

ACTA UNIVERSITATIS BRUNENSIS

IURIDICA

vol. 631

SPISY PRÁVNICKÉ FAKULTY
MASARYKOVY UNIVERZITY

řada teoretická
svazek č. 631

COFOLA 2018

Část X.

Sekce práva Evropské unie

Eds.:

Filip Křepelka, Hana Cejpek Musilová, Michal Janovec

Masarykova univerzita
Brno 2018

Tato publikace vznikla na Masarykově univerzitě v rámci projektu „COFOLA 2018“ číslo MUNI/B/1179/2017 podpořeného z prostředků účelové podpory na specifický vysokoškolský výzkum, kterou poskytlo MŠMT v roce 2018.

Recenzenti:

doc. JUDr. Filip Křepelka, Ph.D.

© 2018 Masarykova univerzita

ISBN 978-80-210-9147-4 (online : pdf)

Obsah

Analýza možných rizik pro práva cestujících souvisejících s chystanou novelou nařízení (ES) č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů.....7

Tomáš Kočař

Společná zemědělská politika Evropské unie a její předpokládaná podoba po roce 2020.....46

Hana Cejpek Musilová

Směrnice o některých aspektech smluv o poskytování digitálního obsahu v kontextu strategie Jednotného digitálního trhu EU.....61

Štěpán Richter

Vývoj úpravy kolektivní správy zejména v právu EU a mezinárodních úmluvách.....73

Lucie Straková

Zamyšlení nad unijní regulací automobilových emisí.....89

Jiří Vodička

Analýza možných rizik pro práva cestujících souvisejících s chystanou novelou nařízení (ES) č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů

Tomáš Kočar

Katedra mezinárodního a evropského práva, Právnická fakulta, Masarykova univerzita, Brno, Česká republika

Abstrakt

Návrh nařízení č. 261/2004 přináší rizika pro práva cestujících v případech odepření nástupu na palubu, zrušení anebo významného zpoždění letu. „Kosmetická“ úprava definic pojmů „čas příletu“ a „čas odletu“ může vést až k vyloučení práva na náhradu škody, úprava podmínek působnosti k povinnosti cestujících dostavovat se k nástupu na palubu dříve než doposud. V případech odepření nástupu na palubu budou zčásti omezena práva na poskytnutí péče a právo na náhradu škody. K omezení práv cestujících dojde i při zrušení letu, kdy jednotlivá práva na poskytnutí péče cestujícím nemusí vůbec vzniknout a kdy dojde k částečnému omezení práva na náhradu škody. Největší omezení práv nastane v případech významného zpoždění letu, kde v důsledku zvýšení prahu zpoždění nemusí cestujícím vůbec vzniknout právo zajištění na ubytování a náhradu škody. V souvislosti s případy zrušení a významného zpoždění z důvodu mimořádných okolností dojde i k omezení práva na zajištění ubytování. Některé změny též naruší přehlednost dosavadní právní úpravy.

Klíčová slova

Letecká doprava; nařízení (ES) č. 261/2004; novela; práva cestujících; rizika.

1 Úvod

Letecká doprava hrála významnou roli již při vytváření vnitřního trhu Evropské unie¹ a v dnešní době představuje klíčový sektor nejen dopravy, ale i celé ekonomiky jednotlivých členských států i EU. Význam letecké dopravy navíc s každým rokem roste, což dokazuje i neustálý růst počtu přepravených cestujících v EU, který v roce 2016 dosáhl téměř jedné miliardy.²

S rostoucím počtem přepravovaných cestujících se však současně zvyšuje i potřeba cestující ochraňovat a zajišťovat jim určitá práva a postavení. K tomu je v dnešním unijním právu určeno zejména nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91,³ které stanovuje minimální práva cestujících v případě odepření nástupu na palubu, zrušení či významného zpoždění letu, a dále také Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě ze dne 28. května 1999,⁴ jejíž použitelnost byla navíc rozšířena i na vnitrostátní leteckou dopravu mezi členskými státy EU.⁵

Nicméně ačkoliv přijetí Nařízení č. 261/2004 bylo cestujícími a spotřebitelskými organizacemi označováno jako jeden z nejlepších kroků ve prospěch

¹ Dále také jen „EU“.

COLANGELO, Margherita a Vincenzo ZENO-ZENCOVICH. *Introduction to European Union Transport Law*. 2. vyd. Řím: Università degli Studi di Roma Tre – Roma Tre-Press, 2016, s. 27.

² Konkrétně se jednalo o 972 693 000 přepravených cestujících. Air transport statistics. *Eurostat: Statistics Explained* [online]. 2017 [cit. 7. 3. 2018].

³ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91. In: *EUR-Lex* [cit. 7. 3. 2018] („Nařízení č. 261/2004“).

⁴ Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě ze dne 28. května 1999 (Montrealská úmluva). In: *Beck-online* [cit. 7. 3. 2018] („Montrealská úmluva“).

⁵ K tomu došlo na základě nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002 ze dne 13. května 2002, kterým se mění nařízení Rady (ES) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod. In: *EUR-Lex* [cit. 7. 3. 2018] („Nařízení č. 889/2002“).

ochrany cestujících,⁶ brzy se ukázala jeho pravá tvář – tvář plná interpretačních nejasností, mezer a nejednotného prosazování v jednotlivých členských státech EU podřívající autoritu samotné EU.⁷ Nyní však, po více než deseti letech, se zdá, že Nařízení č. 261/2004 bude novelizováno a mnohé jeho vady a nedostatky snad napraveny. To má zajistit návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o změně nařízení (ES) č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů, a nařízení (EHS) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce při letecké dopravě cestujících a jejich zavazadel (COM/2013/0130 final - 2013/0072 (COD)).⁸

V souvislosti s chystanou novelou Nařízení č. 261/2004 je však nutné si položit otázkou, jakým způsobem mohou být do budoucna dotčena práva cestujících, která jim vyplývala z tohoto nařízení doposud. Je tedy nezbytné se ptát, zda přijetí Návrhu nařízení č. 261/2004 může vést k omezení práv cestujících, příp. jaká jejich práva budou omezena a v jakém rozsahu.

Za účelem zodpovězení výše uvedených otázek tento článek v prvé řadě stručně uvede čtenáře do unijního rámce ochrany práv cestujících v letecké dopravě. Následně blíže rozebere práva cestujících v letecké dopravě dle Nařízení č. 261/2004 v případě, že jim byl odepřen nástup na palubu, zrušen anebo významně opožděn jejich let. V klíčové části tohoto článku pak budou detailně zanalyzována jednotlivá práva cestujících dle Nařízení č. 261/2004 a Návrhu nařízení č. 261/2004 a bude posouzeno, zda práva cestujících budou či mohou být v daném případě omezena, kterých práv se toto omezení dotkne a v jakém rozsahu k takovému omezení dojde.

Vzhledem k omezenému rozsahu se článek bude zabývat pouze těmi omezeními práv cestujících, které autor považuje za nejpodstatnější a která

⁶ GARBEN, Sacha. The Turbulent Life of Regulation 261: Continuing Controversies Surrounding EU Air Passenger Rights. In: BOBEK, Michal a Jeremias PRASSL. *Air passenger rights: ten years on*. 3. vyd. Oxford: Hart publishing, 2016, s. 259.

⁷ KŘEPELKA, Filip. Nahrazování směrnic nařízeními (důvody, skutečnost, možnosti). *Právník*, AV ČR, Ústav státu a práva, 2017, roč. 156, č. 3, s. 215.

⁸ Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o změně nařízení (ES) č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů, a nařízení (EHS) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce při letecké dopravě cestujících a jejich zavazadel (COM/2013/0130 final - 2013/0072 (COD)). In: *EUR-Lex* [cit. 7. 3. 2018] („Návrh nařízení č. 261/2004“).

se cestujících přímo dotýkají. Článek se naopak nebude věnovat právům cestujících, která jim vyplývají z dalších právních předpisů, a to zejména Montrealské úmluvy, resp. nařízení Rady (ES) č. 2027/97 ze dne 9. října 1997 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod⁹ ve znění Nařízení č. 889/2002, nebo předpisů o souborných službách.¹⁰

2 Unijní rámec ochrany práv cestujících v letecké dopravě

Primární právo EU slouží především k tomu, aby vymezilo základy pro fungování EU a specifikovalo pravomoci, které její členské státy přenesly na tento specifický integrační celek.¹¹ Je tak určeno především členským státům, které jsou jeho tvůrci, a nikoliv jednotlivcům. Je proto pochopitelné, že jednotlivé složky primárního práva EU zásadně nezakotvují práva, která by byla přímo vynutitelná jednotlivci. To je případ i práv cestujících v letecké dopravě.

2.1 Klíčové zásady a hodnoty zakotvené v primárním právu EU

Z pohledu jednotlivců (cestujících) je však důležité, že primární právo EU, a to zejména Smlouva o Evropské unii, Smlouva o fungování Evropské unie¹² a Listina základních práv Evropské unie, zakotvují obecná pravidla, zásady a případně hodnoty, které jsou buď blíže konkretizovány v sekundárním právu přijatém na základě práva primárního, nebo se dokonce prolínají celým unijním právem. Mezi klíčové zásady, resp. hodnoty, z nichž unijní právo vychází a které se uplatní i ve vztahu k cestujícím v letecké dopravě, patří především zákaz diskriminace, ať už na základě státní příslušnosti,¹³ pohlaví, rasy, barvy pleti, etnického nebo sociálního původu, jazyka,

⁹ Nařízení Rady (ES) č. 2027/97 ze dne 9. října 1997 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod. In: *EUR-Lex* [cit. 7. 3. 2018] („Nařízení č. 2027/97“).

¹⁰ Zejména směrnice Rady č. 90/314/EHS ze dne 13. června 1990 o souborných službách pro cesty, pobyty a zájezdy, která byla nahrazena směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/2302 ze dne 25. listopadu 2015 o souborných cestovních službách a spojených cestovních službách, o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2006/2004 a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/83/EU a o zrušení směrnice Rady 90/314/EHS. In: *EUR-Lex* [cit. 7. 3. 2018].

¹¹ TOMÁŠEK, Michal, a kol. *Právo Evropské unie*. Praha: Leges, 2013, s. 100.

¹² Dále také jen „SFEU“.

¹³ Tak například letecký dopravce nemůže odmítnout přepravit cestujícího pouze na základě toho, že cestující je držitelem pasu určité země (např. Izrael). K tomu srov. Kuwait airways can refuse service Israelis to Israelis, German court rules. *The Independent* [online]. 2017 [cit. 7. 3. 2018].

náboženského vyznání,¹⁴ příslušnosti k menšině, zdravotního postižení či věku,¹⁵ či ochrana spotřebitele.¹⁶ Všechny tyto a případně i další zásady a hodnoty, z nichž unijní právo vychází, je proto nutné zohledňovat při přijímání a interpretaci aktů unijního práva, a to včetně aktů upravujících postavení a práva cestujících v letecké dopravě.

2.2 Jednotlivé politiky EU a práva cestujících

I přes výše uvedené však primární právo obsahuje podstatně konkrétnější pravidla chování sdružující se v relativně ucelené skupiny právních norem v rámci jednotlivých politik EU. Z pohledu práv a postavení cestujících v letecké dopravě se jedná zejména o právní normy vytvářející vnitřní trh,¹⁷ společnou dopravní politiku a politiku ochrany spotřebitele.

2.2.1 Vnitřní trh

V rámci vnitřního trhu tak cestující mohou využívat čtyř základních svobod, a to volného pohybu osob, služeb, zboží, plateb a kapitálu. Tak například bez existence volného pohybu osob by nebylo možné, aby se cestující svobodně a bez překážek přepravovali s využitím letecké dopravy z jednoho členského státu EU do druhého. Volný pohyb služeb umožňuje cestujícím,

¹⁴ Pokud jde o diskriminaci cestujících na základě pohlaví, resp. náboženského vyznání, výjimečné nejsou situace, kdy ultra-ortodoxní židé požadují po stewardech přesazení z důvodu, že mají sedět vedle ženy, která není jejich manželkou. To je totiž v rozporu s jejich náboženstvím. Tuto praxi, která byla poměrně častá zejména na palubách izraelské letecké společnosti El Al (provozující leteckou dopravu mj. i na území EU), však nedávno odmítl i izraelský soud, podle něhož není člen posádky letadla oprávněn vyzvat cestujícího, aby si přesedl, jen proto, že sedí vedle cestujícího odlišného pohlaví. Viz El Al Can No Longer Ask Passengers to Change Seats to Accommodate ultra-Orthodox Men, Israeli Court Rules. *Haaretz* [online]. 2017 [cit. 7. 3. 2018].

¹⁵ Jelikož zdravotně postižení a děti jsou cestujícími, kteří jsou nebo mohou být omezeni v přístupu ke službám letecké dopravy, jsou tyto skupiny chráněny nejen tím, že je zakázáno je přímo či nepřímo diskriminovat, ale některé unijní akty zavádí taktéž opatření tzv. pozitivní diskriminace (zejména nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1107/2006 ze dne 5. července 2006 o právech osob se zdravotním postižením a osob s omezenou schopností pohybu a orientace v letecké dopravě). Tato opatření slouží k tomu, aby zdravotně postižení a děti nebyli diskriminováni v přístupu a využívání služeb letecké dopravy na vnitřním trhu s ohledem na jejich zdravotní stav nebo tělesnou, duševní nebo jinou nevypěstlost či nezpůsobilost.

¹⁶ Ochrana spotřebitele představuje taktéž jednu z politik EU, jak bude patrné níže.

¹⁷ Vnitřní trh je jedním z nejvyšších stupňů ekonomické integrace (TOMÁŠEK, Michal, a kol. *Právo Evropské unie*. Praha: Leges, 2013, s. 210).

V rámci vnitřního trhu mohou občané EU využívat volného pohybu osob, služeb, zboží, plateb a kapitálu.

kteří pocházejí z jednoho členského státu, například podnikat na území druhého členského státu EU. Volný pohyb zboží pak cestující opravňuje přepravovat zavazadla na palubách letadel nebo v zavazadlovém prostoru, aniž by byli povinni hradit dotčeným členským státům jakékoliv poplatky pouze na základě toho, že jejich zavazadla překračují hranice. V neposlední řadě volný pohyb plateb umožňuje cestujícím přeshraniční úhradu cen letenek, případně dodatečných služeb souvisejících s leteckou přepravou, a to ať už prostřednictvím online platebních brán, zahraničních nebo SEPA plateb apod.

V souvislosti s vnitřním trhem a (nejen leteckou) dopravou je nicméně nezbytné zmínit čl. 58 odst. 1 SFEU. Na základě tohoto článku je totiž volný pohyb služeb v oblasti dopravy upraven v rámci společné dopravní politiky,¹⁸ aniž by zde byla jakákoliv zmínka o případném podpůrném použití právní úpravy volného pohybu služeb. V souladu s čl. 58 odst. 1 SFEU je proto oblast dopravy jako *lex specialis*¹⁹ *en bloc* vyloučena z právní úpravy věnující se volnému pohybu služeb na vnitřním trhu.²⁰

2.2.2 Společná dopravní politika

Společná dopravní politika nicméně obsahuje ve vztahu k oblasti letecké dopravy další háček. V čl. 100 odst. 1 SFEU je totiž stanoveno, že „*ustanovení této hlavy se vztahují na dopravu po železničních, silničních a vnitrozemských vodních cestách.*“ *A contrario* lze pak dovodit, že ustanovení společné dopravní politiky se nevztahují na námořní a leteckou dopravu.²¹ Právní akty upravující poskytování služeb s využitím těchto dvou druhů dopravy mohou být přijímány

¹⁸ Společná dopravní politika spadá na základě čl. 4 odst. 2 písm. g) SFEU do sdílené pravomoci a je upravena v hlavě VI SFEU.

¹⁹ HAVEL, Brian F. *Beyond open skies: a new regime for international aviation*. Austin: Wolters Kluwer, 2009, s. 387.

²⁰ Tato skutečnost vede k tomu, že cestující nejsou při poskytování služeb (letecké) dopravy chráněni natolik, jako by byli v případě, kdy by se na oblast (letecké) dopravy uplatnila v plné míře právní úprava volného pohybu služeb.

