztotožňuji s tvrzením, že „*provozování dopravy za účelem přepravy cizích osob je zásadně vyhrazeno odborně způsobilým osobám, které tak činí v rámci své obchodní nebo jiné podnikatelské činnosti. Dopravce je zde tudíž v postavení dodavatele, zatímco cestující v postavení spotřebitele. Smlouva o přepravě osob tedy bude zásadně smlouvou spotřebitelskou[...]*“⁶⁷

Vyčerpává se ale tímto uplatnění principu ochrany slabší smluvní strany v přezkoumávané úpravě? Dle mého názoru nikoliv a bylo by ji v určitém rozsahu možno vztáhnout právě i na dopravce. Tento můj názor podporuje souvislost mezi principy ochrany slabší smluvní strany a autonomií vůle.

Autonomii vůle lze chápat jako projev 4 základních svobod: svobody učinit právní úkon, svobody výběru adresáta, svobody volby obsahu a svobody volby formy.⁶⁸ Právě tyto svobody jsou v rámci fakticky nerovného vztahu omezeny tím, že silnější strana si může diktovat podmínky, čímž dochází k tomu, že je autonomie vůle slabší strany

⁶⁴ Tedy například tak, jak ji chápe Okresní soud v Karviné v komentovaném nálezu.

⁶⁵ Tamtéž. s. 120-121.

⁶⁶ Tento fakt například zdůrazněn B. Havlem v reakci na rozhodnutí NSS sp. zn. 1 As 34/2010: „*Nedávalo by větší smysl uvažovat o postavení Dopravního podniku coby monopolisty? O zjevné absenci trhu a jeho vlivu na ochotu a schopnost přepravců na černé pasažéry reagovat jinak?*“ HAVEL, B. Jezdit na černo se nesmí (!!)[online]. *Jiné Právo*. 2010[cit. 2011-22-10]. Dostupné z <<http://jinepravo.blogspot.com/2010/12/jezdit-na-černo-se-nesmi.html>>.

⁶⁷ FRINTA, O. in ELIÁŠ, K. a kol. *Občanský zákoník: velký akademický komentář*. Praha: Linde, 2008, s. 2232.

⁶⁸ HURDÍK, J., FIALA, J., HRUŠÁKOVÁ, M. *Úvod do soukromého práva*. 3. nezměň. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2006. s. 81.

omezena, a to až do té míry, že se redukuje pouze na rozhodnutí smlouvu uzavřít či neuzavřít⁶⁹. Typicky právě ve výše zmíněných spotřebitelských smlouvách.

Situace dopravce v kontextu jízdy na černo je obdobná ale z hlediska omezení svobody vůle opačná. Přestože dopravce určuje svými přepravními podmínkami obsah smluvního vztahu, nemá již vliv na to, kdo využije jeho konkludentní nabídky učiněné přistavením dopravního prostředku.

Způsob provádění veřejné dopravy tedy technicky neumožňuje dopravci realizovat zejména svobodu volby adresáta. Přitom právě tato možnost, prováděná předběžnou kontrolou zaplacení jízdného, by byla asi jediným efektivním způsobem, jak předejít zejména opakovaným úmyslným jízdám na černo. Toto je dle mého názoru rozhodující fakt, z něž lze dovodit legitimitu přepravní kontroly dopravce.

3.4 Odůvodnění přepravní kontroly

Přepravní kontrola vyrovnává zásadní faktické omezení autonomie vůle na straně dopravce. Subjekt ideálně rovného vztahu by totiž na opakované porušení smlouvy druhou stranou mohl právě využitím této svobody reagovat tak, že by příště prostě smlouvu neuzavřel. Přepravní kontrolu je také nutno vnímat jako doplněk k celé řadě dalších ustanovení, která naopak vyrovnávají pozici cestujícího (spotřebitele) vůči dopravci (podnikateli), což ostatně říká i Ústavní soud.⁷⁰

Můžeme tedy dle mého názoru uzavřít, že úprava přepravní kontroly nevyžaduje veřejnomocenské postavení na straně revizora, neboť se jedná o modifikovanou soukromoprávní úpravu, která je odůvodněna nejen veřejným zájmem na zajištění dopravní obslužnosti, ale především faktickým omezením smluvní svobody na straně dopravce, které vyplývá z technického provádění veřejné osobní dopravy.

⁶⁹ HURDÍK, J., LAVICKÝ, P. *Systém zásad soukromého práva*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2010, s. 95.

⁷⁰ Nález Ústavního soudu ze dne 10.1.2001, sp. zn. Pl. ÚS 33/2000.

ZVLÁŠTNÍ ČÁST – DÍLČÍ INSTITUTY SOUVISEJÍCÍ S JÍZDOU NA ČERNO

V této části se hodlám věnovat jednotlivým institutům právního vztahu vznikajícího v souvislosti s jízdou na černo. Minulou kapitolu jsem na základě judikatury Ústavního soudu uzavřel s tím, že není důvodu zatahovat do problematiky jízdy na černo úvahy o nějakých zvláštních oprávněních dopravců vycházejících z veřejného práva, neboť zvýhodněné postavení dopravce při provádění přepravní kontroly je odůvodnitelné na základě svobody vůle a rovnosti stran.

Na úvod této části si vypůjčím a rozvedu (možná až ad absurdum) jeden praktický příklad z komentáře Frinty: Představme si situaci, kdy náhodný kolemjdoucí pomůže na žádost matky s kočárkem s naložením kočárku do tramvaje.⁷¹ V okamžiku, kdy je kočárek naložen, řidič zavírá dveře a dobrotivý kolemjdoucí se proti své vůli stává cestujícím. Než stačí na další zastávce vystoupit, přichází revizor.

Pomiňme teď procesní problematiku dokazování takovéto situace a zvažme ji z hlediska aplikace platné hmotněprávní úpravy. Prvním přístupem, kterému je také věnována tato část práce, je zamyslet se nad tím, jak se člověk stane **cestujícím**. Musíme pak totiž uvážit, zda jsou práva a povinnosti dopravce a černého pasažéra založena smluvně či vznikají na jiném základě, a vzít následně v potaz z toho vyplývající důsledky v podobě aplikace ustanovení občanského zákoníku upravujících vady právních úkonů či naopak mimosmluvní odpovědnost a její limity.

Z hlediska znění platné první úpravy se jedná o otázku, zda příslušná ustanovení §37 ZoDr a §18a ZoSD užívají pojem cestující ve stejném významu jako §760 OZ a značí výhradně stranu přepravní smlouvy jak uvádí Frinta.⁷²

Oproti této úvaze stojí názor, že ZoDr a ZoSD nepodmiňují právo na přírážku tím, že mezi pasažérem a provozovatelem dopravního prostředku došlo k uzavření smlouvy o přepravě. „*Stačí, když se černý pasažér na výzvu kontrolora neprokáže platným jízdním dokladem a zákonu je jedno, zda černý pasažér uzavřel přepravní smlouvu.[...] Povinnost zaplatit jízdné i přírážku k jízdnému má tak jakákoliv osoba, která je při jízdě*

⁷¹ FRINTA, O. in ELIÁŠ, K. a kol. *Občanský zákoník: velký akademický komentář*. Praha: Linde, 2008, s. 2245.

⁷² Tamtéž, s. 2246.

veřejným hromadným prostředkem přistižena bez platné jízdenky.“⁷³

Cílem této části je tak propojit velmi obecnou argumentaci kapitoly minulé s jednotlivými instituty jízdy na černo za účelem zjištění, zda je jízda na černo smluvním institutem, nebo zda na odůvodnění existence právního vztahu mezi dopravcem a černým pasažérem opravdu nezáleží.

4. Vznik práv a povinností při jízdě na černo

V literatuře a dostupné judikatuře k otázce uzavírání smlouvy o přepravě osob ve veřejné dopravě již bylo v zásadě dosaženo shody. „*Přistavení dopravního prostředku do zastávky za účelem umožnit nástup cestujících je konkludentní nabídkou na uzavření smlouvy s jasně daným obsahem (§760 a násl. obč.z., přepravní řád, smluvní přepravní podmínky). Nastoupení osoby do dopravního prostředku pak nelze vyložit jinak než jako konkludentní akceptaci učiněné nabídky.*“⁷⁴

K tomuto názoru se přiklonil i Ústavní soud v dříve zmiňovaném nálezu Pl. ÚS 33/2000 a aplikoval jej i na situaci černého pasažéra: „*Tím, že cestující nastoupí do dopravního prostředku, pak konkludentně přistupuje na celý rozsah poskytované služby. Mlčky přistupuje i na další, obecně známé vedlejší ujednání smlouvy, totiž mít u sebe platnou jízdenku a na vyzvání ji předložit ke kontrole.*“⁷⁵

Nepřímo smluvní povahu jízdy na černo potvrdil i Nejvyšší soud, lze-li na to tedy usuzovat z usnesení o procesní způsobilosti, kde u 14leté černé pasažérky uvažuje i o její způsobilosti hmotněprávní: „*Způsobilost k uzavírání smlouvy o přepravě osob, z níž pro cestujícího mimo jiné vyplývá povinnost zaplatit stanovené jízdné, byla u povinné vzhledem k jejímu věku nepochybně dána.*“⁷⁶

Z výše uvedených pramenů je dle mého názoru zřejmé, že nejvyšší soudní orgány i

⁷³ Svoboda, K. Promlčení práv z jízdy „načerno“. *Právní rádce*. 2008, č. 8, s.15.

⁷⁴ FRINTA, O. in ELIÁŠ, K. a kol. *Občanský zákoník: velký akademický komentář*. Praha: Linde, 2008, s. 2245.

Obdobně se k problematice uzavření smlouvy vyslovují také Šíma, A. in FIALA, J. KINDL, M. a kol., *Občanský zákoník: komentář*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2009, s. 1442.

obdobně také Macek, J. in ŠVESTKA, J. SPÁČIL, J. a kol. *Občanský zákoník: komentář*. 2. vyd. Praha C.H. Beck, 2009, s. 2266.

⁷⁵ Nález Ústavního soudu ze dne 10.1.2001, sp. zn. Pl. ÚS 33/2000.

⁷⁶ Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 29.11.2005, sp. zn. 20 Cdo 2775/2004.

většinová doktrína se shodují, že smlouva o přepravě je uzavřena konkludentními jednáními dopravce a cestujícího, přičemž není relevantní, zda cestující splnil povinnost zaplatit jízdné – tedy jedná-li se o černého pasažéra.

Jenže v případě jízdy na černo se jedná o bagatelní spory, takže neméně důležitá je praxe okresních soudů. Právě ta spolu s částí literatury přinesla námitky proti smluvnímu pojmání jízdy na černo, se kterými je dle mého názoru nutno se vypořádat.

4.1 Námitky proti smluvnímu pojmání jízdy na černo.

Na jedno zajímavé rozhodnutí z praxe upozorňuje Svoboda. V jím komentovaném rozhodnutí týkajícím se promlčení krajský soud konstatuje: „*Právo cestujícího, přepravované osoby, aby byl dopravcem přepraven do místa určení řádně a včas vznikne však pouze tomu, kdo použije dopravní prostředek za stanovené jízdné. Právo z přepravy nevznikne proto v žádném případě tzv. Černému pasažérovi, osobě, která je sice cestujícím, která však neuzavřela (zaplacením jízdného) s přepravcem přepravní smlouvu* [zvýraznění, aut.]“⁷⁷

Obdobné tvrzení se vyskytuje i v literatuře, konkrétně v komentáři Souška a kol. k VoPŘ: „*Nevyužije-li cestující možnosti zakoupit si jízdenku před nástupem do vozidla ani ve vozidle, je považován za cestujícího bez platné jízdenky, tedy přijímá plnění dopravce neoprávněně, tj. bez právního důvodu (tzv. neplatící pasažér)* [zvýraznění, aut.]“⁷⁸

Tyto výňatky v sobě obsahují hned 2 otázky:

- 1) **Má na uzavření smlouvy o přepravě vliv nezaplacení jízdného?**
- 2) **Dochází k uzavření smlouvy o přepravě i přesto, že práva stran při jízdě na černo jsou oproti běžné realizaci tohoto smluvního typu diametrálně odlišná?**

K těmto dvěma námitkám proti smluvnímu pojmání jízdy na černo bych pak přidal ještě námitku vznesenou Knapem již v roce 1984:

⁷⁷ Rozsudek Krajského soudu v Plzni ze dne 25.3.2008, sp. zn. 56 Co 120/2008. (nepubl., kopie získána autorem dle zák. č. 106/1999 Sb.)

parafrazováno v SVOBODA, K. Promlčení práv z jízdy „načerno“. *Právní rádce*. 2008, č. 8, s.15.
⁷⁸ SOUŠEK, J., SAMSEYLOVÁ, H., STEHLÍK, M. *Přepravní řád pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu s komentářem*. Olomouc: Anag, 2002, s. 22.

3) **Může být uzavřena smlouva o přepravě přesto, že na straně černého pasažera zjevně není dána vůle zaplatit jízdné a tedy vlastně ani uzavřít smlouvu?**⁷⁹

4.1.1 Vliv nezaplacení jízdného

Tvrzení, že smlouva o přepravě v případě jízdy na černo není uzavřena z důvodu nezaplacení jízdného má velmi silnou oporu v platné právní úpravě.

Uzavírání smlouvy o přepravě je pro veřejnou dopravu osob speciálně upraveno v §3 VoPŘ. Dle tohoto ustanovení je přepravní smlouva uzavřena, „*jestliže cestující využije svého práva k přepravě z jízdního dokladu tím, že nastoupí do vozidla nebo vstoupí do označeného prostoru přístupného jen s platným jízdním dokladem. Přepravní smlouva je též uzavřena, umožní-li dopravce cestujícímu nastoupení do vozidla bez jízdenky a jízdné cestující zaplatí bezodkladně po nástupu do vozidla.*“⁸⁰ Pro uzavření smlouvy o přepravě jsou tedy stanoveny kumulativně 2 podmínky:

- nastoupení do vozidla,
- držení platného jízdního dokladu nebo alespoň jeho bezodkladného zakoupení, například u řidiče, je-li to dle přepravních podmínek možné.

Z hlediska doslovného jazykového výkladu §3 VoPŘ musíme dát výše citovanému názoru Krajského soudu v Plzni za pravdu.

Opačný názor předkládá Frinta, dle něj je nutno toto ustanovení vykládat tak, že i v případě jízdy na černo je uzavřena přepravní smlouva. Odkazuje v tomto kontextu na lépe formulované ustanovení zrušené vyhlášky č. 71/1999 Sb., o přepravním řádu pro silniční dopravu osob. Podle této vyhlášky byla uzavřena smlouva o přepravě **nastoupením do vozidla, pokud cestující toto vozidlo neopustí před zahájením jízdy** bez ohledu na to, zda cestující má jízdní doklad. Tato formulace pro případ jízdy na černo nevzbuzovala pochybnosti.⁸¹

⁷⁹ KNAP, K. K některým otázkám smluvního vztahu z pravidelné hromadné osobní přepravy. *Socialistická zákonnost*. 1984, roč. 32, č. 5, s. 261.

⁸⁰ §3 VoPŘ.

⁸¹ FRINTA O. in ELIÁŠ, K. a kol. *Občanský zákoník: velký akademický komentář*. Praha: Linde, 2008, s. 2243 a násl.

S tímto názorem souhlasím, protože bez vzniku smluvního vztahu mezi dopravcem a černým pasažérem při jízdě na černo dle mého názoru nelze v platném právu ukládat přírážku k jízdnému ani provádět přepravní kontrolu, jak objasním v následujících kapitolách.

Důkazem toho, že je §3 VoPŘ vnitřně rozporný a tedy je nutno jej aplikovat obezřetně, je i srovnání této úpravy vzniku přepravní smlouvy s §40 odst. 1 téže vyhlášky. Toto ustanovení, systematicky vložené do Hlavy II., která je výslovně nadepsána **práva z přepravní smlouvy**, zaručuje cestujícímu pro případ neprovedení přepravy ze strany dopravce právo na vrácení jízdného.

Nabízí se tedy otázka, zda vzniká podle VoPŘ právo na vrácení jízdného v případě, že nebylo přistaveno vozidlo dopravce, cestující do něj neměl možnost vstoupit. Tím pádem by ale podle §3 nikdy nedošlo k uzavření přepravní smlouvy.

Dle čistě jazykového výkladu zákona nikoliv. Takovýto výklad ale vede k absurdním důsledkům, neboť by právo na vrácení jízdného nikdy vzniknout nemohlo. Doslovná aplikace VoPŘ bez ohledu na obecnou úpravu právních úkonů obsaženou v OZ tedy dle mého názoru selhává i co do podmínky nástupu do vozidla.

Právní vztah vznikající ve veřejné dopravě je komplikovanější kvůli existenci institutu jízdenky, na což upozornili již v roce 1986 Fiala a Švestka, ze současné literatury na tento problém poukazuje Frinta v komentáři Eliáše a kol.

Realizace povinností stanovených §760 OZ se fakticky ve veřejné dopravě rozpadá na dvě funkčně spjaté samostatné činnosti. Jednak se jedná o zakoupení⁸² jízdenky, což je právní vztah v jehož rámci se realizuje povinnost cestujícího zaplatit jízdné, vůči němuž je cestujícímu vydán jízdni doklad. Druhou činností je již vlastní přeprava, při níž cestující využívá podle §3 VoPŘ právo na přepravu z jízdniho dokladu, kterému teprve odpovídá povinnost dopravce podle §760 provést dopravu řádně a včas.⁸³

⁸² Tento termín používá i platná právní úprava, Frinta poukazuje na fakt, že zakoupení jízdenky je pojmem přejatým do zákona z hovorové řeči a dřívější právní úpravy používaly neutrálního termínu „opatření“ jízdenky:
FRINTA, O. in ELIÁŠ, K. a kol. *Občanský zákoník: velký akademický komentář*. Praha: Linde, 2008, s. 2250.

⁸³ Tamtéž, s. 2258.
obdobně FIALA, J. ŠVESTKA, J. Úvaha nad některými otázkami osobní přepravy podle občanského

Fiala a Švestka v tomto kontextu hovoří o existenci přepravní smlouvy v širším smyslu, který zahrnuje koupi jízdenky i provedení přepravy, a přepravní smlouvy v užším smyslu, která představuje právě jen provedení přepravy na základě již zakoupené jízdenky.⁸⁴ Tato „dualistická povaha“ smlouvy o přepravě ve veřejné dopravě není v platné právní úpravě zohledněna, což způsobuje výše zmíněné interpretační potíže.

4.1.2 Odlišnost v obsahu právního vztahu mezi řádnou smlouvou o přepravě a jízdou na černo

Podle ustanovení §760 občanského zákoníku vzniká cestujícímu, který zaplatí stanovené jízdné, právo, aby byl přepraven řádně a včas. Situace přistiženého černého pasažéra je v tomto ohledu zcela odlišná. Černý pasažér, který odmítne zaplatit jízdné a přírážku může být z dopravy vyloučen a navíc po něm může být vymáhána přírážka spolu s dlužným jízdným podle příslušných ustanovení §37 ZoDr nebo §18a ZoSD.

Takovýto stav může být *prima facie* matoucí, ale nepovažují ho za důvod, proč by takováto situace měla vypovídat o tom, že nedošlo k uzavření smlouvy. Je nutné si uvědomit, že se jedná o vztah **synallagmatický**, podle ustanovení §560 OZ tedy platí, že se může splnění závazku domáhat jen ta strana, která již splnila, či je alespoň připravena plnit.

Na tom nic nemění ani fakt, že u přepravní smlouvy ve veřejné dopravě je obvyklé zálohové plnění cestujícího, tedy zakoupení jízdenky před vstupem do vozidla. **K okamžiku uzavření smlouvy je tak již objektivně dáno, že černý pasažér nesplnil primární povinnost zaplatit jízdné vyplývající z §760 OZ.** Tím pádem v okamžiku, kdy bude v rámci přepravní kontroly vyzván pověřenou osobou dopravce k předložení jízdního dokladu, tuto povinnost také nesplní.