²¹ Toto ustanovení tak zavádí dichotomii regulace v oblasti dopravy dle druhu použitého dopravního prostředku. Zatímco železniční, silniční a vnitrozemská vodní doprava jsou reglementovány v první řadě ustanoveními společné dopravní politiky a až následně případně sekundárními právními akty, na dopravu námořní a leteckou se ustanovení společné dopravní politiky neuplatní a v tomto ohledu jsou upraveny pouze sekundárními právními akty. Tím však nejsou dotčena některá další ustanovení SFEU jako například ochrana hospodářské soutěže či ochrana spotřebitele, která jsou na oblast letecké dopravy nadále aplikovatelná.

pouze řádným legislativním procesem po konzultaci s Hospodářským a sociálním výborem a Výborem regionů.²² Na oblast letecké dopravy se tudíž neuplatní vedle volného pohybu služeb ani ustanovení společné dopravní politiky, a letecká doprava je tak ponechána až na výjimky regulaci na úrovni sekundárního práva. To vypovídá o tom, že letecké právo nadále nemá pevné místo v primárním právu EU.²³ Práva cestujících v letecké dopravě a zajištění ochrany jejich postavení je tudíž nezbytné nalézat v primárním právu v rámci jiných politik (např. ochrany hospodářské soutěže, ochrany spotřebitele či ochrany osobních údajů) nebo v předpisech sekundárního práva.²⁴

2.2.3 Ochrana spotřebitele

Jednou z politik upravených na úrovni primárního práva, která se podstatně dotýká práv a postavení cestujících v letecké dopravě, je politika ochrany spotřebitele. Ta nejen že představuje průřezovou aktivitu EU,²⁵ a tudíž vyžaduje v souladu s čl. 12 SFEU, aby požadavky vyplývající z ochrany spotřebitele byly brány v úvahu při vymezování a provádění jiných politik a činností EU (vč. regulace letecké dopravy),²⁶ ale taktéž představuje samostatnou harmonizační politiku upravenou v hlavě XV SFEU.²⁷ Na cestující, kteří budou až na výjimky považováni za spotřebitele služeb letecké

²² Čl. 100 odst. 2 SFEU.

Obdobná úprava byla obsažena již ve Smlouvě o založení Evropského společenství (čl. 84 odst. 2). Jediný rozdíl je v tom, že tehdy rozhodovala o přijetí těchto právních aktů Rada jednomyslně, čímž byla prakticky vyloučena aplikace ustanovení Smlouvy o založení Evropského společenství na oblast námořní a letecké dopravy. Nyní na základě čl. 100 odst. 2 SFEU rozhoduje o přijetí sekundárních právních aktů v oblasti námořní a letecké dopravy Evropský parlament a Rada řádným legislativním postupem, a to po konzultaci s Hospodářským a sociálním výborem a Výborem regionů.

²³ DIEDERIKS-VERSCHOOR, Isabella Henrietta Philepina. *An introduction to air law*. Alphen aan den Rijn: Kluwer Law International, 2012, s. 85.

²⁴ Práva cestujícím mohou samozřejmě vyplývat také z mezinárodních smluv uzavřených mezi EU a třetími státy či mezinárodními organizacemi, což je případ i Montrealské úmluvy.

²⁵ TOMÁŠEK, Michal, a kol. *Právo Evropské unie*. Praha: Leges, 2013, s. 243.

²⁶ Požadavky vyplývající z imperativu ochrany spotřebitele tedy musí být brány v úvahu i při samotné interpretaci unijních aktů.

²⁷ Politika ochrany spotřebitele spadá dle čl. 4 odst. 2 písm. f) SFEU do sdílené pravomoci.

dopravy,²⁸ jelikož představují slabší smluvní stranu,²⁹ je proto nutné při interpretaci unijních aktů nahlížet prizmatem ochrany spotřebitele.³⁰ Tento přístup také v praxi mnohokrát a v některých případech až téměř krajním způsobem aplikoval Soudní dvůr EU při interpretaci některých ustanovení Nařízení č. 261/2004, o němž bude pojednáno v nadcházejících řádcích.

3 Současná regulace práv cestujících v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného poždění letů dle Nařízení č. 261/2004

Jak již bylo řečeno výše, oblast letecké dopravy je na úrovni EU upravena s ohledem na čl. 100 odst. 2 SFEU především akty sekundárního práva. To se týká nejen otázek, jako jsou například licencování a přístup na letecké

²⁸ Ačkoliv cestujícím může být obdobně jako spotřebitelem pouze fyzická osoba a cestující současně uzavírá přepravní smlouvy zásadně z pozice slabší smluvní strany, pojmy „spotřebitel“ a „cestující“ nejsou shodné, což potvrzuje i bod 1 preambule Nařízení č. 261/2004.

Definici pojmu „spotřebitel“ přinášel například čl. 2 odst. 4 Směrnice č. 90/314/EHS, který definoval spotřebitele jako „osob[uj], která si koupí nebo se zaváže, že si koupí, soubor služeb („hlavní smluvní strana“) nebo [jakoukoliv osobu], jejímž jménem se hlavní smluvní strana zavazuje ke koupi souboru služeb („ostatní příjemci“) nebo [jakoukoliv osobu], na kterou hlavní smluvní strana nebo ostatní příjemci převedou soubor služeb („příjemce“)“. Definice pojmu „cestující“ v unijních aktech zabývajících se leteckou dopravou naproti tomu chybí. Pojem „cestující“ z pohledu letecké dopravy bude proto nutné vykládat tak, že cestující je osobou přepravující se letcky pro vlastní potěšení, potřebu či podnikání, a to bez ohledu na skutečný účel přepravy a bez ohledu na to, kdo za přepravu cestujícího zaplatil (viz COLANGELO, Margherita a Vincenzo ZENO-ZENCOVICH. *Introduction to European Union Transport Law*. 2. vyd. Řím: Università degli Studi di Roma Tre – Roma TrE-Press, 2016, s. 132).

Pojmy „cestující“ a „spotřebitel“ se proto v mnohém překrývají, avšak nikoliv každého spotřebitele bude možné označit za cestujícího (např. zaměstnanec letiště, který si v letištních prostorách zakoupí občerstvení) a ne každý cestující bude spotřebitelem (např. fyzická osoba, jejíž podnikání spočívá výlučně či převážně ve využívání služeb letecké přepravy).

²⁹ LUZAK, Joasia A. *European Private Law: Up in the Air?* In: BOBEK, Michal a Jeremias PRASSL. *Air passenger rights: ten years on*. 3. vyd. Oxford: Hart publishing, 2016, s. 298.

³⁰ V souvislosti s tím je nutné také zmínit judikaturou Soudního dvora Evropské unie („Soudní dvůr EU“) uznaný požadavek ochrany spotřebitele za tzv. kategoričtý požadavek (rozsudek Soudního dvora ze dne 20. února 1979, *Rewe-Zentral AG proti Bundesmonopolverwaltung für Branntwein*, věc 120/78. In: *EUR-Lex* [cit. 7. 3. 2018]).

trasy³¹ či pojištění leteckých dopravců,³² ale také právní úpravy situací, kdy je cestujícím odepřen nástup na palubu letadla nebo kdy je jejich let zrušen či významně zpožděn. Právě tyto naposledy zmíněné situace v současné době upravuje Nařízení č. 261/2004.³³

3.1 Okolnosti a důvody přijetí Nařízení č. 261/2004

Nařízení č. 261/2004 bylo přijato na počátku 21. století, tedy v době, kdy byla letecká doprava na území EU již liberalizována³⁴ a základní ochrana cestujících v jisté míře zajištěna. Přesto však dosavadní právní předpisy obsahovaly mnohé mezery, jež umožňovaly leteckým dopravcům vyhnout se některým svým povinnostem ve vztahu k cestujícím, nebo některé

³¹ Základní pravidla pro provozování leteckých služeb na vnitřním trhu EU včetně vydávání provozních licencí leteckým dopravcům Společenství a přístup na letecké trasy uvnitř EU upravuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ze dne 24. září 2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství. In: *EUR-Lex* [cit. 7. 3. 2018].

³² Minimální požadavky na pojištění ve vztahu k cestujícím, zavazadlům, nákladu a třetím osobám, jímž musí disponovat letečtí dopravci a provozovatelé letadel, kteří létají uvnitř území, přistávají na území, vzletají z území nebo přelétávají území členského státu EU, stanovuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 785/2004 ze dne 21. dubna 2004 o požadavcích na pojištění u leteckých dopravců a provozovatelů letadel. In: *EUR-Lex* [cit. 7. 3. 2018].

³³ V souvislosti s Nařízením č. 261/2004 je nutné zmínit také Montrealskou úmluvu. Montrealská úmluva, která je součástí právního řádu EU a která se na základě Nařízení č. 2027/97 (ve znění Nařízení č. 889/2002) vztahuje nejen na mezinárodní, ale také na vnitrostátní leteckou přepravu v členských státech EU, taktéž mimo jiné zakotvuje odpovědnost leteckého dopravce vůči cestujícím v případě zpoždění letu.

Na základě závěrů Soudního dvora EU jsou však nároky vyplývající cestujícím z odpovědnosti leteckého dopravce dle Montrealské úmluvy a dle Nařízení č. 261/2004 na sobě nezávislé (rozsudek Soudního dvora ze dne 10. ledna 2006, *The Queen, na žádost International Air Transport Association a European Low Fares Airline Association, proti Department for Transport*, věc C-344/04. In: *EUR-Lex* [cit. 7. 3. 2018] („rozsudek *LATA*“)). Cestující se tak mohou před soudy domáhat jak náhrady „individualizované“ újmy na základě Montrealské úmluvy (majetkové i nemajetkové), tak náhrady „standardizované“ újmy na základě Nařízení č. 261/2004 (rozsudek *LATA*; k nemajetkové újmě dle Montrealské úmluvy viz rozsudek Soudního dvora ze dne 6. května 2010, *Axel Walz proti Clickair S.A.*, věc C-63/09. In: *EUR-Lex* [cit. 7. 3. 2018]). Tyto dva právní předpisy totiž představují dva odlišné právní rámce (mj. rozsudek Soudního dvora ze dne 9. července 2009, *Peter Rehder proti Air Baltic Corporation*, věc C 204/08. In: *EUR-Lex* [cit. 7. 3. 2018]).

³⁴ K téměř úplné liberalizaci sektoru letecké dopravy v rámci EU (resp. Evropských společenství) došlo v dubnu 1997, kdy byla povolena tzv. kabotáž, tedy přeprava mezi dvěma místy na území jednoho členského státu provozována leteckým dopravcem z jiného členského státu (COLANGELO, Margherita a Vincenzo ZENO-ZENCOVICH. *Introduction to European Union Transport Law*. 2. vyd. Řím: Università degli Studi di Roma Tre – Roma TrE-Press, 2016, s. 34).

situace vůbec neupravovaly,³⁵ a tudíž bylo nezbytné tyto nedostatky napravit.³⁶ Dosavadní právní úprava taktéž nereflekovala rostoucí vývoj na trhu s leteckými službami, a to zejména *boom* nízkonákladových (*low-cost*) leteckých dopravců. Události, které následovaly po 11. září 2001, vedly taktéž k tomu, že mnoho cestujících se k letecké dopravě otočilo zády,³⁷ takže bylo nutné opět zvýšit důvěru cestujících v leteckou dopravu a motivovat je, aby se navrátili zpět.³⁸ V neposlední řadě je pak nutné uvést skutečnost, že od přijetí Maastrichtské smlouvy v roce 1993 rostla tendence k promítání ochrany spotřebitele do nejrůznějších unijních politik, což vedlo k tomu, že byla postupně vyžadována stále vyšší ochrana cestujících jakožto spotřebitelů.³⁹ Výše uvedené nedostatky měly být odstraněny či alespoň podstatně zmírněny přijetím Nařízení č. 261/2004, které by garantovalo práva cestujícím v případech, kdy je jim odepřen nástup na palubu, zrušen či významně zpožděn let, a které by současně doplnilo ochranu cestujících jim poskytovanou Montrealskou úmluvou.⁴⁰

Nařízení č. 261/2004, které se vztahuje na cestující odlétající z letiště umístěného na území členského státu EU a při splnění určitých podmínek také

35 Nařízení Rady (EHS) č. 295/91 ze dne 4. února 1991, kterým se stanoví společná pravidla systému náhrad za odepření nástupu na palubu v pravidelné letecké dopravě („Nařízení č. 295/91“), které zajišťovalo částečnou ochranu cestujících v situacích, kdy jim byl odepřen nástup na palubu letadla, se například vztahovalo pouze na odepření nástupu na palubu cestujícím, kteří byli přepravováni pravidelnou leteckou dopravu. Jestliže tedy cestující byli přepravováni nepravidelnou leteckou dopravou (charterovými lety nebo v rámci tzv. souborných služeb), nemohli využít ochrany a práv jim poskytovaných tímto nařízením. Montrealská úmluva pak sice řešila případy zpoždění letu, nikoliv však již zrušení letu. Šance cestujících domoci se nároků jim vyplývajících z Montrealské úmluvy v případě zpoždění letu navíc byly poněkud komplikované a časově i finančně zatěžující, což cestujících v mnohých případech demotivovalo, jestliže za samotnou letenku zaplatili u nízkonákladových (*lost-cost*) dopravců pouze nepatrné částky.

36 KONING, Ingrid. *The Enforcement of Airline Passengers' Rights in Europe*, 2011, s. 1.

37 MILDE, Michael. *International air law and ICAO*. The Hague: Eleven International Publishing, 2016, s. 313.

38 ČAPEK, Jan, Richard KLÍMA a Jaroslava ZBÍRALOVÁ. *Civilní letectví ve světle práva*. Praha: LexisNexis CZ, 2005, s. 24.

39 Bod 1 preambule Nařízení č. 261/2004. Dále také KONING, Ingrid. *The Effect of the European Passenger Transport Scheme on the National Legal Order: A Focus on Air Transport*. In: HARTKAMP, A. S. a kol. (eds.). *De Invloed van het Europese recht op het Nederlandse Privaatrecht*. Deventer: Kluwer, 2014, s. 861.

40 Montrealská úmluva byla podepsána členskými státy EU a na základě rozhodnutí Rady ze dne 5. dubna 2001 o uzavření Úmluvy o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu (Montrealská úmluva) taktéž EU (resp. Evropským společenstvím). Součástí unijního právního řádu se Montrealská úmluva stala dne 4. listopadu 2003.

na cestující odlétající z letiště umístěného na území třetí země na letiště umístěné na území členského státu EU, proto mělo a má za cíl stanovit minimální práva cestujících v případech, kdy je jim odepřen nástup na palubu proti jejich vůli, jejich let je zrušen, nebo je jejich let významně zpožděn.⁴¹ V souvislosti s tím tak toto nařízení stanovilo mnohé povinnosti leteckému dopravci provozujícímu dotčený let (tzv. provozující letecký dopravce⁴²), a to od povinností ryze informačních až například k povinnosti poskytnout cestujícím náhradu škody.

Nařízení č. 261/2004 tedy v současné době zakotvuje tři základní druhy práv cestujících za předpokladu, že nastane jedna ze tří situací⁴³ předvídaných tímto nařízením, a to právo na náhradu škody, právo na proplacení výdajů nebo na přeměrování a právo na poskytnutí péče.

3.2 Odepření nástupu na palubu

Jde-li o případy odepření nástupu cestujícím na palubu letadla, vychází Nařízení č. 261/2004 v první řadě z předpokladu dohody provozujícího leteckého dopravce s dotčenými cestujícími (tzv. dobrovolníky). Tito dobrovolníci jsou oprávněni obdržet sjednanou výši náhrady za odstoupení od rezervace a taktéž mají právo na proplacení výdajů nebo na přeměrování v souladu s čl. 8 tohoto nařízení. Pokud však nedojde k dobrovolnému odstoupení od rezervace ze strany cestujícího a provozující letecký dopravce přistoupí k odepření nástupu na palubu proti jeho vůli, má takto dotčený cestující nejen právo na proplacení výdajů nebo na přeměrování v souladu s čl. 8, ale taktéž právo na poskytnutí péče dle čl. 9 a právo na náhradu

⁴¹ Čl. 1 odst. 1 Nařízení č. 261/2004.

⁴² Nařízení č. 261/2004 stanovuje povinnosti pouze provozujícímu leteckému dopravci, nikoliv smluvnímu leteckému dopravci.