Ustanovení §3 odst. 5 VoPŘ navíc výslovně umožňuje splnění smlouvy ze strany dopravce alternativním způsobem – vyloučením z přepravy osobou oprávněnou. Nelze tedy dát za pravdu výše citovanému názoru Souška a kol., že právo dopravce na

zákoníku. *Socialistická zákonnost*. 1984, roč. 32, č. 3, s. 145.

⁸⁴ FIALA, J. ŠVESTKA, J. Úvaha nad některými otázkami osobní přepravy podle občanského zákoníku. *Socialistická zákonnost*. 1984, roč. 32, č. 3, s. 146.

zaplacení jízdného je založeno na bezdůvodném obohacení.⁸⁵ Jedná se o právo na plnění ze synallagmatické smlouvy stranou, která již svoji povinnost splnila alternativním, zákonem předvídaným, způsobem.

V této souvislosti se nabízí se také otázka, kdy dojde k porušení smlouvy při jízdě na černo. Jsem toho názoru, že platná právní úprava velmi správně tento situuje vznik práva na přírážku k jízdnému teprve k nepředložení jízdního dokladu při přepravní kontrole.⁸⁶

Teoreticky lze uvažovat i o okamžiku nástupu do vozidla bez platné jízdenky. Tímto okamžikem jistě dochází k porušení povinnosti zaplatit jízdné dle §760 OZ. Opačný výklad, který by říkal, že povinnost zaplatit jízdné je nahrazena povinností prokázat se jízdním dokladem by v důsledku vedl k tomu, že nepřistižený černý pasažér by vlastně smlouvu neporušil a činil by tak z jízdy na černo jakousi legitimní aleatorní variantu řádné přepravní smlouvy.

Ze znění §37 ZoDr a §18a ZoSD v každém případě vyplývá, že teprve provedení dopravní kontroly a právě porušení povinnosti jízdenku předložit ke kontrole zakládá povinnost k úhradě přírážky k jízdnému. I kdyby tedy dopravní podnik zjistil totožnost černého pasažéra jiným způsobem než při přepravní kontrole, jak zvažují někteří autoři⁸⁷, právo na přírážku k jízdnému nevznikne a dopravní podnik by se mohl domáhat pouze dlužného jízdného.

Prakticky je tato úvaha ovšem bez významu, protože výkon přepravní kontroly je jediným způsobem, který umožňuje o jednání černého pasažéra získat důkazní prostředky.

4.1.3 Vada právního úkonu - nedostatek vůle na straně černého pasažéra

Poslední námitkou, která byla k tomuto problému vznesena je, že ze strany černého pasažéra není dána jedna z náležitostí právního úkonu – vůle uzavřít smlouvu.⁸⁸ Opačný

⁸⁵ SOUŠEK, J., SAMSEYLOVÁ, H., STEHLÍK, M. *Přepravní řád pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu s komentářem*. Olomouc: Anag, 2002, s. 22.

⁸⁶ srov. §18a ZoSD, § 37 ZoDr.

⁸⁷ PULKRÁBEK, Z. Svépomoc v soukromém právu. *Právní rozhledy*. 2001, roč. 9, č. 7, s. 308.

⁸⁸ KNAP, K. K některým otázkám smluvního vztahu z pravidelné hromadné osobní přepravy. *Socialistická zákonnost*. 1984, roč. 32, č. 5, s. 261.

názor tvrdí, že úmysl černého pasažéra nezaplatit a neuzavřít přepravní smlouvu není relevantní a smlouva je uzavřena vstupem do vozidla.⁸⁹

Přikláním se spíše k druhému názoru. Ze strany černého pasažéra se totiž v tomto případě očividně jedná o nedostatek vážnosti vůle v podobě tzv. vnitřní výhrady.

Vnitřní výhradou se přitom rozumí **neprojevené** omezení vůle jedné ze stran. Ke vztahu vůle a projevu se objevila již celá řada názorů, z nichž některé kladou důraz na samotnou vůli, jiné na projev. Jistou střední cestu představuje teorie ochrany důvěry, která zohledňuje jednak samotnou vůli jednající osoby, ale jak již z názvu vyplývá také důvěru adresátů projevu.⁹⁰ Právě „*na základě teorie ochrany důvěry se dovozuje, že vnitřní výhrada nemá vliv na platnost právního jednání. Kdo vědomě lže, nezaslouží ochrany.*“⁹¹

Tato teoretická úvaha je také důležitá de lege ferenda, protože nOZ výslovně upravuje tzv. zdánlivé právní jednání a říká, že o právní **jednání nejde, chybí-li vůle jednající osoby**, přičemž k takovému jednání **se nepřihlédne**⁹², což je důsledek prakticky srovnatelný se současnou absolutní neplatností dle ustanovení §37 OZ.

Byla-li by takováto námitka před soudem vznesena, je třeba důsledně zvažovat, zda vůle strany dána opravdu nebyla, například vis absoluta v podobě násilného zavlčení do dopravního prostředku, nebo zda se v tomto případě jedná jen o neprojevenou vnitřní výhradu.

Opět je třeba nenechat se zmást tím, že k uzavření smlouvy dochází konkludentní formou, tedy samotným vstupem do dopravního prostředku. Pokud si stejnou situaci představíme například u smlouvy ve formě notářského zápisu, o níž by následně jedna ze stran prohlašovala, že byla učiněna s vnitřní výhradou a je tedy neplatná, tak je zřejmé, že námitka nedostatkem vůle na straně černého pasažéra vede pro smluvní praxi k neudržitelným důsledkům.

⁸⁹ FIALA, J., ŠVESTKA, J., K některým aktuálním otázkám osobní přepravy, Právník, roč.1986, č.10, str. 920.

⁹⁰ BEZOUŠKA, P. in FIALA, J. KINDL, M. a kol., *Občanský zákoník: komentář*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2009, s. 199.

⁹¹ Tamtéž.

⁹² §551 a násl. nOZ.

Odlišnou situaci naopak představuje příklad citovaný v úvodu této části – tedy vstup do vozidla při pomoci s kočárkem. V tomto případě je odlišná vůle jednajících osoby naprosto zřejmá z dané společenské situace, je tedy vyjádřena, není v rozporu s ochranou důvěry druhé strany a bude možné ji ostatně dokázat i svědecky v případném soudním řízení.

4.2 De lege ferenda

Přestože úprava obsažená v novém občanském zákonu problematiku právních úkonů a především jejich platnosti mění, základ problému vzniku smluvního vztahu při jízdě na černo spočívá především v nepříliš kvalitní vyhlášce o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu.

Na základě výše popsaných problémů, které tato úprava způsobuje, se plně přikláním k názoru O. Frinty, který pro novou úpravu této problematiky navrhuje následující:

Jednak ponechat okamžik vzniku smlouvy na obecné úpravě, smlouva by tedy vznikala okamžikem setkání dvou souhlasných projevů vůle. Zvláště by přitom byla upravena situace, kdy dopravce umožní nástup do vozidla bez platného jízdního dokladu. V tomto případě by mělo být výslovně uvedeno, že přepravní smlouva je uzavřena i v případě, že si cestující jízdenku bezprostředně po nástupu do dopravního prostředku nezakoupí – tedy v případě jízdy na černo.⁹³

Takováto konstrukce by nepůsobila interpretační potíže jako současný § 3 VoPŘ, který nezohledňuje „dualistickou“ povahu smlouvy o přepravě ve veřejné dopravě.

Za zvážení by dle mého názoru rovněž stálo navrátit úpravu přepravní smlouvy o veřejné dopravě na zákonnou úroveň, přičemž by bylo vhodné odstranit roztržičnost úpravy přepravní kontroly mezi § 37 ZoDr a § 18a ZoSD a ponechat tyto předpisy pouze správněprávnímu aspektu úpravy veřejné dopravy. Došlo by tak k podstatnému zjednodušení a zpřehlednění současného modelu, v němž je právní úprava obsažena v OZ, dle druhu dopravního prostředku pak v zákoně o drahách a zákoně o silniční dopravě, a vyhlášce o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu.⁹⁴

⁹³ FRINTA, O. in ELIÁŠ, K. a kol. *Občanský zákoník: velký akademický komentář*. Praha: Linde, 2008, s. 2243.

⁹⁴ Přičemž samozřejmě nesmí dojít k rozporům mezi úpravou zákonnou a prováděcími vyhláškami, srov.

5. Přírážka k jízdě

Přírážka k jízdě je asi tím nejcharakterističtějším prvkem právního ošetření jízdy na černo. V této kapitole stručně shrnu relevantní právní úpravu v ZoDr a ZoSD a OZ. Budu se věnovat názorům, které k přírážce k jízdě vyslovil Ústavní soud a na jejich základě se pokusím vysvětlit, proč považuji vznik smluvního vztahu mezi černým pasažérem a dopravcem za nezbytnou podmínku pro ukládání přírážky k jízdě.

Na závěr bych chtěl de lege ferenda navrhnout progresi přírážky k jízdě při opakované jízdě na černo, k čemuž mne inspiroval článek ze švýcarských médií, na nějž jsem při rešerši narazil.

5.1 Platná právní úprava a názor Ústavního soudu

Úprava ukládání přírážky k jízdě je v §37 ZoDr a §18a ZoSD v podstatě shodná:

„Pověřená osoba je oprávněna [...] uložit cestujícímu, který se neprokázal platným jízdním dokladem, zaplatit přírážku [...] Výši přírážky stanoví dopravce v přepravních podmínkách. Výše přírážky nesmí přesáhnout částku 1000 Kč.“⁹⁵

Dle názoru Ústavního soudu vysloveného v nálezu sp.zn. Pl.ÚS 33/2000 má tato sankce povahu smluvní pokuty, ustanovení o přírážce k jízdě jednak ukládá cestujícímu povinnost, zároveň jej ale stanovením maximální výše chrání před svévolí dopravce.⁹⁶ V pozdějších nálezech řešících situaci kolem nejasné derogace předchozí právní úpravy⁹⁷ tuto koncepci upřesňuje a říká, že přírážka k jízdě má povahu penále dle OZ.⁹⁸

Obě dvě pojetí jsou dle mého názoru v zásadě možná.