Nařízení č. 261/2004 odlišuje „leteckého dopravce“ a „provozujícího leteckého dopravce“. „Leteckým dopravcem“ je v souladu s čl. 2 písm. a) Nařízení č. 261/2004 „podnik zabývající se leteckou dopravou s platnou provozní licencí“, zatímco „provozující leteckým dopravcem“ je dle čl. 2 písm. b) tohoto nařízení „letecký dopravce, který provádí nebo zamýšlí provést let podle smlouvy s cestujícím nebo v zastoupení jiné právnické nebo fyzické osoby, která uzavřela smlouvu s tímto cestujícím“. Provozující letecký dopravce tudíž nemusí být smluvním leteckým dopravcem, tj. leteckým dopravcem, který uzavřel s cestujícím přepravní smlouvu.

⁴³ Tzn. odepření nástupu na palubu, zrušení letu nebo významné zpoždění letu.

škody⁴⁴ ve výši 250, 400 nebo 600 €, a to s ohledem na délku letu⁴⁵ a skutečnost, zda let byl provozován na území EU.

3.3 Zrušení letu

Práva cestujících v případech, kdy dojde ke zrušení letu, jsou na rozdíl od situací odepření nástupu na palubu vázána na splnění více podmínek. Cestující, jejichž let byl kvalifikován jako zrušený, mají totiž automaticky právo pouze na proplacení výdajů nebo na přesměrování,⁴⁶ právo obdržet zdarma stravu a občerstvení v rozsahu přiměřeném čekací době⁴⁷ a učinit dva telefonní hovory nebo podat dvě zprávy.⁴⁸ Jestliže se navíc cestující rozhodl pro přesměrování a očekávatelný čas nového (přesměrovaného) odletu je alespoň následující den po původně plánovaném odletu zrušeného letu, má cestující kromě výše uvedených práv taktéž právo na to, aby mu provozující letecký dopravce zajistil ubytování v hotelu, je-li to nezbytné,⁴⁹ a přepravu mezi letištěm a místem ubytování.⁵⁰

Právo na náhradu škody nicméně cestujícím nevznikne již tím, že dojde ke zrušení letu. K jeho vzniku je nezbytné, aby cestující nebyli o zrušení letu s dostatečným předstihem informováni anebo provozující letecký dopravce porušil svoji povinnost nabídnout cestujícím možnost přesměrování.⁵¹ Jestliže však ke splnění těchto podmínek dojde, je cestující oprávněn požadovat po provozujícím leteckém dopravci náhradu škody dle čl. 7 Nařízení č. 261/2004.⁵²

⁴⁴ Čl. 7 Nařízení č. 261/2004.

⁴⁵ „Let“ byl definován Soudním dvorem EU jako jednotka letecké dopravy provedená leteckým dopravcem, který určuje svůj letový řád (bod 40 rozsudku Soudního dvora ze dne 10. července 2008, *Emirates Airlines – Direktion für Deutschland proti Diether Schenkel*, věc C 173/07. In: *EUR-Lex* [cit. 7. 3. 2018]).

⁴⁶ Dle čl. 8 Nařízení č. 261/2004, a to včetně práva na náhradu nákladů na přepravu, jestliže byl cestující přesměrován na jiné letiště nebo na jiné místo, než bylo uvedeno v původní rezervaci (čl. 8 odst. 3 Nařízení č. 261/2004).

⁴⁷ Dle čl. 9 odst. 1 písm. a) Nařízení č. 261/2004.

⁴⁸ Dle čl. 9 odst. 2 Nařízení č. 261/2004.

⁴⁹ Dle čl. 9 odst. 1 písm. b) Nařízení č. 261/2004.

⁵⁰ Dle čl. 9 odst. 1 písm. c) Nařízení č. 261/2004.

⁵¹ Blíže viz čl. 5 odst. 1 písm. c) Nařízení č. 261/2004.

⁵² Opět tedy náhradu škody ve výši 250 €, 400 €, resp. 600 €, a to s ohledem na to, jaká měla být délka letu a zda se jednalo o let v rámci EU či nikoliv.

Na rozdíl od odepření nástupu na palubu má však provozující letecký dopravce v případě zrušení letu možnost zprostit se povinnosti k náhradě škody, „*jestliže může prokázat, že zrušení je způsobeno mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla všechna přiměřená opatření přijata*“.⁵³

Tento liberační důvod v podání „mimořádných okolností“⁵⁴ kterého se provozující letectví dopravci snažili mnohdy nadměru využívat a odepírat tak cestujícím právo na náhradu škody, se postupně stal téměř středobodem zájmu Soudního dvora EU při interpretaci Nařízení č. 261/2004. Nezbytnost definování pojmu „mimořádných okolností“, jehož definici Nařízení č. 261/2004 neobsahuje a poskytl jí až Soudní dvůr EU, který „mimořádnou

⁵³ Čl. 5 odst. 3 Nařízení č. 261/2004.

⁵⁴ Za „mimořádnou okolnost“ bude možné v souladu s judikaturou Soudního dvora EU označit například situace, kdy dojde k uzavření části evropského vzdušného prostoru v důsledku erupce sopky (rozsudek Soudního dvora ze dne 31. ledna 2013, *Denise McDonagh proti Ryanair Ltd.*, věc C-12/11. In: *EUR-Lex* [cit. 7. 3. 2018]) („rozsudek *McDonagh*“); nebo střet letadla s ptákem (rozsudek Soudního dvora ze dne 4. května 2017, *Marcela Pešková, Jiří Peška proti Travel Service, a. s.*, věc C-315/15. In: *EUR-Lex* [cit. 7. 3. 2018]). S rozvojem provozování dronů by bylo za „mimořádnou okolnost“ možné považovat taktéž srážku letadla s dronem (KOČAŘ, Tomáš. Srážka letadla s dronem jako mimořádná okolnost? *Právní rádce*, 2017, roč. 25, č. 2, s. 60). Za „mimořádnou okolnost“ naopak nebude možné v souladu s judikaturou Soudního dvora EU označit například případy, kdy dojde k nárazu mobilních nástupních schůdků do letadla (usnesení Soudního dvora ze dne 14. listopadu 2014, *Sandy Siwert a další v. Condor Flugdienst GmbH*, věc C-394/14. In: *EUR-Lex* [cit. 7. 3. 2018]), případy reorganizace letů v důsledku mimořádné okolnosti (rozsudek Soudního dvora ze dne 4. října 2012, *Finnair Oyj proti Timy Lassooy*, věc C-22/11. In: *EUR-Lex* [cit. 7. 3. 2018]), technickou závadu spočívající v poruše motoru způsobenou vadou některé z jeho součástí, které nepřekročily svou průměrnou životnost a pro něž výrobce neposkytl žádné informace ohledně vad, k nimž by mohlo docházet při dosažení určitého stáří (rozsudek Soudního dvora ze dne 17. září 2015, *Corina van der Lans proti Koninklijke Luchvaart Maatschappij NV.*, věc C-257/14. In: *EUR-Lex* [cit. 7. 3. 2018]) ani vícečetné nepodstatné závady, které samy o sobě není možné kvalifikovat jako mimořádné (rozsudek Soudního dvora ze dne 12. května 2011, *Andrejs Eglītis, Edwards Ratnieks proti Latvijskas Republikas Ekonomikas ministrija*, věc C-294/10. In: *EUR-Lex* [cit. 7. 3. 2018]). Demonstrativní výčet okolností, které nově bude možné označit za mimořádné, a okolností, které za mimořádné označit možné nebude, přináší Návrh nařízení č. 261/2004 v příloze k Nařízení č. 261/2004.

Důležité je také uvést, že jedna mimořádná okolnost může způsobit více než jedno zrušení či významné zpoždění letu (Sdělení Komise. Pokyny pro výklad nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů, a nařízení Rady (ES) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod ve znění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002. In: *EUR-Lex*), a tudíž i provozující letecký dopravce se může takto domáhat zproštění povinnosti k náhradě škody ve více případech.

okolnost“ vymezil jako událost, která „není vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce a z důvodu své povahy či původu se vymyká jeho účinné kontrole“;⁵⁵ byla také jedním z klíčových důvodů vypracování Návrhu nařízení č. 261/2004.

3.4 Významné zpoždění letu

Nadpis čl. 6 Nařízení č. 261/2004 hovoří pouze o „zpoždění“, nikoliv o „významném zpoždění“ letu. Přesto je však nutné uvést, že práva cestujícím nevzniknou při jakémkoliv zpoždění letu, ale pouze takovém zpoždění, které lze označit jako „významné“. Za „významné zpoždění“ lze přitom v souladu s čl. 6 odst. 1 Nařízení č. 261/2004 označit zpoždění v délce dvou, tří, resp. čtyř hodin.⁵⁶

V souladu s Nařízením č. 261/2004 mají cestující, kteří byli dotčeni významným zpožděním letu, automaticky právo obdržet zdarma stravu a občerstvení v rozsahu přiměřeném čekací době⁵⁷ a učinit dva telefonní hovory nebo podat dvě zprávy,⁵⁸ a jestliže důvodně očekávaný čas odletu zpožděného letu následuje o den později než čas odletu původně oznámený, taktéž právo na zajištění ubytování v hotelu, je-li to nezbytné,⁵⁹ a přepravy mezi letištěm a místem ubytování.⁶⁰ Pokud navíc zpoždění dosáhne pěti hodin,⁶¹ má cestující zpožděného letu právo na náhradu pořizovací ceny letenky spolu s případným zpátečním letem do původního místa odletu při nejbližší příležitosti.⁶²

Ačkoliv čl. 6 Nařízení č. 261/2004 se nezmiňuje o tom, že by cestující zpožděného letu, a to bez ohledu na délku zpoždění, měli právo na náhradu škody, právo cestujících na náhradu škody dle čl. 7 tohoto nařízení bylo (podle mnohých poněkud kontroverzně) dovozeno judikaturou

⁵⁵ Bod 23 rozsudku Soudního dvora ze dne 22. prosince 2008, *Friederike Wallentin-Hermann proti Alitalia – Linee Aeree Italiane SpA*, věc C-549/07. In: *EUR-Lex* [cit. 7. 3. 2018].

⁵⁶ Opět v závislosti na délce letu a na tom, zda se jednalo o let v rámci EU či nikoliv.

⁵⁷ Dle čl. 9 odst. 1 písm. a) Nařízení č. 261/2004.

⁵⁸ Dle čl. 9 odst. 2 Nařízení č. 261/2004.

⁵⁹ Dle čl. 9 odst. 1 písm. b) Nařízení č. 261/2004. Zde je nutné upozornit, že česká verze Nařízení č. 261/2004 obsahuje v čl. 6 odst. 1 bod ii) chybu, když odkazuje na čl. 9 odst. 1 písm. a) namísto písm. b).

⁶⁰ Dle čl. 9 odst. 1 písm. c) Nařízení č. 261/2004.

⁶¹ Není již tedy rozhodné, jaká byla délka letu a zda se jednalo o let v rámci EU či nikoliv.

⁶² Dle čl. 8 odst. 1 písm. a) Nařízení č. 261/2004.

Soudního dvora EU. V souladu s následně ustálenou judikaturou Soudního dvora EU tak mají cestující zpožděného letu taktéž právo na náhradu škody, jestliže „dosáhnou svého cílového místa určení o tři nebo více hodin později, než je čas přeletu plánovaný leteckým dopravcem“.⁶³ V souvislosti s tím bylo ze strany Soudního dvora EU dovozeno také právo provozujícího leteckého dopravce domáhat se liberačního důvodu v podobě mimořádných okolností, jak je tomu i v případech zrušení letu.

Výše uvedené závěry Soudního dvora EU týkající se práv cestujících v případě významného zpoždění letu, které přinejmenším hraničily s normotvornou činností, jakož i další mezery a nejasnosti Nařízení č. 261/2004 byly předmětem kritiky leteckých dopravců a jejich sdružení, cestujících i odborné a širší veřejnosti okamžitě poté, co Nařízení č. 261/2004 vstoupilo v platnost.⁶⁴ Po několik let však Nařízení č. 261/2004 nedoznalo žádných změn a veškeré interpretační⁶⁵ problémy jednotlivých ustanovení tohoto nařízení musel neustále řešit Soudní dvůr EU. Za účelem zajištění vyšší ochrany a právní jistoty cestujících proto Evropská komise⁶⁶ přistoupila k přípravě novely Nařízení č. 261/2004, která by tyto problémy vyřešila či zmírnila.

⁶³ Bod 61 rozsudku Soudního dvora ze dne 19. listopadu 2009, *Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon, Alana Sturgeon proti Condor Flugdienst GmbH*, věc C-402/07 a *Stefan Böck, Cornelia Lepuschütz proti Air France SA*, věc C-432/07. Spojené věci C-402/07 a C-432/07. In: *EUR-Lex* [cit. 7. 3. 2018] („rozsudek *Sturgeon*“). Následně potvrzené taktéž v rozsudku Soudního dvora ze dne 23. října 2012, *Emeka Nelson a další v. Deutsche Luftbansa AG a TUI Travel plc a další v. Civil Aviation Authority*, spojené věci C-581/10 a C-629/10. In: *EUR-Lex* [cit. 7. 3. 2018] („rozsudek *Nelson*“).

⁶⁴ DIEDERIKS-VERSCHOOR, Isabella Henrietta Philepina. *An introduction to air law*. Alphen aan den Rijn: Kluwer Law International, 2012, s. 246.

⁶⁵ Často se jednalo o problémy na hranici, či podle některých dokonce za hranou interpretace práva. Podle některých autorů dovození práva cestujících na náhradu škody v případě významného zpoždění letu odporuje jasnému znění textu Nařízení č. 261/2004, je v rozporu s úmyslem unijního zákonodárce a chybně zaplňuje úmyslně učiněnou mezeru v ochraně cestujících (MALENOVSKÝ, Jiří. Regulation 261: Three Major Issues in the Case Law of the Court of Justice of the EU. In: BOBEK, Michal a Jeremias PRASSL. *Air passenger rights: ten years on*. 3. vyd. Oxford: Hart publishing, 2016, s. 34). Podle *Malenovského* však Soudní dvůr EU „neuzurpoval legislativní privilegium“, ale pouze poskytl *effet utile* implicitní volbě unijního zákonodárce (MALENOVSKÝ, Jiří. Regulation 261: Three Major Issues in the Case Law of the Court of Justice of the EU. In: BOBEK, Michal a Jeremias PRASSL. *Air passenger rights: ten years on*. 3. vyd. Oxford: Hart publishing, 2016, s. 41).

⁶⁶ Dále také jen „Komise“.

4 Chystaná novela regulace práv cestujících v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů dle Návrhu nařízení č. 261/2004

Jak bylo výše mnohokrát uvedeno, Nařízení č. 261/2004 bylo již od svého vstupu v platnost a účinnost považováno v mnoha ohledech za defektní. Unijní zákonodárce nicméně nebyl po dlouhou dobu schopen či ochoten vady skrývající se v jednotlivých ustanoveních Nařízení č. 261/2004 a problémy spojené s nejednotností prosazování tohoto nařízení odstranit.

Jedním z důvodů, proč tomu tak bylo a stále nedocházelo k novele Nařízení č. 261/2004, byly zejména protichůdné názory na případnou novelizaci ze strany leteckých dopravců, jejich asociací a cestovních kancelářů na jedné straně⁶⁷ a cestujících a zástupců spotřebitelů na straně druhé.⁶⁸ Především tlak leteckých dopravců na to, aby nenesli nepřiměřená finanční břemena, byl nezanedbatelný. Komisi se však následně i po veřejných konzultacích podařilo předložit návrh novely Nařízení č. 261/2004, který je obsažen v Návrhu nařízení č. 261/2004 a který je v současné době předmětem legislativního vyjednávání mezi Komisí a Evropským parlamentem. Zdá se tedy a je velmi pravděpodobné, že Nařízení č. 261/2004 dozná v brzké době změn, které se dotknou i práv cestujících v letecké dopravě, a že tyto změny budou vycházet právě z Návrhu nařízení č. 261/2004.

Následující text se proto bude věnovat těm změnám, které se v případě řádného schválení Návrhu nařízení č. 261/2004 a jeho vstupu v platnost a účinnost mohou negativně dotknout práv cestujících a ovlivnit práva cestujících, která jim vyplývala z dosavadní úpravy obsažené v Nařízení č. 261/2004. Následující řádky proto podrobně zanalyzují ty instituty a ustanovení Návrhu nařízení č. 261/2004, která přímo či nepřímo povedou či potenciálně mohou vést ke snížení ochrany cestujících v letecké dopravě.⁶⁹

⁶⁷ Tyto subjekty odmítaly nést nepřiměřené finanční nároky, a to i mimo jiné v případech, kdy došlo ke zrušení či významnému zpoždění letu z důvodu mimořádných okolností.

⁶⁸ Tyto subjekty poukazovaly především na nedostatečné prosazování Nařízení č. 261/2004, přičemž v tomto ohledu byly podporovány i některými vnitrostátními orgány členských států.

⁶⁹ S ohledem na délku tohoto článku autor zvolil pouze ty změny, které mají nebo mohou mít podstatný dopad na práva a postavení cestujících. V článku tudíž není věnován prostor veškerým změnám, které mohou mít byť jen nepatrný vliv na cestující v letecké dopravě (např. změna definice „osoby s omezenou pohyblivostí“).

4.1 Definice pojmů „čas příletu“ a „čas odletu“

Jedním z největších problémů Nařízení č. 261/2004 je skutečnost, že toto nařízení nechává mnohé pojmy nedefinované. K vymezení mnohých pojmů tak byl povolán až Soudní dvůr EU. Ačkoliv se definice podané Soudním dvorem EU brzy ustálily, je vhodné postavit definice těchto pojmů takříkajíc najisto.

Návrh nařízení č. 261/2004 proto v první řadě podstatně rozšiřuje seznam definic obsažených v Nařízení č. 261/2004, přičemž v případě pojmů již definovaných Soudním dvorem EU vychází z jím podaných definic, v případě pojmů nových zakotvuje definice nové. Mezi definovanými pojmy jsou i pojmy „čas příletu“ a „čas odletu“, které jsou klíčové k určení rozsahu zpoždění letu, prostřednictvím čehož se podstatně dotýkají i práv cestujících. Nařízení č. 261/2004 pojmy „čas příletu“ ani „čas odletu“ nedefinovalo. Soudní dvůr EU v rozsudku *Henning* rozhodl tak, že „čas příletu“ „*označuje okamžik, kdy se otevřou alespoň jedny dveře letadla, přičemž se rozumí, že cestující jsou v tomto okamžiku oprávněni letadlo opustit*“.⁷⁰ „Obrácením“ výše uvedené definice a s využitím argumentace Soudního dvora EU v rozsudku *Henning* naruby je možné následně dovodit, že „časem odletu“ je okamžik, kdy jsou uzavřeny poslední dveře letadla a kdy cestující již nejsou oprávněni letadlo opustit.

Návrh nařízení č. 261/2004 přináší definice, které neodpovídají výše uvedeným definicím dovozeným Soudním dvorem EU. Návrh nařízení č. 261/2004 totiž vymezuje „čas příletu“ jako „*čas, kdy letadlo dosáhne příletového stání a kdy jsou zataženy jeho parkovací brzdy (čas ukončení pojiždění)*“,⁷¹ „čas odletu“ pak definuje jako „*čas, kdy letadlo opustí pomocí vytlačení nebo vlastního pohonu odletové stání (čas zahájení pojiždění)*“.⁷²

Z výše uvedeného srovnání definic pojmů „čas příletu“ a „čas odletu“ dle Nařízení č. 261/2004 a Návrhu nařízení č. 261/2004 je na první pohled

⁷⁰ Bod 27 rozsudku Soudního dvora ze dne 4. září 2014, *Germanwings GmbH proti Ronnyemu Hennigovi*, věc C 452/13. In: *EUR-Lex* [cit. 7. 3. 2018] („rozsudek *Henning*“). Čas příletu tedy nenastane v momentě, kdy se letadlo dotkne koly přistávací dráhy, dosáhne parkovacího stání, kdy jsou zataženy parkovací brzdy nebo pod kola letadla umístěny parkovací klíny (bod 23 rozsudku *Henning*).

⁷¹ Navrhované znění čl. 2 písm. v) Nařízení č. 261/2004.

⁷² Navrhované znění čl. 2 písm. u) Nařízení č. 261/2004.

patrné, že má dojít pouze ke kosmetické úpravě obou definic. Tato „kosmetická“ úprava nicméně povede v konečném důsledku k tomu, že bude nepřímou zúžena definice pojmu „let“, resp. bude zkrácena doba trvání letu. V souladu s Návrhem nařízení č. 261/2004 totiž doba od zatažení parkovacích brzd (čas ukončení pojiždění) do otevření prvních dveří letadla, jde-li o „čas příletu“, a doba od uzavření posledních dveří letadla do opuštění odletového stání letadla (čas zahájení pojiždění), jde-li o „čas odletu“, nebudou považovány za součást letu. To má dva důsledky pro práva a postavení cestujících.

Zprvce provozující letečtí dopravci si nově budou moci dovolit větší zpoždění letů, což povede k větším potížím a nepohodlí cestujících. To je přitom v rozporu s účelem Nařízení č. 261/2004⁷³ i Návrhu nařízení č. 261/2004.⁷⁴

Zadruhé podle Návrhu nařízení č. 261/2004 provozujícím leteckým dopravcům v některých případech vůbec nevznikne povinnost nahradit cestujícím náhradu škody z důvodu významného zpoždění letu s ohledem na nedosažení příslušných prahových hodnot, přestože by cestujícím při obdobně dlouhém zpoždění letu tento nárok na náhradu škody vzniknout podle současné právní úpravy mohl. Provozující letecký dopravce totiž může přiletět (tzn. ukončit pojiždění) do cílového místa určení v čase, který není možné kvalifikovat jako významné zpoždění letu, a tudíž neopravňujícím cestujícím k náhradě škody, avšak následně ponechat cestující uzavřené na palubě letadla po takovou dobu, která by v součtu s předchozím zpožděním mohla kvalifikovat let v souladu s Nařízením č. 261/2004 jako významně zpožděný. Dle nové právní úpravy však cestující budou moci při hodnocení vzniku nároku na náhradu škody kalkulovat pouze s délkou zpoždění do času příletu (tzn. ukončit pojiždění), nikoliv až do doby, kdy se otevrou první dveře letadla a cestující mají možnost letadlo opustit.⁷⁵

⁷³ Bod 2, resp. 12 preambule Nařízení č. 261/2004.

⁷⁴ Bod 19 preambule Návrhu nařízení č. 261/2004.

⁷⁵ Cestující budou nicméně moci „využít“ času zdržení v letadle na odbavovací ploše pouze v případě, že tento čas zdržení dosáhne alespoň hodinu, resp. pět hodin. Dosáhne-li totiž zdržení letadla na odbavovací ploše alespoň jedné hodiny, mají cestující právo na bezplatný přístup k toaletám a pitné vodě, právo na zajištění dostatečného vytápění nebo chlazení kabiny pro cestující a právo na zajištění dostupné odpovídající lékařské péče, je-li to nezbytné (navrhované znění čl. 6 odst. 5 Nařízení č. 261/2004).

S ohledem na výše uvedené lze proto dospět k závěru, že na první pohled „kosmetické“ změny ve vymezení pojmů „čas příletu“ a „čas odletu“ mohou vést k tomu, že za určitých okolností cestujícím nevznikne v případě zpoždění letu právo na náhradu škody, ačkoliv by jim toto právo podle dosavadní právní úpravy za identických okolností vzniknout mohlo.

4.2 Působnost Nařízení č. 261/2004 dle chystané novely

Návrh nařízení č. 261/2004 se částečně dotýká taktéž působnosti Nařízení č. 261/2004, a to jedné z nejpodstatnějších podmínek v tomto ohledu – přihlášení cestujících k přepravě.

Ustanovení čl. 3 odst. 2 písm. a) Nařízení č. 261/2004 hovoří mimo jiné o tom, že k použití tohoto nařízení je nezbytné, aby se cestující s potvrzenou rezervací pro dotčený let přihlásili k přepravě, jak je předem a písemně stanoveno a v čase uvedeném, příp. nejpozději do 45 minut před zveřejněným časem odletu, není-li čas uveden. Cestující jsou tedy za současné právní úpravy povinni provést ve výše vymezených lhůtách tzv. *check-in*. Jestliže jej neučiní, nebude splněna jedna z podmínek působnosti Nařízení č. 261/2004 a práva⁷⁶ cestujícím dle tohoto nařízení vůbec nevzniknou.

Návrh nařízení č. 261/2004 nicméně přináší na první pohled opět nepatrnou změnu v dikci čl. 3 odst. 2 písm. a) Nařízení č. 261/2004. Navrhované znění tohoto ustanovení totiž již nehovoří o přihlášení se k přepravě (*check-in*), ale o dostavení se k nástupu na palubu (*boarding*).⁷⁷

Zatímco tedy v současné době jsou cestující povinni provést *check-in* v čase stanoveném, nejpozději však do 45 minut před zveřejněným časem odletu, nově budou cestující povinni se ve stejných lhůtách dostavit „až“ k letištní bráně (*boarding gate*) a být připraveni k nástupu na palubu (*boarding*). Cestující tudíž budou muset být již předtím přihlášení k přepravě (tzn. mít provedený *check-in*) a absolvované veškeré bezpečnostní a jiné letištní kontroly.

Výše uvedená změna tudíž povede k tomu, že cestující budou nově povinni dostavovat se nejen k letištním bránám a nástupu na palubu (*boarding*), ale taktéž na letiště o něco dříve než doposud. To na jednu stranu může vést

⁷⁶ Zejména tedy právo na náhradu škody, právo na proplacení výdajů nebo na přesměrování a právo na poskytnutí péče.

⁷⁷ Ve zbytku zůstává ustanovení až na nepatrné změny nedotčeno.

k tomu, že letečtí dopravci a orgány letiště budou mít více času k ověření totožnosti cestujících a bezpečnosti jejich zavazadel, na druhou stranu však méně zodpovědným cestujícím, kteří se na letiště dostávají na poslední chvíli, bude hrozit větší riziko, že jim práva dle navrhovaného znění Nařízení č. 261/2004 vůbec nevzniknou.

4.3 Práva cestujících v případě odepření nástupu na palubu

Jedním z hlavních důvodů, proč bylo přijato již Nařízení č. 261/2004, byl ten, že i přes přijetí Nařízení č. 295/91 byl počet cestujících, kterým byl odepřen nástup na palubu, příliš vysoký.⁷⁸ Nařízení č. 261/2004 však tuto praxi leteckých dopravců potlačilo a vedlo k podstatnému posílení práv cestujících v případě odepření nástupu na palubu.⁷⁹ V daném ohledu tedy splnilo svůj hlavní cíl, a tudíž nebylo nezbytné do něho ve větší míře zasahovat.⁸⁰ Přesto se však nová právní úprava obsažená v Návrhu nařízení č. 261/2004 dotýká také práv cestujících v případech, že jim provozující letecký dopravce odepře nástup na palubu letadla proti jejich vůli.

V souladu s čl. 4 odst. 3 Nařízení č. 261/2004 mají cestující, kteří se nestali tzv. dobrovolníky a kterým provozující letecký dopravce odepřel nástup na palubu letadla proti jejich vůli, automaticky právo na proplacení výdajů nebo na přesměrování,⁸¹ právo na poskytnutí péče⁸² a právo na náhradu škody.⁸³

Podle navrhovaného znění tohoto ustanovení však cestujícím, kterým byl odepřen nástup na palubu, samotným aktem odepření nástupu vznikne automaticky pouze právo na proplacení výdajů nebo na přesměrování⁸⁴ a právo

⁷⁸ Bod 3 preambule Nařízení č. 261/2004.

⁷⁹ Bod 1 preambule Návrhu nařízení č. 261/2004.

⁸⁰ To se projevuje i tím, že Návrh nařízení č. 261/2004 se přidržuje dosavadní definice „odepření nástupu na palubu“ (bod 5 preambule Návrhu nařízení č. 261/2004), a to s výhradou toho, že za odepření nástupu na palubu budou nově považovány i situace tzv. částečného *no-show* (viz níže).

⁸¹ Dle čl. 8 Nařízení č. 261/2004, a to včetně práva na náhradu nákladů na přepravu, jestliže byl cestující přesměrován na jiné letiště nebo na jiné místo, než bylo uvedeno v původní rezervaci (čl. 8 odst. 3 Nařízení č. 261/2004).

⁸² Dle čl. 9 Nařízení č. 261/2004.

⁸³ Dle čl. 7 Nařízení č. 261/2004.

Tzn. právo obdržet částku 250 €, 400 €, resp. 600 €, a to s ohledem na vzdálenost letu a skutečnost, zda let byl provozován na území EU.

⁸⁴ Dle čl. 8 Nařízení č. 261/2004, a to včetně práva na náhradu nákladů na přepravu, jestliže byl cestující přesměrován na jiné letiště nebo na jiné místo, než bylo uvedeno v původní rezervaci (čl. 8 odst. 3 Nařízení č. 261/2004).

na náhradu škody,⁸⁵ nikoliv již právo na poskytnutí péče dle čl. 9.⁸⁶ Právo na poskytnutí péče vznikne těmto cestujícím pouze v případě, že se cestující rozhodne pro přesměrování při nejbližší příležitosti⁸⁷ a čas odletu takto přesměrovaného letu následuje alespoň dvě hodiny po původním času odletu.

Pokud tedy cestující nezvolí možnost přesměrování při nejbližší příležitosti, ale místo toho si vybere variantu přesměrování v pozdější době⁸⁸ nebo si nechá proplatit cenu letu spolu s případným zpátečním letem,⁸⁹ právo na poskytnutí péče dle čl. 9 Nařízení č. 261/2004 mu vůbec nevznikne. Cestující tudíž nebude oprávněn dožadovat se po provozujícím leteckém dopravci například toho, aby mu provozující letecký dopravce zajistil stravu a občerstvení po dobu, kdy cestující čeká na přesměrovaný let, resp. proplatil náklady na ně vynaložené, zajistil ubytování či proplatil náklady na přepravu mezi letištěm a místem ubytování. Tato práva přitom cestujícímu nevzniknou ani za situace, kdy by odlet případného zpátečního letu do původního místa odletu měl nastat dříve než časově nejbližší přesměrovaný let.

Důležité je také uvést, že v souladu s navrhaným zněním čl. 7 odst. 2 Nařízení č. 261/2004 právo na náhradu škody cestujícím, kteří se rozhodli pro přesměrování při nejbližší příležitosti, vznikne pouze jednou, a to i v případě, že by došlo v rámci přesměrovaného letu k novému zrušení nebo významnému zpoždění navazujícího spoje.

Z výše uvedeného tak vyplývá, že práva cestujících v případě odepření nástupu na palubu proti jejich vůli, budou zčásti omezena, a to jmenovitě jednotlivá práva na poskytnutí péče dle čl. 9 a právo na náhradu škody. To je důsledkem již mnohokrát zmiňovaného *lobby* ze strany leteckých dopravců, jejichž cílem bylo v co největší míře snížit své (nejen) finanční

⁸⁵ Dle čl. 7 Nařízení č. 261/2004.

Tzn. právo obdržet částku 250 €, 400 €, resp. 600 €, a to s ohledem na vzdálenost letu a skutečnost, zda let byl provozován na území EU.

⁸⁶ Tzn. právo obdržet zdarma stravu a občerstvení v rozsahu přiměřeném čekací době, právo na zajištění ubytování v hotelu, je-li to nezbytné, právo na zajištění přepravy mezi letištěm a místem ubytování a právo učinit dva telefonní hovory nebo podat dvě zprávy.

⁸⁷ Dle čl. 8 odst. 1 písm. b) Nařízení č. 261/2004.

⁸⁸ Dle čl. 8 odst. 1 písm. c) Nařízení č. 261/2004.

⁸⁹ Dle čl. 8 odst. 1 písm. a) Nařízení č. 261/2004.

náklady, k nimž jsou ve vztahu k cestujícím povinni na základě Nařízení č. 261/2004.⁹⁰

4.4 Práva cestujících v případě zrušení letu

Nejčastější a mnohdy nekontroverznější otázky související s Nařízením č. 261/2004 se týkaly zrušení a významného zpoždění letu. Není proto překvapivé, že Návrh nařízení č. 261/2004 se musel vypořádat především s nimi. A ačkoliv zásah do práv cestujících provedený Návrhem nařízení č. 261/2004 v případech zrušení letu není natolik razantní jako v situacích, kdy dojde k významnému zpoždění letu, přesto není zanedbatelný.