O institutu penále říká OZ následující: *„Ustanovení o smluvní pokutě se použijí i na pokutu stanovenou pro porušení smluvní povinnosti právním předpisem (penále)“⁹⁹*

Toto ustanovení je analogicky přejato i do §2052 nOZ. Vzhledem k tomu, že výše

k tomu: FRINTA, O. in ELIÁŠ, K. a kol. *Občanský zákoník: velký akademický komentář*. Praha: Linde, 2008, s. 2256, 2310.

⁹⁵ §18a ZoSD.

⁹⁶ Nález Ústavního soudu ze dne 10.1.2001, sp. zn. Pl. ÚS 33/2000.

⁹⁷ Srov. Kapitulu 2.: Vývoj právní úpravy jízdy na černo.

⁹⁸ Nález Ústavního soudu ze dne 1.11.2001, sp. zn. III. ÚS 274/01.

⁹⁹ § 544 odst. 3 OZ.

přirážky k jízdnému je stanovena až v přepravních podmínkách dopravce, přičemž může být i zcela opomenuta¹⁰⁰, nemyslím si, že úprava přirážky k jízdnému v ZoDr a ZoSD je dostatečně konkrétní, abychom mohli hovořit o pokutě **stanovené právním předpisem**.

Oproti pojmání přirážky k jízdnému jako smluvní pokuty dle občanského zákoníku by naopak bylo možno argumentovat tím, že podle §544 odst. 2 OZ je pro smluvní pokutu obligatorně vyžadována písemná forma.

Ustanovení §37 ZoDr a §18a ZoSD, která předvídají zakotvení přirážky k jízdnému ve smluvních přepravních podmínkách dopravce, představují dle mého názoru speciální úpravu formy pro potřeby konkludentně uzavírané smlouvy o přepravě osob. Nic tedy v platném právu nebrání vykládat přirážku k jízdnému jako smluvní pokutu dle OZ, bez potřeby odkazovat na poněkud problematický institut penále. De lege ferenda navíc již vůbec není v §2048 a násl. nOZ předvídána písemná forma pro ujednání o smluvní pokutě.

5.2 Proč musí mít přirážka k jízdnému povahu smluvně stanovené sankce?

Na přirážce k jízdnému lze dle mého názoru definitivně vyvrátit výše uvedené tvrzení, že na právním odůvodnění povinnosti zaplatit přirážku a jízdné nezáleží. Moje základní námitka je totožná jako proti aplikaci institutu penále. Zákon neukládá cestujícímu zaplatit přirážku k jízdnému ve výši 1000 Kč, nemůžeme tedy podle mého názoru uvažovat o tom, že se jedná o speciální úpravu k občanskoprávním ustanovením o mimosmluvní odpovědnosti.

Ustanovení §18a odst. 3 ZoSD říká, že černý pasažér je povinen zaplatit přirážku ve výši, kterou stanoví **(smluvní) přepravní podmínky dopravce**.

Není proto dle mého názoru náhodou, že se Ústavní soud v nálezu Pl. ÚS 33/2000 přiklonil ke smluvnímu pojmání jízdy na černo.

Dle názoru Ústavního soudu: Rovnost stran „*znamená především, že zde není vztah podřízenosti a nadřízenosti a to, že žádný z účastníků tohoto vztahu nemůže v zásadě*

¹⁰⁰ např. Smluvní přepravní podmínky pro veřejnou osobní železniční dopravu [online]. Student Agency s.r.o., [cit. 2011-22-10]. Dostupné z: <<http://jizdenky.studentagency.cz/miranda2/export/sites/m2jizdenky/cs/vlak/prepravni-rad/SPP-RJ.pdf>>.

jednostranným úkonem vnutit jinému nějakou povinnost.“¹⁰¹

Vezmeme-li v úvahu, že výši přírážky stanoví přepravní podmínky, které jsou dokumentem dopravce, existují v platném právním řádu dva způsoby, jak se takovýto dokument může stát pro černého pasažera závazným. Jednak by se mohlo jednat o cestu veřejnoprávní, tedy zmocněním k vydání podzákoného předpisu, nebo na základě projevu vůle černého pasažera k uzavření smlouvy.

Přestože §49 VoPŘ předpokládá vydání přepravních podmínek dopravcem, bylo opakovaně judikováno, že smluvní přepravní podmínky nejsou právním předpisem, ale pouze soukromým dokumentem dopravce.¹⁰² Dovožovat jakousi „pod-podzákonou“ normotvornou pravomoc pro dopravní podniky mi v českém ústavním prostředí nedává sebemenší smysl, nebudu se tedy pokoušet tuto divokou tezi dále vyvracet.¹⁰³

Interpretace tvrdící, že při jízdě na černo nedochází ke vzniku smluvního vztahu mezi černým pasažérem a dopravcem, černému pasažérovi vnucuje sankci, kterou určuje soukromý dokument dopravce. Takový výklad je proto dle mého názoru v rozporu s výše rozebíraným judikátem Ústavního soudu. Představoval by totiž porušení ústavních limitů pro ukládání práv a povinností, čemuž se soud svým výkladem jízdy na černo, který založil na smluvním vztahu elegantně vyhnul.

Na právním odůvodnění jízdy na černo tak nejenže záleží, ale **uzavření smlouvy o přepravě je nezbytnou podmínkou pro možnost vyžadovat smluvní pokutu - přírážku k jízdnému**. Smluvní pokuta má totiž akcesorický charakter, nevznikl-li tedy hlavní závazek, nemohlo vzniknout ani právo na smluvní pokutu – přírážku k jízdnému.¹⁰⁴

¹⁰¹ Nález Ústavního soudu ze dne 10.1.2001, sp. zn. Pl. ÚS 33/2000.

¹⁰² Usnesení Krajského soudu v Hradci Králové ze dne 15. 10. 2003, sp. zn. 24 Co 163/2003.

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

V literatuře FRINTA O. in ELIÁŠ, K. a kol. *Občanský zákoník: velký akademický komentář*. Praha: Linde, 2008, s. 2219.

¹⁰³ Ostatně takováto úvaha nestála za pozornost ani Ústavnímu soudu v nálezu Pl.ÚS 33/2000 ani Nejvyššímu správnímu soudu v rozsudku 1 As 34/2010.

¹⁰⁴ KINDL, M. in FIALA, J., KINDL, M. a kol., *Občanský zákoník: komentář*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2009, s. 1008.

5.3 Relevance zavinění na straně černého pasažéra

Dle platné právní úpravy je pro vznik práva na smluvní pokutu dispozitivně vyžadováno zavinění dlužníka. Podle ustanovení §545 odst. 3 OZ: „*Nevyplývá-li z dohody něco jiného, není dlužník povinen smluvní pokutu zaplatit, jestliže porušení povinnosti nezavinil.*“¹⁰⁵

Měli bychom tedy uvážit zda se toto ustanovení uplatní i při vzniku práva na přírážku k jízdnému, především s přihlédnutím ke zvláštním předpisům. Přestože v této práci opakovaně poukazují na naprostou srovnatelnost ustanovení §37 ZoDr a §18a ZoSD, v tomto konkrétním aspektu se liší.

Ustanovení §18a odst. 2 písm. c) ZoSD uvádí, že neprokáže-li se cestující platným jízdním dokladem, je povinen zaplatit jízdné a přírážku, ...

Ustanovení § 37 odst. 5 písm. b) ZoDr obdobné následky spojuje s tím, že se cestující neprokáže platným jízdním dokladem **z příčin na své straně**.

Z těchto ustanovení zvláštních předpisů dle mého názoru vyplývá, že v současnosti je relevance zavinění pro vznik práva na přírážku k jízdnému výslovně dána pouze u veřejné dopravy železniční.

Takovéto roztržštění právní úpravy podle dopravního prostředku považují za nevhodné jak pro potenciálního černého pasažéra „bez zavinění“, tak pro dopravce, který může provozovat svoje služby zároveň podle obou zákonů různými přepravními prostředky. Z tohoto důvodu by mělo být ustanovení §545 odst. 3 OZ vztaženo i na dopravu silniční, neboť jeho aplikaci §18a ZoSD nevylučuje.

V této souvislosti také považují za vhodné upozornit, že úprava smluvní pokuty de lege ferenda v §2048 a násl. nOZ již zavinění pro vznik práva na smluvní pokutu nezohledňuje. Výše uvedený korigující závěr můžeme učinit jen pro platný OZ. Do budoucna bude nutné, aby zákonodárce jednu z variant vybral pro obě úpravy, nebo nejlépe úpravu přepravní kontroly sloučil do jednoho předpisu.

Prakticky bude mít dle mého názoru ovšem tento závěr pouze omezený dopad, neboť bude obtížné prokazovat, že černý pasažér porušení povinnosti prokázat se jízdenkou

¹⁰⁵ §545 odst. 3 OZ.

nezavinil. V případě sporu, když by černý pasažér tuto skutečnost prokázal, by ji ovšem dle mého názoru soudy měly zohlednit a přírážku k jízdě nepřiznat.

Pro případnou novelu zvláštních předpisů by vzhledem k důkazní obtížnosti bylo dle mého názoru vhodnější založit ve shodě s §2048 a násl. nOZ právo na přírážku k jízdě na objektivním základě, tedy bez ohledu na zavinění. Postih „profesionálních“ černých pasažérů by pak mohl být zpřísněn zvyšováním přírážky v případě opakovaných jízd na černo, jak navrhuji dále.

5.4 Výše přírážky a její přiměřenost

Jak již bylo uvedeno, výši přírážky stanovují dopravci ve svých smluvních přepravních podmínkách, ZoDr a ZoSD limitují výši přírážky k jízdě hodnotou 1000 Kč.