V souladu s čl. 5 Nařízení č. 261/2004 mají cestující zrušeného letu automaticky právo na proplacení výdajů nebo na přesměrování, právo na zajištění stravy a občerstvení v rozsahu přiměřeném čekací době a právo učinit dva telefonní hovory nebo podat dvě zprávy. Za předpokladu, že se cestující rozhodne pro přesměrování⁹¹ a očekávatelný čas nového odletu je alespoň následující den po plánovaném odletu zrušeného letu, je provozující letecký dopravce povinen zajistit cestujícímu též ubytování, je-li to nezbytné, a přepravu mezi letištěm a tímto ubytováním.

V neposlední řadě mají cestující zrušeného letu i právo na náhradu škody, a to v závislosti na tom, zda provozující letecký dopravce⁹² splnil svou infor-

⁹⁰ Omezení těchto práv cestujících bylo nicméně kompenzováno tím, že Návrh nařízení č. 261/2004 nově částečně zakazuje tzv. *no-show* doložky (tzn. provozující letecký dopravce nemůže cestujícímu odeprít nástup na palubu při zpáteční cestě v případě, že zpáteční letenku nevyužil pro cestu tam nebo za tímto účelem neuhradil dodatečný poplatek; letecký dopravce tudíž nebude moci cestujícího trestat za to, že nevyužil letenku „tam“ a nastoupil až na cestu „zpět“; letecký dopravce však může nadále vázat možnost využití navazujícího letu při současném nevyužití původního letu na specifická pravidla) a umožňuje cestujícím domáhat se zdarma po leteckém dopravci opravy pravopisné chyby zápisu jména cestujícího, příp. dalších osob uvedených v dané přepravní smlouvě.

Evropská organizace na ochranu spotřebitele (The European Consumer Organisation) považuje uplatňování *no-show* doložek již po několik let za nepřiměřené ve smyslu směrnice Rady 93/13/EHS ze dne 5. dubna 1993 o nepřiměřených podmínkách ve spotřebitelských smlouvách (Air Passenger Rights. BEUC comments on Commission draft interpretative guidelines on Regulation 261/2004 on air passengers' rights. BEUC [online]. 2016 [cit. 7. 3. 2018]).

⁹¹ Tzn. ať už přesměrování při nejbližší příležitosti nebo v pozdější době.

⁹² Případně cestovní kancelář (organizátor souborných služeb), jejímž prostřednictvím byla uzavřena přepravní smlouva s dotčeným cestujícím (rozsudek Soudního dvora ze dne 11. května 2017, *Bas Jacob Adriaan Krijgsman proti Surinaamse Luchtvaart Maatschappij NV*, věc C-302/16. In: *EUR-Lex* [cit. 7. 3. 2018]).

mační povinnost. Cestujícím tak v současné době vznikne právo na náhradu škody, jestliže nebyli informováni o zrušení letu alespoň dva týdny před plánovaným časem odletu, nebo dva týdny až sedm dní před plánovaným časem odletu a současně jim nebylo nabídnuto přesměrování, které by jim umožnilo odletět nejpozději dvě hodiny před plánovaným časem odletu a dosáhnout jejich cílového místa určení nejpozději čtyři hodiny po plánovaném čase příletu, příp. méně než sedm dní před plánovaným časem odletu a současně jim nebylo nabídnuto přesměrování jejich letu, které by jim umožnilo odletět nejpozději jednu hodinu před plánovaným časem odletu a dosáhnout cílového místa určení nejpozději dvě hodiny po plánovaném čase příletu.⁹³ Ve všech výše uvedených případech má přitom provozující letecký dopravce možnost domáhat se zproštění povinnosti k náhradě škody s odkazem na to, že zrušení bylo způsobeno mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla všechna přiměřená opatření přijata.⁹⁴

Návrh nařízení č. 261/2004 do prvního z výše uvedených práv cestujících, a to práva na proplacení výdajů nebo na přesměrování, i přes lehce odlišnou formulaci nezasahuje. V daném ohledu by tedy práva cestujících měla zůstat zásadně nedotčena.

Ani právo cestujících na náhradu škody v případě zrušení letu nedostalo větších změn. Cestujícím tudíž i v souladu s navrhovaným zněním čl. 5 Nařízení č. 261/2004 vznikne právo na náhradu škody za situace, kdy provozující letecký dopravce neinformuje cestující o zrušení letu ve výše uvedených lhůtách, resp. nesplní své povinnosti nabídnout cestujícím přesměrování. Stejně tak výše částek náhrady škody zůstává nedotčena. Cestující zrušeného letu se tedy budou moci nadále domáhat částky ve výši 250 €, 400 €, resp. 600 €. ⁹⁵ Provozujícím leteckým dopravcům taktéž zůstane zachována možnost liberace s odkazem na to, že zrušení letu bylo způsobeno mimořádnými okolnostmi a že tomuto zrušení nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření.⁹⁶ Jedinou podstatnější změnou v tomto ohledu tak je, že cestujícím, kteří se rozhodli pro přesměrování při nejbližší

⁹³ Čl. 5 odst. 1 písm. c) Nařízení č. 261/2004.

⁹⁴ Čl. 5 odst. 3 Nařízení č. 261/2004.

⁹⁵ V závislosti na délce letu a tom, zda se jednalo o let v rámci EU či nikoliv.

⁹⁶ Navrhované znění čl. 5 odst. 3 Nařízení č. 261/2004.

příležitosti, právo na náhradu škody vznikne pouze jednou, a to i v případě, že by došlo v rámci přesměrovaného letu k novému zrušení nebo významnému zpoždění navazujícího spoje.⁹⁷

Největší změny však doznávají jednotlivá práva cestujících na poskytnutí péče, resp. podmínky, za kterých nárok na tato práva cestujícím vznikne, a to ve dvou ohledech.

Zaprvé, v souladu s navrhovaným zněním čl. 5 odst. 1 písm. b) Nařízení č. 261/2004 dochází k odstranění dosavadní dichotomie vzniku jednotlivých práv dle tohoto ustanovení a ke sjednocení podmínek, za nichž cestujícím vznikne nárok na poskytnutí všech práv dle navrhovaného znění čl. 9 Nařízení č. 261/2004. Cestujícím je totiž provozující letecký dopravce v případě zrušení letu povinen poskytnout veškerou péči dle čl. 9 při splnění jediné podmínky, a to podmínky, že očekávatelný čas odletu následuje alespoň dvě hodiny po plánovaném odletu zrušeného letu. K tomu, zda se cestující rozhodl být přesměrován a očekávaný čas přesměrovaného letu nastal následující den, se tedy nebude přihlížet. Rozhodné bude pouze to, zda náhradní let, pro který se cestující rozhodl,⁹⁸ vedl k alespoň dvouhodinové neplánované prodlevě cestujícího na letišti. To vede k tomu, že pokud očekávatelný čas odletu nového letu, který nahrazuje zrušený let, následuje za méně než dvě hodiny po plánovaném odletu zrušeného letu, jednotlivá práva na poskytnutí péče dle Návrhu nařízení č. 261/2004 cestujícím vůbec nevzniknou.⁹⁹

⁹⁷ Navrhované znění čl. 7 odst. 2 Nařízení č. 261/2004.

⁹⁸ Ať už se jednalo o zpáteční let či přesměrování při nejbližší nebo následné příležitosti v souladu s čl. 8 Nařízení č. 261/2004.

⁹⁹ To se týká nejen práva na zajištění stravy a občerstvení v rozsahu přiměřeném čekací době a práva učinit dva telefonní hovory nebo podat dvě zprávy, která cestujícím dle současné právní úpravy vznikají již okamžikem zrušení letu, ale také práva na zajištění ubytování, je-li nezbytné, a přepravy mezi letištěm a tímto ubytováním, která cestujícím vzniknou pouze v případě, že se rozhodl pro přesměrování a očekávatelný čas nového odletu je alespoň následující den po plánovaném odletu zrušeného letu. Lze si totiž představit situaci, kdy je čas odletu zrušeného letu naplánován na 23:00 a čas nového, přesměrovaného odletu na 00:30 dalšího dne. V takovém případě by za určitých okolností mohl cestujícímu hypoteticky vzniknout nárok na zajištění ubytování, je-li to nezbytné, a přepravy mezi letištěm a tímto ubytováním.

Právo cestujících na zajištění ubytování navíc může být v případě zrušení letu cestujícím omezeno, jestliže dojde ke zrušení letu z důvodu mimořádných okolností (k tomu viz podkapitola 4.6 tohoto článku).

Zadruhé, pokud cestující zvolil v souladu s čl. 8 možnost proplacení výdajů s případným zpátečním letem nebo přeměrování v pozdější době, tedy nezvolil přeměrování při nejbližší příležitosti, nevzniknou cestujícímu v souvislosti s daným letem žádná další práva na poskytnutí péče dle navrhovaného znění čl. 9 odst. 1 Nařízení č. 261/2004.¹⁰⁰ Cestujícímu však přesto zůstanou zachována ostatní práva, jako je např. právo na náhradu škody nebo právo na proplacení výdajů nebo na přeměrování nebo právo dle čl. 9 odst. 2 tohoto nařízení. Pokud se však cestující rozhodl pro přeměrování při nejbližší příležitosti, zůstanou mu zachována všechna práva na poskytnutí péče, a to včetně práv dle navrhovaného znění čl. 9 odst. 1 Nařízení č. 261/2004.

Výše uvedené změny sice na jednu stranu vedou ke sjednocení právní úpravy týkající se práva cestujících na poskytnutí péče v případě zrušení letu, což nepochybně přispívá k přehlednosti a vyšší právní jistotě cestujících, a otevírají možnost domáhat se snáze po provozujícím leteckém dopravci zajištění ubytování a přepravy mezi letištěm a ubytováním. Na druhou stranu však zakládají riziko, že jednotlivá práva dle navrhovaného znění čl. 9 Nařízení č. 261/2004 cestujícím vůbec nevzniknou, pokud nedojde ke splnění podmínky „dvouhodinového prostoje“. Současně také omezují, resp. téměř úplně vylučují práva cestujících na poskytnutí péče v případě, že se cestující rozhodli zvolit jinou variantu než přeměrování při nejbližší příležitosti, a částečně také právo na náhradu škody.

4.5 Práva cestujících při významném zpoždění letu

Institut významného zpoždění letu byl již od přijetí Nařízení č. 261/2004 trnem v oku všem – od leteckých dopravců přes cestující až po Soudní dvůr EU, který se musel mnohokrát zabývat interpretací čl. 6 tohoto nařízení a s ní souvisejícími problémy. Soudní dvůr EU navíc již zpočátku „přilil do ohně“, když přiznal cestujícím právo na náhradu škody i v případě významného zpoždění letu, přestože čl. 6 cestujícím toto právo explicitně nepřiznává. Návrh nařízení č. 261/2004 se tak v prvé řadě musel vypořádat právě s tím, jak se postavit k situacím významného zpoždění letu a jak

¹⁰⁰ Tzn. právo na zajištění stravy a občerstvení v rozsahu přiměřeném čekací době, ubytování v hotelu, je-li to nezbytné a přepravy mezi letištěm a místem ubytování.

zajistit, aby právní úprava upravující tyto případy byla jasná a pokud možno bezproblémová.

Současný čl. 6 Nařízení č. 261/2004 vychází z toho, že aby cestujícím vznikla v případě zpoždění letu jakákoliv práva, musí toto zpoždění dosáhnout určitého prahu. Musí se tedy jednat o zpoždění významné. Za významné je přitom považováno zpoždění, které dosáhne prahu

- a) dvou hodin nebo více v případě letů do 1 500 kilometrů;
- b) tří hodin nebo více v případě všech letů v rámci EU delších než 1 500 kilometrů a letů mimo EU o délce od 1 500 kilometrů do 3 500 kilometrů;
- c) čtyř hodin nebo více v případě letů mimo EU delších než 3 500 kilometrů.

Za předpokladu, že bude let kvalifikován jako významně zpožděný, vznikne cestujícím automaticky právo obdržet stravu a občerstvení v rozsahu přiměřeném čekací době, uskutečnit dva telefonní hovory nebo podat dvě zprávy. Jestliže navíc důvodně očekávaný čas odletu má nastat alespoň o den později než čas odletu cestujícím původně oznámený, mají cestující taktéž právo na zajištění ubytování, je-li to nezbytné, a přepravy mezi letištěm a tímto ubytováním. Pokud navíc zpoždění dosáhne alespoň pěti hodin, vznikne cestujícím i právo na náhradu pořizovací letenky spolu s případným letem do původního místa odletu. V souladu s judikaturou Soudního dvora EU pak bylo dovozeno právo cestujících na náhradu škody, jestliže „*utrpí časovou ztrátu tři nebo více hodin, tedy jestliže dosáhnou svého cílového místa určení o tři nebo více hodin později, než je čas příletu plánovaný leteckým dopravcem*“.¹⁰¹

Ačkoliv Návrh nařízení č. 261/2004 přináší podstatné změny týkající se významného zpoždění letu, nedotýká se práva cestujících na obdržení stravy a občerstvení,¹⁰² práva na uskutečnění dvou telefonních hovorů nebo podání dvou zpráv¹⁰³ ani práva na náhradu pořizovací letenky spolu s případným letem do původního místa odletu,¹⁰⁴ jestliže zpoždění dosáhne alespoň pěti hodin. Podstatné změny se nicméně již dotýkají práva cestujících

¹⁰¹ Bod 61 rozsudku *Sturgeon*. Následně potvrzené v rozsudku *Nelson*.

¹⁰² Dle čl. 9 odst. 1 písm. a) Nařízení č. 261/2004.

¹⁰³ Dle čl. 9 odst. 2 Nařízení č. 261/2004.

¹⁰⁴ Dle čl. 8 odst. 1 písm. a) Nařízení č. 261/2004.

na zajištění ubytování a přepravy mezi letištěm a tímto ubytováním a práva na náhradu škody.

Jde-li o právo na zajištění ubytování a přepravy mezi letištěm a ubytováním, je doposud ke vzniku těchto práv nezbytné zaprvé kvalifikovat let jako zpožděný¹⁰⁵ a zadruhé důvodně očekávaný čas odletu musí nastat alespoň o den později než čas odletu původně oznámený. Dle Návrhu nařízení č. 261/2004 však mají být tyto dvě podmínky nahrazeny podmínkou pětihodinového zpoždění letu, které současně zahrnuje alespoň jednu noc.

Z výše uvedeného vyplývá, že navrhované znění čl. 6 Nařízení č. 261/2004 vypouští podmínku zkoumání délky letu včetně toho, odkud či kam let směřoval, v důsledku čehož dochází k částečnému zjednodušení právní úpravy. Na druhou stranu však dochází ke zvýšení práhu zpoždění, které musí nastat, aby cestujícím vzniklo právo na zajištění ubytování a přepravy mezi letištěm a tímto ubytováním.¹⁰⁶ Právo cestujících na zajištění ubytování a přepravy mezi letištěm a tímto ubytováním tedy bude podstatně omezeno, jelikož zvýšení dosavadního práhu povede k tomu, že dvou, tří, resp. čtyřhodinové zpoždění nově nikdy nepovede k tomu, aby se cestující mohli domáhat těchto svých práv na provozujícím leteckém dopravci.

Největší změna, kterou Návrh nařízení č. 261/2004 přináší, se však týká práva cestujících na náhradu škody. Toto právo, jež doposud bylo dovozováno pouze na základě judikatury Soudního dvora EU, Návrh nařízení

¹⁰⁵ Tzn. musí být dosaženo práhu zpoždění v délce alespoň dvou, tří nebo čtyř hodin.

¹⁰⁶ V souvislosti s tím je nezbytné uvést (z pohledu autora) jedno z největších rizik a budoucích interpretačních problémů spojených s Návrhem nařízení č. 261/2004, a to interpretaci podmínky „zahrnuje jednu nebo několik nocí“.

„Noc“ je definována v navrhovaném znění čl. 2 písm. x) Nařízení č. 261/2004 jako „*doba mezi půlnocí a šestou hodinou ráno*“. Z užití slovního spojení „zahrnuje jednu nebo několik nocí“ však vůbec nevyplyvá, zda k „zahrnutí“ jedné noci stačí, aby zpoždění zasáhlo do doby od 00:00 do 6:00 byt' jen zčásti (např. o několik minut), nebo zda musí být tato doba pokryta zpožděním celá (tzn. zpoždění musí trvat minimálně od 00:00 do 6:00). Autor článku se domnívá, že bude stačit, aby zpoždění jakkoliv (byt' jen ve velmi omezené míře) „zasáhlo“ do doby vymezené jako noc. Opačný výklad by v konečném důsledku vedl k tomu, že požadavek pětihodinového zpoždění by byl implicitně zvýšen na požadavek alespoň šestihodinového zpoždění. Byl by tudíž nejen v rozporu s účelem Nařízení č. 261/2004 a Návrhu nařízení č. 261/2004, ale takový výklad by rovněž snižoval ochranu cestujících, přestože práva cestujících je nutné vykládat podle Soudního dvora EU extenzivně (HAVLÍČKOVÁ, Klára a Renata KRÁLOVÁ. *Cestovní právo*. Praha: C. H. Beck, 2015, s. 351; bod 45 rozsudku *Sturgeon*), a byl by taktéž v rozporu s předpokladem racionálního uvažování unijního zákonodávce.

č. 261/2004 nově explicitně zakotvuje,¹⁰⁷ avšak současně zvyšuje prahy zpoždění, při jejichž dosažení cestujícím toto právo vznikne.

V souladu s navrhovaným zněním čl. 6 odst. 2 Nařízení č. 261/2004 totiž cestujícím vznikne právo na náhradu škody, pokud zpoždění cestujícího v cílovém místě určení¹⁰⁸ dosáhne pět nebo více hodin po plánovaném času příletu u všech cest uvnitř EU a u cest mimo EU na vzdálenost do 3 500 kilometrů;

- a) devět nebo více hodin po plánovaném času příletu u cest mimo EU na vzdálenost od 3 500 km do 6 000 kilometrů;
- b) dvanáct nebo více hodin po plánovaném času příletu u cest mimo EU na vzdálenost od 6 000 kilometrů.

Z výše uvedeného vyplývá, že dosavadní práh zpoždění v délce tří hodin dovozený Soudním dvorem EU, jenž opravňoval cestující k náhradě škody, byl podstatně zvýšen, a to na pět, devět, resp. dvanáct a více hodin. Toto zvýšení tudíž povede k omezení práva cestujících na náhradu škody v případech významného zpoždění letu, přičemž leteckým dopravcům naopak odpadnou mnohá finanční břemena s tím související. Roztrojení (pět, devět a dvanáct a více hodin) dosavadního jediného práhu v délce tří hodin navíc povede k nižší míře přehlednosti právní úpravy, která taktéž neprospěje cestujícím.

Pokud však jde o přehlednost právní úpravy dle navrhovaného znění Nařízení č. 261/2004, ta bude nejvíc narušena tím, že nově zakotvené tři prahy zpoždění jsou navázány na podmínky cest uvnitř či mimo EU a vzdálenost letu v rozmezí do 3 500 kilometrů, od 3 500 km do 6 000 kilometrů a nad 6 000 kilometrů. Na první pohled se navrhované znění čl. 6 odst. 2 tohoto nařízení tedy podobá čl. 7 odst. 1, který určuje výši náhrady škody a který zůstal Návrhem nařízení č. 261/2004 nedotčen.¹⁰⁹ Při bližším

¹⁰⁷ Nově tedy nebude sporu o tom, zda jsou cestující oprávněni domáhat se náhrady standardizované škody po provozujícím leteckém dopravci.

¹⁰⁸ Navrhované znění čl. 6 odst. 2 Nařízení č. 261/2004 již explicitně hovoří o tom, že musí jít o zpoždění v cílovém místě určení, tedy při příletu. Tím tak dochází k odstranění pochybností ohledně toho, zda se má jednat o zpoždění při odletu či příletu. Tímto problémem se v minulosti zabýval Soudní dvůr EU v rozsudku Soudního dvora ze dne 26. února 2013, *Air France SA proti Heinz-Gerke Folkerts, Luz-Tereza Folkerts*, věc C-11/11. In: *EUR-Lex* [cit. 7. 3. 2018].

¹⁰⁹ Cestující tak nadále obdrží náhradu škody ve výši: 250 € u všech letů o délce nejvýše 1 500 kilometrů; 400 € u všech letů v rámci EU delších než 1 500 kilometrů a u všech ostatních letů o délce od 1 500 kilometrů do 3 500 kilometrů; 600 € u všech letů mimo EU delších než 3 500 kilometrů.

zkoumání však zjistíme, že podmínky navrhovaného znění čl. 6 odst. 2 Nařízení č. 261/2004, za kterých cestujícím právo na náhradu škody vznikne, se nepřekrývají s podmínkami určujícími výši této náhrady v čl. 7 odst. 1 tohoto nařízení. Odlišné nejsou jen vzdálenosti (délky) letů, ale taktéž to, zda se let uskutečnil v rámci EU či nikoliv. Změna, kterou přináší Návrh nařízení č. 261/2004, tak povede k nutnosti dvojí kvalifikace zpožděného letu: 1) nejprve bude nutné v souladu s navrhovaným zněním čl. 6 odst. 2 Nařízení č. 261/2004 zjistit, zda vzdálenost letu a místo jeho provozování odpovídaly jednomu z písmen a) až c) v čl. 6 odst. 2, jaká byla délka zpoždění letu a na základě toho určit, zda cestujícímu vznikl nárok na náhradu škody; 2) opětovně posoudit všechny okolnosti letu, tedy zda vzdálenost letu a místo jeho provozování odpovídaly jednomu z písmen a) až c) v čl. 7 odst. 1 tohoto nařízení, a následně určit výši náhrady škody. Takový postup je již na první pohled nejen nepřehledný a vnáší do práva cestujících na náhradu škody v případě významného zpoždění chaos, což je v rozporu s účelem samotného Nařízení č. 261/2004 i Návrhu nařízení č. 261/2004 a má taktéž vliv na cestující.

4.6 Právo cestujících na zajištění ubytování v případě zrušení nebo významného zpoždění letu z důvodu „mimořádných okolností“

Nařízení č. 261/2004 zakotvuje cestujícím v případě odepření nástupu na palubu a při splnění některých dalších podmínek i při zrušení či významném zpoždění letu právo na zajištění ubytování, je-li to nezbytné.¹¹⁰ Toto právo cestujících přitom nemůže být podle současné právní úpravy žádným způsobem¹¹¹ omezeno ani v případech, kdy byl cestujícím odepřen nástup na palubu letadla, zrušen či významně zpožděn let z důvodu mimořádných okolností, a to bez ohledu na délku trvání této pro provozujícího leteckého dopravce nepříznivé situace.¹¹² Liberační důvod v podání mimořádných okolností dle čl. 5 odst. 3 Nařízení č. 261/2004 totiž může provozující letecký dopravce uplatnit jen ve vztahu k povinnosti k náhradě škody v případě zrušení a významného zpoždění letu.

¹¹⁰ Čl. 9 odst. 1 písm. b) Nařízení č. 261/2004.

¹¹¹ Tzn. zejména délkou zajištění ubytování ani částkou vynaloženou na zajištění ubytování.

¹¹² Velké a často nepředvídatelné finanční dopady těchto událostí vedly k tomu, že letečtí dopravci si vynutili omezení práva na zajištění ubytování v případech existence mimořádných okolností (důvodová zpráva k Návrhu nařízení č. 261/2004).

Návrh nařízení č. 261/2004 oproti tomu provozujícím leteckým dopravcům umožňuje, aby právo cestujících na zajištění ubytování omezili, jestliže došlo ke zrušení či významnému zpoždění letu nebo změně letového řádu a tyto události byly současně způsobeny mimořádnými okolnostmi, kterým nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření. K takovému omezení je přitom provozující letecký dopravce oprávněn, nikoliv povinen přistoupit, přičemž právo cestujících na zajištění ubytování může být omezeno až na 100 € za noc a cestujícího, a to nejvýše na tři noci.¹¹³ Tímto tak Návrh nařízení č. 261/2004 na úkor práv cestujících omezuje jeden z „nejnákladnějších prvků nařízení č. 261/2004“.¹¹⁴

Ačkoliv se toto omezení neuplatní vůči cestujícímu, který je osobou s omezenou pohyblivostí nebo jejím doprovodem, dítěti bez doprovodu, těhotné ženě nebo osobě, která potřebuje zvláštní lékařskou péči,¹¹⁵ představuje tato „novinka“ citelný zásah do práv cestujících. Jestliže totiž dojde například ke zrušení letu v důsledku výbuchu sopky, jak tomu bylo v případě islandské sopky Eyjafjallajökull,¹¹⁶ a tato událost bude kvalifikována jako mimořádná, provozující letecký dopravce bude moci omezit právo cestujícího na ubytování do celkové výše 300 € za 3 noci na cestujícího. To sice není malá částka, přesto však jsou představitelné situace, že cestující nebude schopen, zejména v odlehklých a méně obydlených oblastech planety, sehnat dostupné ubytování za cenu do 100 € za noc. V takovém případě bude nucen hradit částku přesahující 100 € za noc z vlastní kapsy, a to až po dobu tří dnů. Jakékoliv ubytování po uplynutí prvních tří nocí si navíc cestující bude povinen hradit zcela sám. Při předstávě, že si cestující zakoupil letenku u některého z *low-cost* dopravců, pak se cestujícímu může taková cesta poměrně prodražit.¹¹⁷ Na druhou stranu však půjde spíše jen o extrémní situace a výjimky, kdy cestující nebude schopen sehnat ubytování v hodnotě do 100 € za noc nebo kdy bude cestující nucen zajistit si dočasné ubytování po dobu delší než tři dny.

¹¹³ Navrhované znění čl. 9 odst. 4 Nařízení č. 261/2004.

¹¹⁴ POLÁČEK, Bohumil. *Kapitoly z mezinárodního dopravního práva I: A. Říční právo, B. Letecké právo*. Praha: Wolters Kluwer, 2016, s. 85.

¹¹⁵ Podmínkou je, že letecký dopravce byl o potřebách těchto osob informován alespoň 48 hodin před plánovaným časem odletu (navrhované znění čl. 11 odst. 3 Nařízení č. 261/2004).

¹¹⁶ Rozsudek *McDonagh*.

¹¹⁷ Tím spíše, když na základě existence liberačního důvodu v podání mimořádných okolností cestujícímu vůbec nevznikne právo na náhradu škody.

Návrh nařízení přesto s ohledem na výše uvedené přináší podstatné omezení práva cestujících na zajištění ubytování v případech, kdy let cestujícího byl zrušen či významně zpožděn,¹¹⁸ a zrušení či významné zpoždění letu byly způsobeny mimořádnými okolnostmi.

5 Závěr

Sektor letecké dopravy nabývá v dnešním světě neustále na významu a ruku v ruce s tím vyvstává taktéž potřeba ochraňovat cestující – spotřebitele služeb letecké dopravy. Tím spíše když pro-spotřebitelská ochrana se prolíná napříč všemi politikami EU a lze očekávat její další vývoj.¹¹⁹ Ale jelikož dosavadní zkušenosti s Nařízením č. 261/2004 ukázaly, že ochrana cestujících a účinné prosazení jejich práv není dostatečně zajištěno, vyvstala nezbytnost napravit jeho vady a nedostatky prostřednictvím Návrhu nařízení č. 261/2004. Poněvadž však Návrh nařízení č. 261/2004 představuje relativně komplexní novelu Nařízení č. 261/2004, lze očekávat, že tato novela nepřinese cestujícím jen klady, ale může přinést taktéž určitá rizika.

Právě rizikům, resp. možným omezením práv cestujících a rozsahu takových omezení se věnoval výše uvedený text, jenž nejprve uvedl čtenáře do unijního rámce ochrany práv cestujících v letecké dopravě a nastínil práva cestujících v letecké dopravě dle Nařízení č. 261/2004 v případě, že jim byl odepřen nástup na palubu, zrušen anebo významně zpožděn jejich let. Následně se článek věnoval tomu nejpodstatnějšímu, a tedy důkladné analýze možných rizik pro dosavadní práva cestujících, která může přinést Návrh nařízení č. 261/2004. V daném ohledu byly vytyčeny čtyři oblasti, resp. instituty, jejichž nová právní úprava s sebou může přinést nejpodstatnější rizika pro práva cestujících, a to úprava definic pojmů „čas příletu“ a „čas odletu“, úprava podmínek působnosti tohoto nařízení, práva cestujících v případě odepření nástupu na palubu, zrušení a významného zpoždění letu a právo na zajištění ubytování v případě zrušení nebo významného zpoždění letu z důvodu mimořádných okolností.

¹¹⁸ Příp. došlo ke změně letového řádu.

¹¹⁹ BÉNYON, Frank. Regulation 261: The Passenger Rights Framework. In: BOBEK, Michal a Jeremias PRASSL. *Air passenger rights: ten years on*. 3. vyd. Oxford: Hart publishing, 2016, s. 50.

Na základě provedené analýzy bylo zjištěno, že na první pohled „kosmetické“ změny v definicích pojmů „čas příletu“ a „čas odletu“ a ve vymezení podmínek působnosti Nařízení č. 261/2004 mohou vést v prvním případě k omezení či dokonce vyloučení práva cestujících na náhradu škody a v druhém případě k tomu, že cestující budou nově povinni dostavovat se k nástupu na palubu (*boarding*) a na letiště dříve než doposud, přičemž méně zodpovědným cestujícím bude hrozit mnohem větší riziko, že jim práva dle navrhovaného znění Nařízení č. 261/2004 vůbec nevzniknou.

V situacích, kdy je cestujícím odepřen nástup na palubu proti jejich vůli, pak Návrh nařízení č. 261/2004 povede k tomu, že cestujícím budou zčásti omezena jednotlivá práva na poskytnutí péče a taktéž právo na náhradu škody, a to přesto, že toto omezení bude kompenzováno například částečným zákazem tzv. *no-show* doložek či umožnění opravy chyby v zápisu jména.

K podstatnému omezení práv cestujících dojde také v situacích zrušení letu. Návrh nařízení č. 261/2004 s sebou totiž nese riziko, že jednotlivá práva dle navrhovaného znění čl. 9 tohoto nařízení cestujícím vůbec nevzniknou. Současně dojde také k omezení, resp. téměř vyloučení práva na poskytnutí péče a částečně také k omezení práva cestujících na náhradu škody.

Největší omezení práv a postavení cestujících však nastane v situacích významného zpoždění letu. Návrh nařízení č. 261/2004 totiž zvyšuje prahu zpoždění nezbytné k aktivaci práva na zajištění ubytování a přepravy mezi letištěm a tímto ubytováním a práva na náhradu škody. To povede k tomu, že v případě dosavadního prahu dvou-, tří-, resp. čtyřhodinového zpoždění se cestující již nebudou moci domáhat práva na zajištění ubytování a přepravy mezi letištěm a tímto ubytováním a dosavadní práh zpoždění v délce tří hodin již nebude dostačovat k tomu, aby cestujícím vzniklo právo na náhradu škody. Velké a v mnoha ohledech i nekonceptní změny provedené v navrhovaném znění čl. 6 Nařízení č. 261/2004 navíc podstatně naruší přehlednost právní úpravy, a tím i dosavadní právní jistotu cestujících.

V neposlední řadě pak s přijetím Návrhu nařízení č. 261/2004 dojde k omezení práva cestujících na zajištění ubytování v případech, kdy byl jejich let zrušen či významně zpožděn z důvodu mimořádných okolností.

Výše uvedená omezení práv a postavení cestujících, která s sebou přináší Návrh nařízení č. 261/2004, jsou sice důsledkem snahy unijního zákonodárce zajistit rovnováhu mezi volným trhem a ochranou spotřebitele,¹²⁰ současně však v mnoha ohledech dokládají, že „*postupný vývoj práva EU v oblasti pokryté Nařízením č. 261 je skvělým příkladem ‚salámového vývoje‘ práva EU*“.¹²¹ A při pohledu na něj si lze pak položit otázku, nakolik jsou nařízení opravdu jednodušším nástrojem unijní regulace v porovnání se směrnicemi.¹²²

Literatura

Monografie

COLANGELO, Margherita a Vincenzo ZENO-ZENCOVICH. *Introduction to European Union Transport Law*. 2. vyd. Řím: Università degli Studi di Roma Tre – Roma TrE-Press, 2016, 577 s. Dostupné z: <http://www.ssrn.com/>

ČAPEK, Jan, Richard KLÍMA a Jaroslava ZBÍRALOVÁ. *Civilní letectví ve světle práva*. Praha: LexisNexis CZ, 2005, 362 s. ISBN 80-86199-95-9.