Na některé situace, kdy se účtování přírážky k jízdě v plné výši jeví nepřiměřeným, reaguje smluvní praxe některých dopravců v přepravních podmínkách výrazným snížením přírážky. Například smluvní přepravní podmínky IDS JMK stanoví, že pokud se cestující neprokáže platnou přepravní průkazkou s kupónem (jízdni doklad s delší dobou platnosti vydávaný na jméno konkrétního držitele), přestože byl v době kontroly jejím držitelem, může do pěti pracovních dnů tuto skutečnost prokázat a bude mu účtována přírážka ve výši pouze 50 Kč.¹⁰⁶

Jelikož jsme ale dospěli k závěru, že přírážka k jízdě má povahu smluvní pokuty, je jisté na místě zvážit, zda je přiměřená smluvní pokuta ve výši 1000 Kč¹⁰⁷ k zajištění povinnosti, která se pohybuje ve výši řádově desítek korun.¹⁰⁸

V platné právní úpravě lze uvažovat možnost neplatnosti takového ujednání pro rozpor s dobrými mravy dle ustanovení §39 OZ, de lege ferenda pak bude aktuální otázka, zda bude možno výši přírážky k jízdě soudně moderovat podle §2051 nOZ,

¹⁰⁶ Smluvní přepravní podmínky integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje [online]. KORDIS JMK, spol. s r. o., [cit. 2011-22-10]. Dostupné z: <<http://www.dpmb.cz/Default.aspx?seo=download&id=864>>.

¹⁰⁷ K tomu, že dopravní podniky mají tendenci využívat horní hranice stanovené platnou právní úpravou: BUKAČ, P. Revize jízdenek aneb Vyplatí se jezdit na černo? [online]. Měšec.cz. 2006 [cit. 2011-22-10]. Dostupné z: <<http://www.mesec.cz/clanky/revize-jizdenek-aneb-vyplati-se-jezdit-nacerno/>>.

¹⁰⁸ ONDRUŠ, R., ŠTURMOVÁ, D. Postavení "revizorů" městské hromadné dopravy. *Správní právo*. 1998, roč. 31, č. 6, s. 367.

kteří stanoví: „Nepřiměřeně vysokou smluvní pokutu může soud na návrh dlužníka snížit s přihlédnutím k hodnotě a významu zajišťované povinnosti až do výše škody vzniklé do doby rozhodnutí porušením té povinnosti, na kterou se vztahuje smluvní pokuta.“¹⁰⁹

Aplikaci obou výše zmíněných institutů považuji za možnou, nicméně je třeba si uvědomit že tím, co rozhoduje o nepřiměřenosti smluvní pokuty, není pouze její výše v poměru k zajištěné povinnosti. Dle judikatury Nejvyššího soudu „je třeba zejména přihlédnout k účelu smluvní pokuty, k okolnostem, za nichž byla sjednána, k výši zajištěné částky, ke vzájemnému poměru výše hlavního závazku a smluvní pokuty apod. Zákon zde ponechává soudu širokou možnost uvážení, aby rozhodnutí o platnosti smluvního ujednání věřitele a dlužníka v konkrétní věci odpovídalo obecně sdílenému pojetí ekvity a mravnosti.“¹¹⁰

Ujednání o smluvní pokutě nepředstavuje pouze paušalizovanou náhradu škody, ale především vyjadřuje zvýšený ekonomický zájem smluvní strany na řádném splnění smlouvy.¹¹¹ Přestože se přírážka k jízdnému jeví problematicky z hlediska poměru smluvní pokuty a zajištěné částky, je zde o to patrnější zvýšený ekonomický zájem na řádném plnění smlouvy. Tento je dán způsobem provádění veřejné dopravy, který neumožňuje kontrolovat plnění povinnosti každým jednotlivým cestujícím a v důsledku oslabuje pozici dopravce, protože umožňuje velmi snadno využívat jeho služeb bez zaplacení jízdného.¹¹²

Přírážku k jízdnému ve výši 1.000 Kč, byť je nepřiměřená vzhledem k hodnotě jízdného, tak dle mého názoru nelze považovat *per se* za rozpornou s dobrými mravíky dle platné právní úpravy ani za nepřiměřenou pro účely moderace podle nOZ.

5.5 De lege ferenda – progrese přírážky při opakovaných jízdách na černo

Jak již uvádím v první kapitole, může se za jízdou na černo skrývat řada faktických situací. Proto by bylo dle mého názoru vhodné v právu zohlednit, zda se v konkrétním

¹⁰⁹ §2051 nOZ.

¹¹⁰ Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 30. 3. 2011, sp.zn.32 Cdo 1432/2010.

¹¹¹ ELIÁŠ, K., TĚGL, P. in ELIÁŠ, K. a kol. *Občanský zákoník: velký akademický komentář*. Praha: Linde, 2008, s. 1567.

¹¹² Srov. s obecnými úvahami o postavení stran přepravní smlouvy v Kapitole 3.

případě jedná o černého pasažera, který například jízdenku ztratil, nebo ostříleného profesionála.¹¹³ De lege lata je přinejmenším v drážní dopravě zohledněno zavinění při jízdě na černo. Nicméně z hlediska důkazního bude situace „nezaviněného“ černého pasažera tak obtížná, že by bylo efektivnější rozlišovat mezi různými druhy černých pasažérů jinak.

Inspiraci pro řešení této situace jsem našel ve zprávě Neue Zürcher Zeitung, která poukazuje na úspěch zvyšování přírážky k jízdě na černo při opakovaných jízdách na černo ve Švýcarsku.¹¹⁴

Progresivní přírážky jsou dle citovaného článku od roku 2006 účtovány na základě záznamu v databázi dopravce. Za první jízdu na černo je účtována přírážka ve výši 80 švýcarských franků (cca 1.600 Kč), při druhé příležitosti 120 franků (cca 2.400 Kč) a při třetí 150 franků (cca 3.000 Kč). Nejpozději po třetí kontrole pak následuje podání trestní oznámení.¹¹⁵

Pozitivem takového řešení je právě to, že v důsledku rozlišuje (bez nutnosti dokazovat zavinění) mezi černými pasažéry nahodilými a osobami zneužívajícími veřejnou dopravu pravidelně. Takovéto řešení má podle mě opodstatnění i z hlediska smluvní svobody. Je přece logické, že se smluvní stranou, která již jednou smlouvu porušila, budeme příště jednat obezřetněji a smlouvu uzavřeme s větším využitím zajišťovacích institutů.

Dalším hlediskem, které zmiňuje i citovaný článek, je ochrana osobních údajů. V současnosti již ale stejně dopravní podniky s osobními údaji černých pasažérů nakládají za účelem vymáhání pohledávek.¹¹⁶

¹¹³ Zajímavou „typologii“ černých pasažérů a analýzu problému z ekonomického hlediska uvádí: Lorenc, V. Být černý je hra? Zatím![online]. Pricing idiot's Blog. 2011. [cit. 2011-22-10]. Dostupné z: <<http://pricingidiot.com/2011/03/21/byt-cerny-je-hra-zatim/>>.

¹¹⁴ HÄUPTLI, L. SBB registrieren halbe Million Schwarzfahrer[online].Neue Zürcher Zeitung AG. 2009 [cit. 2011-22-10]. Dostupné z: <http://www.nzz.ch/nachrichten/politik/schweiz/sbb_registrieren_halbe_million_schwarzfahrer_1.1847549.html>.

glosované české shrnutí: MICHL, Z. Dopad progresivní pokuty za černou jízdu dopravce překvapil[online]. ŽelPage.cz. 2009 [cit. 2011-22-10]. Dostupné z: <<http://www.zelpage.cz/zpravy/6903>>.

¹¹⁵ Tamtéž. Pro zjednodušení uvažován kurz 20Kč : 1CHF.

¹¹⁶ K limitům nakládání s osobními údaji černých pasažérů srov. Rozsudek Nejvyššího správního soudu

Takováto úprava by dle mého názoru musela být učiněna přímo v zákoně, neboť by vyžadovala změnu současného stropu ve výši 1000 Kč, a to nikoliv jeho prostým navýšením, ale výslovným odstupňováním. Prosté navýšení stropu by asi vedlo spíše ke skokovému nárůstu přírážek, než aby je dopravní podniky využily k zavedení progresu prostřednictvím smluvních podmínek.

ze dne 25.3.2011, sp. zn. 2 As 21/2011.

Jedná se o případ, kdy právní zástupce dopravního podniku zveřejnil údaje o jízdách na černo autora kritické reportáže za účelem jejího zpochybnění.

6. Promlčení práv z jízdy na černo

Na problematiku promlčení poukázal na stránkách Právního rádce v již zmiňovaném článku Promlčení práv z jízdy „načerno“ Svoboda. Přestože jsem se dříve kriticky vyjádřil k některým jeho okrajovým úvahám, řešení vlastní problematiky promlčení považuji za vhodné a v zásadě se s ním ztotožňuji.

6.1 Platná právní úprava a aplikační praxe

Otázka promlčení práv z přepravy je v platném občanském právu zakotvena v ustanovení §108 OZ, dle kterého se *„práva z přepravy se promlčují za jeden rok s výjimkou práv na náhradu škody u přepravy osob.“*¹¹⁷

Problematickým se v aplikační praxi Krajského soudu v Plzni v případech jízdy na černo ukázala právě interpretace pojmu **práva z přepravy**. Ustanovení §108 upravující zkrácenou roční promlčecí lhůtu nebylo aplikováno v prvním případě s odůvodněním, že při jízdě na černo nevzniká přepravní smlouva.¹¹⁸ Druhý v článku uváděný rozsudek sice uznává, že i v případě jízdy na černo vzniká smluvní vztah, §108 vykládá restriktivně tak, že se jedná výhradně o práva, která má cestující vůči dopravci a nikoliv naopak.¹¹⁹

Tyto názory, které vykládají §108 OZ jako ustanovení směřující k ochraně dopravce nejsou zcela nepodložené. Datují se již do roku 1950, kdy se českém právu objevuje jednorozční promlčecí lhůta pro přepravu s cílem zabránit komplikovaným sporům s obtížným dokazováním.¹²⁰ Názor, že §108 OZ slouží k ochraně dopravce se objevuje i v doktríně s odůvodněním, že *„pro dopravce by bylo se zřetelem k hromadnosti dopravy i k velké početnosti případů neúnosné uchovávat po delší dobu potřebné listinné, popř. jiné doklady důležité pro případné spory.“*¹²¹

Pro aplikaci práva ovšem není relevantní to, co zákonodárce v roce 1950 zamýšlel,

¹¹⁷ §180 OZ.