DIEDERIKS-VERSCHOOR, Isabella Henrietta Philepina. *An introduction to air law*. Alphen aan den Rijn: Kluwer Law International, 2012, 429 s. ISBN 978-90-411-3729-6.

HAVEL, Brian F. *Beyond open skies: a new regime for international aviation*. Austin: Wolters Kluwer, 2009, 712 s. ISBN 978-90-411-2389-3.

HAVLÍČKOVÁ, Klára a Renata KRÁLOVÁ. *Cestovní právo*. Praha: C. H. Beck, 2015, 474 s. ISBN 978-80-7400-267-0.

MILDE, Michael. *International air law and ICAO*. The Hague: Eleven International Publishing, 2016, 449 s. ISBN 978-94-6236-619-0.

POLÁČEK, Bohumil. *Kapitoly z mezinárodního dopravního práva I: A. Říční právo, B. Letecké právo*. Praha: Wolters Kluwer, 2016, 386 s. ISBN 978-80-7552-133-0.

¹²⁰ GARBEN, Sacha. The Turbulent Life of Regulation 261: Continuing Controversies Surrounding EU Air Passenger Rights. In: BOBĚK, Michal a Jeremias PRASSL. *Air passenger rights: ten years on*. 3. vyd. Oxford: Hart publishing, 2016, s. 122.

¹²¹ BOBĚK, Michal. Uniform Rights? The Nature of Regulations Revisited. In: BOBĚK, Michal a Jeremias PRASSL. *Air passenger rights: ten years on*. 3. vyd. Oxford: Hart publishing, 2016, s. 359.

¹²² KŘEPELKA, Filip. Nahrazování směrnic nařízeními (důvody, skutečnost, možnosti). *Právník*, AV ČR, Ústav státu a práva, 2017, roč. 156, č. 3, s. 222.

TOMÁŠEK, Michal, a kol. *Právo Evropské unie*. Praha: Leges, 2013, 494 s. ISBN 978-80-87576-53-3.

Kapitoly v knihách, články (i elektronické), příspěvky ve sbornících

BENYON, Frank. Regulation 261: The Passenger Rights Framework. In: BOBEK, Michal a Jeremias PRASSL. *Air passenger rights: ten years on*. 3. vyd. Oxford: Hart publishing, 2016, s. 47–55. ISBN 978-18-4946-824-4.

BOBEK, Michal. Uniform Rights? The Nature of Regulations Revisited. In: BOBEK, Michal a Jeremias PRASSL. *Air passenger rights: ten years on*. 3. vyd. Oxford: Hart publishing, 2016, s. 343–360. ISBN 978-18-4946-824-4.

GARBEN, Sacha. The Turbulent Life of Regulation 261: Continuing Controversies Surrounding EU Air Passenger Rights. In: BOBEK, Michal a Jeremias PRASSL. *Air passenger rights: ten years on*. 3. vyd. Oxford: Hart publishing, 2016, s. 259–294. ISBN 978-18-4946-824-4.

KOČAŘ, Tomáš. Srážka letadla s dronem jako mimořádná okolnost? *Právní rádce*, 2017, roč. 25, č. 2, s. 56–60. ISSN 1210-4817. Dostupné z: <http://pravnicradce.ihned.cz/c1-65615120-srazka-letadla-s-dronem-jako-mimoradna-okolnost>

KONING, Ingrid. The Effect of the European Passenger Transport Scheme on the National Legal Order: A Focus on Air Transport. In: HARTKAMP, A.S. a kol. (eds.). *De Invloed van het Europese recht op het Nederlandse Privaatrecht*, Deventer: Kluwer, 2014, s. 861–891. Dostupné z: <http://www.ssrn.com/>

KONING, Ingrid. *The Enforcement of Airline Passengers' Rights in Europe*. 2011, 17 s. Dostupné z: <http://www.ssrn.com/>

KŘEPELKA, Filip. Nahrazování směrnic nařízenými (důvody, skutečnost, možnosti). *Právník*, AV ČR, Ústav státu a práva, 2017, roč. 156, č. 3, s. 213–234. ISSN 0231-6625.

LUZAK, Joasia A. European Private Law: Up in the Air? In: BOBEK, Michal a Jeremias PRASSL. *Air passenger rights: ten years on*. 3. vyd. Oxford: Hart publishing, 2016, s. 295–323. ISBN 978-18-4946-824-4.

MALENOVSKÝ, Jiří. Regulation 261: Three Major Issues in the Case Law of the Court of Justice of the EU. In: BOBEK, Michal a Jeremias PRASSL. *Air passenger rights: ten years on*. 3. vyd. Oxford: Hart publishing, 2016, s. 25–45. ISBN 978-18-4946-824-4.

Elektronické zdroje

Air Passenger Rights. BEUC comments on Commission draft interpretative guidelines on Regulation 261/2004 on air passengers' rights. *BEUC* [online]. 2016. Dostupné z: http://www.beuc.eu/publications/beuc-x-2016-034_pki_air_passenger_rights.pdf

Air transport statistics. *Eurostat: Statistics Explained* [online]. 2017. Dostupné z: http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Air_transport_statistics

El Al Can No Longer Ask Passengers to Change Seats to Accommodate ultra-Orthodox Men, Israeli Court Rules. *Haaretz* [online]. 2017. Dostupné z: <https://www.haaretz.com/israel-news/el-al-can-no-longer-ask-women-to-change-seats-for-ultra-orthodox-men-1.5487320>

Kuwait airways can refuse service Israelis to Israelis, German court rules. *The Independent* [online]. 2017. Dostupné z: <http://www.independent.co.uk/travel/news-and-advice/kuwait-airways-refuse-service-israelis-cancels-passenger-tickets-german-court-ruling-laws-a8059876.html>

Soudní rozhodnutí a rozhodčí nálezy

Soudní dvůr EU

Rozsudek Soudního dvora ze dne 20. února 1979, *Reve-Zentral AG proti Bundesmonopolverwaltung für Branntwein*, věc 120/78. In: *EUR-Lex*. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/homepage.html>

Rozsudek Soudního dvora ze dne 10. ledna 2006, *The Queen, na žádost International Air Transport Association a European Low Fares Airline Association, proti Department for Transport*, věc C-344/04. In: *EUR-Lex*. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/homepage.html>

Rozsudek Soudního dvora ze dne 10. července 2008, *Emirates Airlines – Direktion für Deutschland proti Diether Schenkel*, věc C 173/07. In: *EUR-Lex*. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/homepage.html>

Rozsudek Soudního dvora ze dne 22. prosince 2008, *Friederike Wallentin-Hermann proti Alitalia – Linee Aeree Italiane SpA.*, věc C-549/07. In: *EUR-Lex*. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/homepage.html>

Rozsudek Soudního dvora ze dne 9. července 2009, *Peter Rehder proti Air Baltic Corporation*, věc C 204/08. In: *EUR-Lex*. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/homepage.html>

Rozsudek Soudního dvora ze dne 19. listopadu 2009, *Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon, Alana Sturgeon proti Condor Flugdienst GmbH*. (C-402/07) a *Stefan Böck, Cornelia Lepuschitz proti Air France SA* (C-432/07). Spojené věci C 402/07 a C 432/07. In: *EUR-Lex*. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/homepage.html>

Rozsudek Soudního dvora ze dne 6. května 2010, *Axel Walz proti Clickair SA.*, věc C-63/09. In: *EUR-Lex*. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/homepage.html>

Rozsudek Soudního dvora ze dne 12. května 2011, *Andrejs Eglītis, Edvards Ratnieks proti Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija*, věc C-294/10. In: *EUR-Lex*. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/homepage.html>

Rozsudek Soudního dvora ze dne 4. října 2012, *Finnair Oyj proti Timy Lassooy*, věc C-22/11. In: *EUR-Lex*. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/homepage.html>

Rozsudek Soudního dvora ze dne 23. října 2012, *Emeka Nelson a další v. Deutsche Lufthansa AG a TUI Travel plc. a další v. Civil Aviation Authority*. Spojené věci C-581/10 a C-629/10. In: *EUR-Lex*. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/homepage.html>

Rozsudek Soudního dvora ze dne 31. ledna 2013, *Denise McDonagh proti Ryanair Ltd.*, věc C-12/11. In: *EUR-Lex*. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/homepage.html>

Rozsudek Soudního dvora ze dne 26. února 2013, *Air France SA proti Heinz-Gerke Folkerts, Luž-Tereza Folkerts*, věc C-11/11. In: *EUR-Lex*. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/homepage.html>

Rozsudek Soudního dvora ze dne 4. září 2014, *Germannings GmbH proti Ronnymu Henningovi*, věc C 452/13. In: *EUR-Lex*. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/homepage.html>

Rozsudek Soudního dvora ze dne 17. září 2015, *Corina van der Lans proti Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV.*, věc C-257/14. In: *EUR-Lex*. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/homepage.html>

Rozsudek Soudního dvora ze dne 4. května 2017, *Marcela Pešková, Jiří Peška proti Travel Service, a. s.*, věc C-315/15. In: *EUR-Lex*. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/homepage.html>

Rozsudek Soudního dvora ze dne 11. května 2017, *Bas Jacob Adriaan Krijgsman proti Surinaamse Luchtvaart Maatschappij NV.*, věc C-302/16. In: *EUR-Lex*. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/homepage.html>

Usnesení Soudního dvora ze dne 14. listopadu 2014, *Sandy Siwert a další v. Condor Flugdienst GmbH.*, věc C-394/14. In: *EUR-Lex*. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/homepage.html>

Právní předpisy a jiné dokumenty

Listina základních práv Evropské unie (konsolidované znění). In: *EUR-Lex*. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/homepage.html>

Nářízení Rady (EHS) č. 295/91 ze dne 4. února 1991, kterým se stanoví společná pravidla systému náhrad za odepření nástupu na palubu v pravidelné letecké dopravě. In: *EUR-Lex*. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/homepage.html>

Nářízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002 ze dne 13. května 2002, kterým se mění nařízení Rady (ES) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod. In: *EUR-Lex*. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/homepage.html>

Nářízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91. In: *EUR-Lex*. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/homepage.html>

Nářízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 785/2004 ze dne 21. dubna 2004 o požadavcích na pojištění u leteckých dopravců a provozovatelů letadel. In: *EUR-Lex*. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/homepage.html>

Nariadení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1107/2006 ze dne 5. července 2006 o právech osob se zdravotním postižením a osob s omezenou schopností pohybu a orientace v letecké dopravě. In: *EUR-Lex*. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/homepage.html>

Nariadení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ze dne 24. září 2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství. In: *EUR-Lex*. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/homepage.html>

Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o změně nařízení (ES) č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů, a nařízení (EHS) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce při letecké dopravě cestujících a jejich zavazadel (COM/2013/0130 final - 2013/0072 (COD)). In: *EUR-Lex*. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/homepage.html>

Nariadení Rady (ES) č. 2027/97 ze dne 9. října 1997 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod. In: *EUR-Lex*. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/homepage.html>

Rozhodnutí Rady ze dne 5. dubna 2001 o uzavření Úmluvy o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu (Montrealská úmluva) Evropským společenstvím. In: *EUR-Lex*. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/homepage.html>

Smlouva o Evropské unii (konsolidované znění). In: *EUR-Lex*. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/homepage.html>

Smlouva o fungování Evropské unie (konsolidované znění). In: *EUR-Lex*. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/homepage.html>

Smlouva o založení Evropského hospodářského společenství. In: *Euroskop.cz*. Dostupné z: http://www.euroskop.cz/gallery/2/754-smlouva_o_es.pdf

Směrnice Rady č. 90/314/EHS ze dne 13. června 1990 o souborných službách pro cesty, pobyty a zájezdy. In: *EUR-Lex*. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/homepage.html>

Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/2302 ze dne 25. listopadu 2015 o souborných cestovních službách a spojených cestovních službách, o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2006/2004 a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/83/EU a o zrušení směrnice Rady 90/314/EHS. In: *EUR-Lex*. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/homepage.html>

Sdělení Komise. Pokyny pro výklad nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů, a nařízení Rady (ES) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod ve znění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002. In: *EUR-Lex*. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/homepage.html>

Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě ze dne 28. května 1999 (Montrealská úmluva). In: *Beck-online*. Dostupné z: <https://www.beck-online.cz/>

Kontakt – e-mail

TomasKocar@seznam.cz

Společná zemědělská politika Evropské unie a její předpokládaná podoba po roce 2020

Hana Cejpek Musilová

Katedra mezinárodního a evropského práva, Právnická fakulta, Masarykova univerzita, Brno, Česká republika

Abstrakt

Společná zemědělská politika je jednou z nejstarších politik Evropské unie. Za dobu svého uplatňování prošla velkým množstvím změn, kterými musela reagovat na situaci na světových trzích, na situaci v členských státech i na postoje a nálady ve společnosti. Propojení společné zemědělské politiky se současným zemědělstvím je velmi těsné. Bez zemědělských dotací plynoucích na základě společné zemědělské politiky si lze zemědělské hospodářství v dnešní době představit jen obtížně. Jasná pravidla a výhled je však znám pouze do roku 2020 a ve vztahu k následujícímu období panuje nejistota, což komplikuje mnoho vztahů závislých na dlouhodobém plánování. Konferenční příspěvek rámcově mapuje vývoj společné zemědělské politiky a pokouší se odhadnout směr vývoje, jakým se bude ubírat společná zemědělská politika v novém programovém období od roku 2020.

Klíčová slova

Dotace; Evropská unie; greening; společná zemědělská politika; zemědělství.

1 Úvod

Zemědělská výroba a s ní spojený obchod se zemědělskými produkty jsou oblasti, které se staly předmětem snahy o integraci již od samého počátku existence Evropského hospodářského společenství. Společná zemědělská politika (dále také jen „SZP“) s ohledem na to patří mezi jednu z prvních a nejstarších politik, kterou společně začaly členské státy realizovat.

Zemědělství a rybolov (vyjma zachování biologických mořských zdrojů) patří mezi oblasti explicitně vyjmenované v čl. 4 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie (dále také jen „SFEU“), což znamená, že ve vztahu

k ní Evropská unie (dále také jen „EU“) sdílí pravomoc se členskými státy. Prakticky se sdílená pravomoc vůči zemědělství a rybolovu realizuje za respektování pravidel zakotvených v čl. 2 odst. 2 SFEU, tedy tak, že v této oblasti mohou vytvářet a přijímat právně závazné akty jak EU, tak i členské státy. Platí přitom, že členské státy mohou vykonávat svou pravomoc v rozsahu, v jakém ji nevykonala EU. V rozsahu, v jakém se EU rozhodla svou pravomoc přestat vykonávat, mohou ji opět začít vykonávat členské státy.¹

Lze konstatovat, že rozsah, v jakém EU svou pravomoc v oblasti zemědělství a SZP vykonává, byl a i v současné době je značný. Nadměrná regulace a značná administrativní náročnost patří mezi často zmiňované zásadní problémy současné SZP. Významné změny v tomto směru však bohužel nelze očekávat ani po roce 2020, tedy po skončení současného programového období, které platí pro léta 2014–2020.

Protože je SZP v rámci EU politikou velmi významnou a odčerpávající velké množství rozpočtových prostředků² a protože se u příležitosti nového programového období očekává její změna, rozhodla jsem se věnovat se v mém konferenčním příspěvku právě jí. Ve svém příspěvku se zaměřuji zejména na výzvy, které EU v oblasti společné zemědělské politiky čekají.

2 Právní úprava Společné zemědělské politiky

Na úrovni primárního práva EU byla SZP upravena již v Římské smlouvě, a to konkrétně v čl. 38–47.