¹¹⁸ SVOBODA, K. Promlčení práv z jízdy „načerno“. *Právni rádce*. 2008, roč. 16, č. 8, s. 16.

Komentuje Rozsudek Krajského soudu v Plzni ze dne 25.3.2008, sp. zn. 56 Co 120/2008. (nepubl.)

¹¹⁹ Rozsudek Krajského soudu v Plzni ze dne 9.4.2008, sp. zn. 61 Co 138/2008. (nepubl., kopie získána autorem dle zák. č. 106/1999 Sb.)

¹²⁰ Vláda ČR. Důvodová zpráva k novému občanskému zákoníku, Praha, 2011, str. 725.

¹²¹ ŠVESTKA, J. in ŠVESTKA, J. SPÁČIL, J. a kol. *Občanský zákoník: komentář*. 2. vyd. Praha C.H. Beck, 2009, s. 613.

nýbrž co v textu zákona projevil.¹²² Dávám tak zcela za pravdu Svobodovi v tom, že takovýto výklad pojmu práva z přepravy je příliš úzký. „*Pokud by zákon chtěl jednorozhodně promlčecí lhůtu ustavit pouze u práv "z přepravní smlouvy", zcela jistě by tuto okolnost v § 108 občanského zákoníku precizoval. Nepoužil by tedy rozšiřujícího pojmu "práva z přepravy".*“¹²³

Stejný argument lze dle mého názoru použít i pro případ, že by zákonodárce chtěl omezit pojem práva z přepravy jen na práva cestujícího vůči dopravci.

Pokud vykládáme jízdu na černo na smluvních základech, jak činí v souladu s judikaturou Ústavního soudu tato práce, upozorňuje Svoboda na to, že výše prezentovaný názor zbytečně „roztrhává“ synallagmatický právní vztah založený na přepravní smlouvě na rozdílné nároky s různou promlčecí dobou.¹²⁴

Dokazování ale v civilním sporu není jednostrannou záležitostí, nýbrž se na něm zásadně podílí obě strany. Pokud dojde ke zpochybnění záznamu dopravce, budou pravděpodobně jedinými dostupnými důkazními prostředky svědecké výpovědi černého pasažéra, revizora a případně přivolaných strážníků či policistů. Výklad, který i pro práva dopravce vůči černému pasažérovi stanoví jednoletou promlčecí lhůtu tak v důsledku vyhovuje i původnímu záměru zákonodárce předcházet důkazně složitým sporům. Naopak až dvouletý odklad soudního sporu velmi oslabuje důkazní pozici černého pasažéra, který se na rozdíl od dopravce nemůže spolehnout na listinný důkaz - záznam dopravce.

Ztotožňuji se tedy s názorem, že nároky dopravce z jízdy na černo se dle platné právní úpravy promlčují v jednoleté promlčecí lhůtě dle §108 OZ.

6.2 De lege ferenda

Nový občanský zákoník již pro promlčení v přepravě žádné zvláštní ustanovení neobsahuje.¹²⁵ Práva z jízd na černo uskutečněných po 1.1.2014 se tedy bezesporu

¹²² Tedy za předpokladu, že zákonodárce neprojevil něco, co bez kreativní interpretace nerespektuje pojmy, strukturu ani principy právního řádu a je v důsledku toho vnitřně rozporné jako některá ustanovení ZoDr, ZoSD a VoPŘ..

¹²³ SVOBODA, K. Promlčení práv z jízdy „načerno“. *Právní rádce*. 2008, roč. 16, č. 8, s. 16.

¹²⁴ Tamtéž.

¹²⁵ Srov. §609 a násl. nOZ. Výjimkou je zvláštní úprava počátku běhu promlčecí lhůty při zničení přepravované věci dle §625, tato ovšem na naši problematiku nedopadá.

budou promlčovat v obecné tříleté promlčecí lhůtě dle §629 nOZ.¹²⁶ Dle důvodové zprávy se v případě §108 OZ jedná o nesystematickou úpravu, která nepodloženě zvýhodňuje dopravce oproti ostatním podnikatelským subjektům, které také uzavírají se spotřebiteli velké množství smluv.¹²⁷

¹²⁶ Srov. §629, § 3036, § 3081 nOZ.

¹²⁷ Vláda ČR. Důvodová zpráva k novému občanskému zákoníku, Praha, 2011, str. 725.

7. Povaha oprávnění pověřené osoby

Poslední otázkou, u níž bych se chtěl v této práci zastavit je, jakou právní povahu mají oprávnění pověřené osoby dopravce, která platné právo stanovuje v souvislosti s výkonem přepravní kontroly. Jedná se zejména o oprávnění revizora požadovat osobní údaje a otázku, zda je revizor oprávněn zadržet černého pasažéra.

7.1 Rekapitulace platné právní úpravy

Dle §18a ZoSD a §37 ZoDr jsou pověřené osoby dopravce oprávněny:

- Dávat cestujícím pokyny a **příkazy** k zajištění bezpečnosti a plynulosti dopravy.
- Vyzvat cestující k předložení jízdního dokladu.
- V případě, že se cestující neprokáže jízdním dokladem, **uložit** cestujícímu přírážku k jízdnému.
- Pokud cestující nezaplatí přírážku a jízdné na místě, vyžadovat od něj osobní údaje nutné k vymáhání jízdného a přírážky.
- **Vyloučit** z přepravy cestujícího bez platného jízdného dokladu a cestujícího, který porušuje přepravní podmínky.

Cestujícím přitom ukládají tato ustanovení povinnosti, které oprávněním pověřené osoby odpovídají.

Černému pasažérovi, který nezaplatí přírážku a ani se neprokáže osobními údaji pak ukládají povinnost následovat osobu pověřenou na pracoviště veřejné správy za účelem zjištění totožnosti, nebo vyčkat do příchodu osoby oprávněné zjistit totožnost. Touto osobou je obvykle policista nebo strážník, přičemž oba dva jsou příslušnými zákony výslovně oprávněni předat osobní údaje osobě, která má na jejich získání právní zájem – tedy revizorovi.¹²⁸

Podle mého názoru je zřejmé, že revizor nemá veřejnoprávní postavení. Neexistuje žádná úprava jeho postavení srovnatelná například se zákony č. 273/2008 Sb., o Policii ČR nebo č. 553/1991 Sb., o obecní policii. Toto ostatně výslovně potvrzuje i dále

¹²⁸ §12 zákona č. 553/1991 Sb., o obecní policii, ve znění pozdějších předpisů.
§63 zákona č. 273/2008 Sb., o Policii ČR, ve znění pozdějších předpisů.

komentovaný rozsudek Nejvyššího správního soudu (dále NSS).¹²⁹

Na druhou stranu ale platná právní úprava nevhodně užívá pojmů, které vyvolávají dojem autoritativního rozhodování a donucovacích pravomocí. Jedná se zejména o pojmy tučně vyznačené v předcházejícím textu.

7.2 Oprávnění osoby pověřené dle rozsudku NSS sp. zn. 1 As 34/2010

S povahou oprávnění, která ZoDr a ZoSD stanoví pro osobu pověřenou, se musel v praxi vypořádat Nejvyšší správní soud při soudním přezkumu přestupkového řízení.

Obviněným z přestupku v této věci byl revizor dopravního podniku, který se při provádění přepravní kontroly dostal do potyčky s cestujícím, jenž se údajně odmítl prokázat platnou jízdenkou. Při pokusu o odchod ze zastávky se jej revizor pokusil zadržet a po následné potyčce jej držel přitlačeného ke zdi do příjezdu policie. V soudním přezkumu přestupkového rozhodnutí pak bylo namítnuto, že měly správní orgány zohlednit fakt, že obviněný z přestupku byl pověřenou osobou dopravce. S tímto názorem se Nejvyšší správní soud ztotožnil a při posouzení tohoto stanoviska se vyjádřil k povaze oprávnění pověřené osoby.¹³⁰

Nejvyšší správní soud vyšel z nálezu Ústavního soudu sp. zn. Pl. ÚS 33/2000 a vykládá taktéž jízdu na černo jako porušení přepravní smlouvy. Podle názoru NSS mají tato oprávnění povahu sekundární povinnosti způsobené porušením smluvně založené povinnosti prokázat se platnou jízdenkou. Požadavek revizora má podle názoru NSS pouze povahu výzvy ke splnění povinnosti plynoucí z porušení smlouvy, pověřená osoba ale není oprávněna sama přes odpor cestujícího zjišťovat jeho totožnost.¹³¹

Na otázku, zda může revizor zadržet černého pasažéra odpovídá NSS takto:

Pokud dospějeme k závěru, že povinnost cestujícího následovat osobu pověřenou *„není jakkoliv vynutitelná, a záleží tedy na dobré vůli cestujícího, zda pověřenou osobu následuje např. na policejní služebnu, [učiníme] z § 37 odst. 5 písm. d) [ZoDr] ve své podstatě normu bez sankce, tedy lex imperfecta. Sankce vůči tzv. "černým pasažérům" [...] by tak ve své podstatě byly aplikovatelné pouze vůči cestujícím, kteří by se jim*

¹²⁹ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 9.9.2010, sp. zn. 1 As 34/2010.

¹³⁰ Tamtéž.

¹³¹ Tamtéž.

*podrobili dobrovolně. Naopak cestující bezohlední a vůči revizorovi dokonce agresivní by žádné negativní následky spojené se svým jednáním nenesli. Jednoduše by totiž z místa odešli. Takováto interpretace upřednostňující osoby jednající protiprávně před osobami svých povinností dbalých je však naprosto nepřijatelná. Současně by ponechala provozovatele drážní dopravy bez jakékoliv ochrany proti protiprávním zásahům do jeho majetkových práv formou bezplatného (ergo nezákonného) využívání jím poskytovaných služeb.*¹³²

NSS na základě této úvahy judikoval, že zadržení černého pasažéra je výkonem nutné obrany, přičemž samozřejmě musí být zachovány podmínky její přiměřenosti. NSS tuto úvahu uzavírá upozorněním, že tento závěr neplatí pouze pro jízdu na černo, ale vyplývá z možnosti každé osoby chránit si svá práva.¹³³

K názoru NSS se kriticky postavil Havel na blogu Jiné Právo: „*Tedy, čtu-li soudní závěry, smlouvy se mají plnit. A není-li tomu tak, tedy je-li smlouva (obligace) porušena a hrozí-li škoda (bezprostřední neoprávněný zásah do práva), může druhá smluvní strana využít nutné obrany, civilněprávně tedy svépomoci, protože běžné vynucování porušení smlouvy nestačí. NSS dává obecný závěr, který tuto úvahu implikuje. NSS tak nejspíše předpokládá neefektivitu následného soudního vymáhání nápravy – cesta soudního řízení je nákladná, nepředvídatelná a okamžitý zásah zpravidla přináší okamžité ovoce.*“¹³⁴

Tento názor pomíjí fakt, že zjištění totožnosti černého pasažéra je *conditio sine qua non* pro zahájení civilního procesu. V praxi tak únik černého pasažéra znamená, že se dopravce může s myšlenkou na vymáhání pohledávky „běžnou cestou“ rozloučit.¹³⁵

Nejvyšší správní soud v citovaném rozsudku naopak přesně rozlišil, že teprve nesplněním poslední z řady provázaných sankčních povinností - tedy nevyčkáním do příchodu policisty či strážníka - dochází k útoku na majetek dopravce, který je jeho zaměstnanec oprávněn odvrátit v rámci nutné obrany.

¹³² Tamtéž.

¹³³ Tamtéž.

¹³⁴ HAVEL, B. Jezdit na černo se nesmí (?!)[online]. Jiné Právo. 2010 [cit. 2011-22-10]. Dostupné z <<http://jinepravo.blogspot.com/2010/12/jezdit-na-černo-se-nesmi.html>>.

¹³⁵ Srov. PULKRÁBEK, Z. Svěpomoc v soukromém právu. Právní rozhledy. 2001, roč. 9, č. 7, s. 308.

Z výše citovaného rozsudku vyplývá též důležitá informace pro přípravu nové úpravy přepravní kontroly. Jedná se o zjištění, že riziko případné právní nejistoty, kterou by mohla způsobit nekvalitní právní úprava, nenese dopravní podnik, ale především revizor, tedy osoba v zaměstnaneckém poměru.¹³⁶

Vzhledem k tomu, že výkon nutné obrany je upraven obecně, dle mého názoru není nezbytné zakotvovat do budoucna zvlášť oprávnění revizora zadržet černého pasažéra. Zvláštní úprava „nutné obrany revizora“ by sice na jednu stranu mohla zvýšit právní jistotu revizorů, na druhou stranu by mohla způsobit potíže v aplikační praxi v případě, že by nebyla vhodně sladěna s obecnou úpravou nejen v nOZ, ale i v trestním a přestupkovém zákoně.

7.3 Ještě jednou k otázce povahy jízdy na černo

Výše uvedené závěry NSS můžeme dle mého názoru bez dalšího vztáhnout i na ostatní oprávnění osoby pověřené. Pokud mají oprávnění revizora toliko povahu zdvořilé výzvy ke splnění smluvní povinnosti bez veřejnomocenského základu, pak stejnou právní povahu má i výzva revizora k předložení platné jízdenky. Což je druhým důvodem, proč dle mého názoru musí mít jízda na černo smluvní povahu.

Pokud by přepravní smlouva při jízdě na černo nebyla uzavřena, nevznikla by černému pasažérovi ani samotná povinnost prokázat se revizorovi jízdenkou. Přičemž teprve nesplněním této povinnosti může dojít ke vzniku následujících povinností sankční povahy.

¹³⁶ Tedy další ze subjektů, kterým je z hlediska jejich slabšího faktického postavení tradičně poskytována zvýhodněná právní pozice na základě principu ochrany slabší strany.

Závěr

Platná úprava smlouvy o přepravě ve veřejné dopravě a jízdě na černo prošla v minulých třech desetiletích komplikovaným vývojem. V důsledku tohoto vývoje zůstala v platném právu, zejména v ZoDr, ZoSD a VoPŘ, řada ustanovení, která evokují výkon veřejné moci revizorem nebo nasvědčují tomu, že při jízdě na černo nedochází ke vzniku přepravní smlouvy. Přesto není dle judikatury zejména Ústavního soudu a Nejvyššího správního soudu revizor nadán veřejnoprávním postavením.

Při zachování ústavních limitů pro ukládání práv a povinností je jediným způsobem, kterým lze odůvodnit platnou úpravu sankcionování jízdy na černo, smlouva uzavřená mezi dopravcem a černým pasažérem. Z tohoto ovšem vyplývá i nutnost aplikovat na jednotlivé instituty, zejména na uzavírání smlouvy a na přírážku k jízdě, příslušná ustanovení Občanského zákoníku.

Nový civilní kodex na právní úpravu jízdy na černo dopadne jen okrajově, neboť jádro přepravní kontroly je upraveno ve zvláštních předpisech. Vyřeší ale interpretačně problematickou otázku promlčení a mění také otázku relevance zavinění pro vznik práva na přírážku k jízdě.

De lege ferenda se pak ukáže, zda a kdy dojde i k novelizaci zvláštní úpravy, tedy příslušných ustanovení ZoDr, ZoSD a VoPŘ. Pokud k tomuto zákonodárce přistoupí, považují za nezbytné, aby takováto úprava respektovala dosavadní judikaturu Ústavního soudu a navazovala na související obecnou úpravu smluvních závazků, zejména institut smluvní pokuty dle §2048 a násl. nOZ. Rovněž by se měl zákonodárce vyvarovat „veřejnoprávních“ pojmů, které vedou k interpretačním obtížím, tím spíše, že se jedná o věci, v nichž je sjednocující vliv judikatury procesně omezen. Za nezbytné novelizační minimum považují odstranění rozdílu v relevanci zavinění černého pasažéra mezi § 37 ZoDr a §18a ZoSD.

Doporučení pro zvláštní úpravu de lege ferenda byla vznesena v jednotlivých kapitolách. Shrňme-li je, bylo by vhodné ponechat vzhledem k výše popisovanému „dualismu“ smlouvy o přepravě okamžik vzniku právního vztahu výslovně neupraven, aby zahrnul jak vlastní výkon přepravy, tak i související práva a povinnosti.

Právo na přírážku k jízdnému by nemělo být z hlediska důkazní složitosti podmíněno zaviněním černého pasažéra, mělo by tedy mít objektivní povahu. Skutečnost, že se jedná o černého pasažéra, který zneužívá služby dopravce pravidelně a úmyslně, by pak mohla být zohledněna nepřímo – progresí přírážky k jízdnému.

Jak uvádím výše, výslovné zakotvení zvláštní úpravy „nutné obrany revizora“ nepovažuji za nezbytné, možnost zadržet černého pasažéra vyplývá totiž z obecné právní úpravy institutu nutné obrany napříč právním řádem.

Co se týče dalších možných směrů mapování tématu černého pasažéra, za pozornost by jistě stála samostatná komparační studie věnovaná nejen právnímu zakotvení, ale také realizační praxi přepravní kontroly v některých vybraných evropských zemích. Zejména s ohledem na to, jakým způsobem se na přepravní kontrole účastní veřejná moc.

Přínosné by dle mého názoru bylo i zpracování přehledu aplikační praxe okresních soudů, zejména v případech, které by se dotýkaly otázek řešených v této práci. Vzhledem k neexistenci databáze takovýchto rozhodnutí, která by byla vybavena fulltextovým vyhledáváním, by takový výzkum byl neúměrně časově náročný. S postupující elektronizací justice se snad takovéto databáze dočkáme, což by doktríně umožnilo snadněji suplovat chybějící sjednocování judikatury ze strany Nejvyššího soudu.

RESUMÉ

Le sujet de ce mémoire de maîtrise est la problématique de la régulation et de la répression légale du phénomène du passager clandestin en transport collectif. Il s'agit d'une question du droit tchèque assez complexe, surtout après la réintroduction de dualisme du droit public et droit privé dans l'ordre légal tchèque suivant la «révolution de velours» en 1989.

Avant la révolution, les contrôleurs de transport ont joui de l'état des représentants de l'autorité publique (*»veřejný činitel«*), comparable à celui d'un agent de police, avec les pouvoirs de contrôler l'identité, imposer au passager clandestin de payer le supplément prévu par la loi et arrêter le passager clandestin, si celui essaie de fuir.

Les modifications des dispositions des lois applicables dans les années 1994-2000 ont apporté la nécessité de trouver une nouvelle justification fondée sur droit civil. Cette mémoire de maîtrise s'occupe de l'analyse et de la comparaison des dispositions des lois applicables, des opinions de la doctrine et des décisions des hautes cours de justice tchèques en cette matière dans le but de découvrir, si les obligations du passager clandestin, surtout l'obligation de payer le supplément au prix de transport, sont d'origine contractuelle ou délictueuse ou s'il agit des dispositions incompatibles avec le principe de l'égalité des parties privées du droit civil.

Mémoire de maîtrise présenté se divise en sept chapitres. Le premier chapitre décrit la régulation légale tchèque du transport collectif, les lois applicables et les notions fondamentales. Il contient l'explication et quelques notes préliminaires sur les notions du transport collectif, titre de transport, passager clandestin et contrôleur de transport.

Le deuxième chapitre décrit le développement de la régulation légale tchèque de cette problématique pendant des décades passées. Il remarque, que les lois valables et applicables aux passagers clandestins sont toujours influencées par la régulation socialiste, car elles incorrectement utilisent toujours le vocabulaire de droit public pour diriger un rapport entre deux parties privées.

La matière du chapitre troisième est la compatibilité du contrôle de transport avec les principes généraux du droit civil. Suivant la jurisprudence de la Cour constitutionnelle il

explique, qu'il faut interpréter les dispositions problématiques comme une clause contractuelle, à laquelle se soumit volontairement chaque passager clandestin, qui est entré en moyen de transport collectif. Cette conclusion sert de point de départ pour le reste de ce mémoire de maîtrise et les chapitres suivants résolvent les conséquences de cette opinion.

Notamment il s'agit des questions de conclusion de contrat en cas d'un passager clandestin, surtout de son consentement, qui est naturellement exigé pour la validité d'un contrat. Puis c'est la prescription de l'action en ceux cas, parce qu'il y a des difficultés d'interprétation parmi les tribunaux civils résultant en différence de la jurisprudence. Le suivant chapitre analyse la question de validité d'une clause pénale, qui dépasse la valeur de l'obligation principale plusieurs fois.

Ces questions sont résolues aussi en considérant les dispositions de nouveaux code civil tchèque adopté en 2012.

Le dernier thème abordé présente les mesures des possibilités légales d'un contrôleur de transport envers un passager clandestin. Cette partie récapitule le jugement de la Cour supérieure de l'administration tchèque originaire d'un cas contraventionnel, dans lequel est constaté, que le contrôleur peut profiter de la légitime défense et arrêter le passager clandestin, si c'est nécessaire.

SEZNAM PRAMENŮ

Normativní právní akty:

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

Zákon č. 99/1963 Sb., občanský soudní řád, ve znění pozdějších předpisů.

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

Zákon č. 140/1961 Sb, trestní zákon, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 51/1964, o drahách, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 68/1979 Sb., o silniční dopravě a vnitrostátním zasílatelství, ve znění pozdějších předpisů.

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

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

Zákon č. 553/1991 Sb., o obecní policii, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii ČR, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník.

Vyhláška č. 127/1964 Sb., o městském přepravním řádu, ve znění pozdějších předpisů.

Vyhláška č. 132/1964 Sb., o železničním přepravním řádu, ve znění pozdějších předpisů.

Vyhláška č. 3/1977 Sb., o přepravním řádu lanových drah, ve znění pozdějších předpisů.

Vyhláška č. 71/1999 Sb., o přepravním řádu pro silniční dopravu osob.

Vyhláška č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu.

Judikatura:

Nález Ústavního soudu ze dne 10.1.2001, sp. zn. Pl. ÚS 33/2000.

Nález Ústavního soudu ze dne 1.11.2001, sp. zn. III. ÚS 274/01. (obdobně IV. ÚS 274/01, III. ÚS 275/01, II ÚS 275/01, I. ÚS 276/01)

Usnesení Ústavního soudu ze 28. 4. 2011, sp. zn. II.ÚS 1141/11.

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

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 30. 3. 2011, sp.zn.32 Cdo 1432/2010.

Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 29.11.2005, sp. zn. 20 Cdo 2775/2004.

Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 14.11.2008, sp. zn. 32 Cdo 166/2008.

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

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 15. 10. 2010 sp. zn. 2 Ans 7/2010.

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 25. 3. 2011, sp. zn. 2 As 21/2011.

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 19. 10. 2011 sp. zn. 1 As 114/2011.

Rozsudek Krajského soudu v Ústí nad Labem ze dne 19.2.1983, sp. zn. 13 Co 75/83 (Rc 20/1984).

Rozsudek Krajského soudu České Budějovice ze dne 20.5.1993, sp. zn. 4 To 298/93.

Rozsudek Krajského soudu v Ústí nad Labem ze dne 14.3.2000, sp. zn. 9 Co 168/2000. (nepubl.)

Rozsudek Krajského soudu v Plzni ze dne 25.3.2008, sp. zn. 56 Co 120/2008. (nepubl., cit. podle: SVOBODA, K. Promlčení práv z jízdy „načerno“. *Právní rádce*. 2008, roč. 16, č. 8, s.15-17.)

Rozsudek Krajského soudu v Plzni ze dne 9.4.2008, sp. zn. 61 Co 138/2008. (nepubl., cit. podle: SVOBODA, K. Promlčení práv z jízdy „načerno“. *Právní rádce*. 2008, roč. 16, č. 8, s.15-17)

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

Rozsudek Okresního soudu v Děčíně ze dne 31. 3. 2000, sp.zn. 19 C 173/99. (nepubl.)

Monografie a komentáře:

ELIÁŠ, K. a kol. *Občanský zákoník: velký akademický komentář*. Praha: Linde, 2008, 2639 s.

FIALA, J., KINDL, M. a kol., *Občanský zákoník: komentář*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2009, 1618 s.

GAIUS. *Učebnice práva ve čtyřech knihách*. Překlad a příprava vydání prof. JUDr. Jaromír Kincl, DrSc. Brno: Doplněk, 1999, 274 s.

GERLOCH, A. *Teorie práva*. 4. upravené vyd. Plzeň: Aleš Čeněk, 2007, 343 s.

HURDÍK, J., LAVICKÝ, P. *Systém zásad soukromého práva*. 1. vyd. Brno : Masarykova univerzita, 2010, 197 s.

HURDÍK, J., FIALA, J., HRUŠÁKOVÁ, M. *Úvod do soukromého práva*. 3. nezměn. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2006. 158 s.

SOUŠEK, J., SAMSEYLOVÁ, H., STEHLÍK, M. *Přepravní řád pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu s komentářem*. Olomouc: Anag , 2002, 111 s.

ŠVESTKA, J., SPÁČIL, J. a kol. *Občanský zákoník: komentář*. 2. vyd. Praha C.H. Beck, 2009, 2471 s.

Články:

FIALA, J., ŠVESTKA, J. Úvaha nad některými otázkami osobní přepravy podle občanského zákoníku. *Socialistická zákonnost*. 1984, roč. 32, č. 3, s. 143-150.

FIALA, J., ŠVESTKA, J. K některým aktuálním otázkám osobní přepravy. *Právník*. 1986, roč. 125, č. 10, s. 914-924.

KNAP, K. K některým otázkám smluvního vztahu z pravidelné hromadné osobní přepravy. *Socialistická zákonnost*. 1984, roč. 32, č. 5, s. 257-263.

ONDRUŠ, R., ŠTURMOVÁ, D. Postavení "revizorů" městské hromadné dopravy. *Správní právo*. 1998, roč. 31, č. 6, s.364 – 370.

PAZDERKA, S. "Pokuta za černou jízdu": několik poznámek nad jedním rozsudkem. *Právní rozhledy*. 2000, roč. 8, č. 7, s. 307-308.

PULKRÁBEK, Z. Svépomoc v soukromém právu. *Právní rozhledy*. 2001, roč. 9, č. 7, s. 308.

SVOBODA, K. Promlčení práv z jízdy „načerno“. *Právní rádce*. 2008, roč. 16, č. 8, s.15-17.

VRCHA, P. K institutu postihu (pokuty, přírážky) podle vyhlášky o městském přepravním řádu. *Právní rozhledy*. 2000, roč. 8, č. 9, s.397-400.

Internetové zdroje:

BUKAČ, P. Revize jízdenek aneb Vyplatí se jezdit načerno?[online]. *Měšec.cz*. 2006 [cit. 2011-22-10]. Dostupné z: <<http://www.mesec.cz/clanky/revize-jizdenek-aneb-vyplati-se-jezdit-nacerno/>>.

HAVEL, B. Jezdit na černo se nesmí (?!)[online]. *Jiné Právo*. 2010 [cit. 2011-22-10]. Dostupné z <<http://jinepravo.blogspot.com/2010/12/jezdit-na-cerno-se-nesmi.html>>.

HÄUPTLI, L. SBB registrieren halbe Million Schwarzfahrer[online].*Neue Zürcher Zeitung AG*. 2009 [cit. 2011-22-10]. Dostupné z: <http://www.nzz.ch/nachrichten/politik/schweiz/sbb_registrieren_halbe_million_schwarzfahrer_1.1847549.html>.

MICHL, Z. Dopad progresivní pokuty za černou jízdu dopravce překvapil[online]. *ŽelPage.cz*. 2009 [cit. 2011-22-10]. Dostupné z: <<http://www.zelpage.cz/zpravy/6903>>.

Smluvní přepravní podmínky PID [online]. REGIONÁLNÍ ORGANIZÁTOR PRAŽSKÉ INTEGROVANÉ DOPRAVY., [cit. 2011-22-10]. Dostupné z: <http://www.ropid.cz/download.php?s=1&idg=129&i=1&id=1145&file=%2Fdata%2FGalleries%2F126%2F129%2Fd1145_1_spp-pid_2008-12-14_d1_d2_d3_d4_d5_d6.pdf&Lang=cs>.

Smluvní přepravní podmínky integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje [online]. KORDIS JMK, spol. s r. o., [cit. 2011-22-10]. Dostupné z: <<http://www.dpmb.cz/Default.aspx?seo=download&id=864>>.

Smluvní přepravní podmínky pro veřejnou osobní železniční dopravu [online]. Student Agency s.r.o., [cit. 2011-22-10]. Dostupné z: <<http://jizdenky.studentagency.cz/miranda2/export/sites/m2jizdenky/cs/vlak/prepravni-rad/SPP-RJ.pdf>>.

Výroční zpráva Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciová společnost, za rok 2010 [online]. Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, [cit. 2011-22-10]. Dostupné z: <http://www.dpp.cz/download-file/4100-Vyrocní_zprava_DPP_2010-cz.pdf>.

Ostatní:

Vláda ČR. Důvodová zpráva k novému občanskému zákoníku. Praha, 2011, 591 s.
Dostupné z: <<http://obcanskyzakonik.justice.cz/>>.