V aktuálním primárním právu je SZP upravena v Hlavě III., která je věnována problematice zemědělství a rybolovu. V člancích 38–44 jsou zakotvena základní pravidla, která jsou dále na úrovni sekundárního práva rozváděna a konkretizována zejména v přímo použitelných nařízeních³, z nichž

1 TOMÁŠEK, Michal, Vladimír TÝČ a Jiří MALENOVSKÝ. *Právo Evropské unie*. Praha: Leges, 2013, s. 155–156.

2 Přestože je SZP stále politikou rozpočtově náročnou, musí být zmíněno, že její podíl na rozpočtu EU během uplynulých 30 let trvale klesá, a to ze 73 % v roce 1985 na 37,8 % v období 2014–2020. Viz Common agricultural policy (CAP). In: *Gossary of summaries* [online]. Dostupné z: http://eur-lex.europa.eu/summary/glossary/agricultural_policy.html [cit. 1. 4. 2018].

3 Podobně jako i v jiných oblastech regulovaných právem EU i v oblasti zemědělství a SZP se uplatňoval „typický“ postup, kdy nejprve byly na úrovni EU přijímány směrnice, které postupem času nahradily přímo aplikovatelná nařízení. K tomu blíže viz KŘEPELKA, Filip. Nahrazování směrnic nařízením (důvody, skutečnost, možnosti). *Právník*, AV ČR, Ústav státu a práva, 2017, roč. 156, č. 3, s. 213–234. ISSN 0231-6625.

je na tomto místě vhodné uvést zejména Nařízení č. 1305/2013⁴, které se týká problematiky rozvoje venkova, Nařízení č. 1306/2013⁵, které upravuje problémy spojené s financováním, řízením a sledováním SZP, Nařízení č. 1307/2013⁶, které se týká přímých plateb, Nařízení č. 1308/2013⁷, které upravuje společnou organizaci trhů se zemědělskými produkty a Nařízení č. 1310/2013⁸, které obsahuje přechodná ustanovení, která byla stěžejní pro plynulý přechod z jednoho programového období (2009–2013) do druhého programového období (2014–2020) a bez kterých by SZP v roce 2014 nemohla být snad vůbec realizována, neboť přijaté změny v SZP byly významné a ani adresáti, ani instituce SZP realizující nebyly na jejich okamžité zavedení⁹ v roce 2014 připraveni.¹⁰ Nová SZP tak vlastně vstoupila v platnost až dne 1. ledna 2015.¹¹

Podle článku 38 SFEU vymezuje a provádí SZP a společnou rybářskou politiku EU. Vnitřní trh a pravidla pro něj platící se vztahují rovněž na zemědělství,

⁴ Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 1305/2013 ze dne 17. prosince 2013 o podpoře pro rozvoj venkova z Evropského zemědělského fondu pro rozvoj venkova (EZFRV) a o zrušení nařízení Rady (ES) č. 1698/2005.

⁵ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1306/2013 ze dne 17. prosince 2013 o financování, řízení a sledování společné zemědělské politiky a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 352/78, (ES) č. 165/94, (ES) č. 2799/98, (ES) č. 814/2000, (ES) č. 1290/2005 a (ES) č. 485/2008.

⁶ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1307/2013 ze dne 17. prosince 2013, kterým se stanoví pravidla pro přímé platby zemědělcům v režimech podpory v rámci společné zemědělské politiky a kterým se zrušují nařízení Rady (ES) č. 637/2008 a nařízení Rady (ES) č. 73/2009.

⁷ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1308/2013 ze dne 17. prosince 2013, kterým se stanoví společná organizace trhů se zemědělskými produkty a zrušují nařízení Rady (EHS) č. 922/72, (EHS) č. 234/79, (ES) č. 1037/2001 a (ES) č. 1234/2007.

⁸ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1310/2013 ze dne 17. prosince 2013, kterým se stanoví některá přechodná ustanovení o podpoře pro rozvoj venkova z Evropského zemědělského fondu pro rozvoj venkova (EZFRV), kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1305/2013, pokud jde o zdroje a jejich rozdělení v roce 2014, a kterým se mění nařízení Rady (ES) č. 73/2009 a nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1307/2013, č. 1306/2013 a č. 1308/2013, pokud jde o jejich použití v roce 2014.

⁹ **POZNÁMKA NEUVEDENA**

¹⁰ Základní nařízení pro novou SZP byla zveřejněna až v prosinci roku 2013, blíže viz MASSOT, Albert. Společná zemědělská politika po roce 2020. In: *Fakta a čísla o Evropské unii* [online]. Dostupné z: <http://www.europarl.europa.eu/factsheets/cs/sheet/113/spolecna-zemedelska-politika-po-roce-2020> [cit. 8. 4. 2018].

¹¹ MASSOT, Albert. Společná zemědělská politika po roce 2020. In: *Fakta a čísla o Evropské unii* [online]. Dostupné z: <http://www.europarl.europa.eu/factsheets/cs/sheet/113/spolecna-zemedelska-politika-po-roce-2020> [cit. 8. 4. 2018].

rybolov a obchod zemědělskými produkty. I přes výše uvedené je však oblast zemědělství značně specifická a uplatňují se v ní pravidla, jejichž realizaci si lze v jiné oblasti vnitřního trhu představit jen velmi obtížně nebo dokonce vůbec.¹² Zemědělskými produkty se podle primárního práva rozumějí produkty rostlinné a živočišné výroby a rybolovu, jakož i výrobky po prvotním zpracování, které mají s těmito produkty přímou souvislost. Pravidla stanovená pro vytvoření nebo fungování vnitřního trhu se vztahují i na zemědělské produkty.

3 Cíle Společné zemědělské politiky a na ně navazující úprava na úrovni primárního práva

Aby bylo možné provádět jakékoli hodnocení, je vhodné znát cíle, kterých se příslušná politika snaží dosáhnout. V případě SZP není nalezení jejich cílů nikterak složité, neboť jsou již od roku 1958 formulovány v primárním právu EU. V současné době jsou zakotveny v čl. 39 SFEU.

Cíli SZP je:

- zvýšit produktivitu zemědělství podporou technického pokroku a zajišťováním racionálního rozvoje zemědělské výroby a optimálního využití výrobních činitelů, zejména pracovní síly;
- zajistit odpovídající životní úroveň zemědělského obyvatelstva, a to zejména zvýšením individuálních příjmů osob zaměstnaných v zemědělství;
- stabilizovat trhy;
- zajistit plynulé zásobování;
- zajistit spotřebitelům dodávky za rozumné ceny¹³.

Podle čl. 39 odst. 2 SFEU se při vypracovávání SZP a zvláštních metod, které může zahrnovat, přihlíží:

- ke zvláštní povaze zemědělské činnosti, vyplývající ze sociální struktury v zemědělství a ze strukturálních a přírodních rozdílů mezi různými zemědělskými oblastmi,

¹² K tomu blíže v souvislosti se zemědělskými kvótami např. KŘEPELKA, Filip. Zemědělské kvóty v ES a ČR a základní práva. *Časopis pro právní vědu a praxi*, Brno: Masarykova univerzita, 2003, roč. 11, č. 2, s. 121–131. ISSN 1210-9126. Dostupné z: <https://journals.muni.cz/cpvp/article/view/8030>

¹³ Common agricultural policy (CAP). In: *Gossary of summaries* [online]. Dostupné z: http://https://eur-lex.europa.eu/summary/glossary/agricultural_policy.html [cit. 1. 4. 2018].

- k nutnosti provádět vhodné úpravy postupně a
- ke skutečnosti, že v členských státech zemědělství představuje odvětví, které je těsně spjato s celým hospodářstvím.

Článek 40 SFEU stanoví, že k dosažení cílů SZP vymezených v článku 39 SFEU je zřízena společná organizace zemědělských trhů, která má v závislosti na dotčených produktech formu společných pravidel hospodářské soutěže, povinné koordinace různých vnitrostátních systémů organizace trhu nebo evropské organizace trhu.

Společná organizace trhů podle článku 40 odst. 1 SFEU přitom může zahrnovat veškerá opatření potřebná k dosažení cílů SZP stanovených v článku 39 SFEU, zejména pak regulaci cen, subvencování výroby i odbytu různých produktů, skladovací a překlenovací opatření a společné mechanismy pro stabilizaci dovozu nebo vývozu. Společná organizace trhů se však musí omezit na dosažení cílů uvedených v článku 39 SFEU a musí vylučovat jakoukoli diskriminaci mezi výrobci nebo spotřebiteli uvnitř EU. Společná cenová politika pak musí být založena na společných kritériích a jednotných metodách výpočtu. Aby společná organizace trhů mohla dosáhnout svých cílů, může být podle čl. 40 odst. 3 SFEU vytvořen jeden nebo více zemědělských orientačních a záručních fondů.

Podle čl. 41 SFEU mohou být v rámci společné zemědělské politiky přijata opatření. Těmi může být například koordinace úsilí v oblasti odborného vzdělávání, výzkum a šíření odborných zemědělských poznatků nebo společná opatření postupu na podporu spotřeby určitých produktů.

Článek 42 vymezuje dosah pravidel hospodářské soutěže ve vztahu k zemědělské produkci a obchodu se zemědělskými produkty. Ustanovení kapitoly, která se týká pravidel hospodářské soutěže, se vztahují na zemědělskou produkci a obchod se zemědělskými produkty pouze v rozsahu, který podle čl. 43 odst. 2 a způsobem v něm stanoveným vymezí EP a Rada se zřetelem k cílům uvedeným v článku 39 SFEU. Rada může na návrh EK schválit poskytování podpor k ochraně podniků, jež jsou znevýhodněny strukturálními nebo přírodními podmínkami nebo také v rámci programů hospodářského rozvoje.

Článek 43 SFEU vymezuje pravomoc a působnost jednotlivých orgánů EU ve vztahu ke SZP.

Úkolem evropské komise (dále také jen „EK“) je předkládat návrhy týkající se vypracování a provádění SZP včetně nahrazení vnitrostátních systémů organizace trhu některou z forem společné organizace trhů (společná pravidla hospodářské soutěže, povinná koordinace různých vnitrostátních systémů organizace trhu, evropská organizace trhu) a realizace opatření uvedených v hlavě III. SFEU. Návrhy EK musí brát v úvahu vzájemnou závislost zemědělských otázek, o nichž hlava III. SFEU pojednává.

Úkolem Evropského parlamentu (dále také jen „EP“) a Evropské rady (dále také jen „Rada“) je přijmout řádným legislativním postupem po konzultaci s Hospodářským a sociálním výborem společnou organizaci zemědělských trhů (společná pravidla hospodářské soutěže, povinná koordinace různých vnitrostátních systémů organizace trhu, evropská organizace trhu) a ostatní ustanovení nezbytná pro sledování cílů SZP a Společné rybářské politiky (dále také jen „SRP“).

Úkolem Rady pak je přijmout na návrh EK opatření týkající se stanovení cen, dávek, podpor a množstevních omezení a stanovení a přidělení rybolovných práv.

Vnitrostátní systémy organizace trhu lze nahradit společnou organizací trhu uvedenou v čl. 40 odst. 1 SFEU, pokud společná organizace trhu poskytne členským státům, které se stavějí proti tomuto opatření a které mají vlastní systém organizace trhu pro příslušnou výrobu, rovnocenné záruky zaměstnanosti a životní úrovně příslušných výrobců, a to s přihlédnutím k úpravám, které jsou možné, a ke stupni vyžadované specializace nebo pokud společná organizace trhu zabezpečí obchodu uvnitř EU podmínky obdobné podmínkám existujícím na vnitrostátním trhu. Pokud bude zavedena společná organizace trhu pro určité suroviny před zavedením společné organizace trhů pro odpovídající zpracované produkty, mohou být dané suroviny dovezeny ze zemí mimo EU, pokud se používají pro zpracované produkty určené pro vývoz do třetích zemí.

Článek 44 SFEU stanoví, že jestliže v některém členském státě určitý produkt podléhá vnitrostátnímu systému organizace trhu nebo vnitřní regulaci s rovnocenným účinkem a jestliže je tím z hlediska soutěžního postavení nepříznivě ovlivněna výroba stejného druhu v jiném členském státě, zavedou členské státy vyrovnávací poplatek při dovozu tohoto produktu z členského

státu, v němž taková organizace nebo regulace existuje, ledaže by tento stát zavedl vyrovnávací poplatek při vývozu. Výši poplatků stanoví v míře nutné k obnovení rovnováhy EK. Ta může schválit také použití jiných opatření, jejichž podmínky a podrobnosti sama určí.

V rámci výše uvedených „mantinelů“, které jsou EU ve vztahu k SZP dány, EU volí opatření a prostředky, jejichž prostřednictvím mají být naplněny cíle SZP specifikované v čl. 39 SFEU. Přestože základní právní rámec zůstal stejný a v průběhu změn a úprav primárního práva se nezměnil, prostředky se v průběhu téměř šedesáti let existence SZP významně změnily, jak blíže ukazuje následující kapitola.

4 Milníky společné zemědělské politiky

Agrární sektor prošel v druhé polovině 20. století zásadním vývojem. Ten se týkal nejen samotného zemědělství, ale také změn společenského prostředí, které zemědělství obklopovalo. To se nutně odrazilo také na SZP. První koncepce SZP, utvářené v průběhu 60. let, byly založeny zejména na principu jednotného trhu, principu preference odbytu zemědělských produktů vyrobených v členských státech a principu finanční solidarity.¹⁴ Hlavním nástrojem byly ceny, které měly být udržovány vysoké a stabilní¹⁵, k čemuž bylo zapotřebí také zavádění importních bariér. Aby jednotný trh mohl fungovat, bylo nezbytné zavést jednotné předpisy, jednotné ceny, jednotná pravidla hospodářské soutěže a jednotnou ochranu na vnějších hranicích.¹⁶

První strukturální opatření jsou spojována s tzv. „Mansholtovým plánem“ z roku 1968, který byl pojmenován podle tehdejšího komisaře pro zemědělství a byl poměrně radikální. Tento plán měl být realizován pomocí programové selektivní investiční podpory životaschopných výrobních jednotek. Nakonec byly realizovány pouze dílčí opatření, kdy v roce 1972 přijala Rada

¹⁴ PLCHOVÁ, Božena, Josef ABRHÁM a Mojmír HELÍSEK. *Česká republika a EU: ekonomika – měna – hospodářská politika*. 1. vyd. Praha: Kriegl, 2010, 206 s. ISBN 978-80-86912-39-4.

¹⁵ BALDWIN, Richard a Charles WYPLOSZ. *The Economics of European Integration*. 3. vyd. London: McGraw-HillEducation, 2009.

¹⁶ ŠEJVL, Michal. *Aplikace EU v České republice: vybrané problémy*. Plzeň: A. Čeněk, 2009, 245 s., s. 148–149. ISBN 978-807-3802-547.

ministrů 3 směrnice, a to směrnici 72/159 k podpoře investic v zemědělství, směrnici 72/160, která se týkala plateb spojených s odchodem osob ze zemědělství a s rekvalifikací a směrnici 72/161, která upravovala posílení orientační sekce financování s podporou sociálně-ekonomických aspektů.¹⁷ Kromě investiční pomoci pro modernizaci farem a později i zlepšení zpracovatelských fází a marketingu, sledovala tedy tato reforma i podporu zemědělského vzdělávání, podporu odbytových organizací a urychlení generační výměny podporou předčasného odchodu do důchodu a pomoci pro začínající zemědělce. Hospodaření v méně příznivých oblastech upravovala směrnice 75/268, která představovala uplatnění teritoriálního přístupu, v rámci kterého byla poskytována pomoc horským, znevýhodněným a zaostávajícím oblastem.¹⁸

S rostoucí výkonností zemědělství EU zanikaly i původně rozhodující důvody, které vedly k preferenci nástrojů podpory cen před jinými nástroji. Naopak, vysoké ceny a záruky, poskytované zemědělcům prostřednictvím těchto podpor, dále stimulovaly růst výroby, která se v letech 1973 až 1988 zvyšovala o 2 % ročně, zatímco vnitřní poptávka stoupala meziročně pouze o 0,5 %. Vyprodukované komodity již nebyl schopen absorbovat trh ES a jejich vývoz byl problematický s ohledem na náročnost vyrovnávání podmínek exportu a závazky z uruguayského kola GATT a navazujících jednání WTO. Za těchto okolností bylo přistoupeno k nástrojům, které sice pomáhaly situaci řešit, ale měly výrazné deformační účinky a byly značně finančně náročné. Jednalo se především o množstevní¹⁹ kvóty²⁰ a exportní subvence.²¹

¹⁷ BEČVÁŘOVÁ, Věra. *Koncepce pilířů I a II SZP v dotační politice ČR*. Brno: Mendelova zemědělská a lesnická univerzita v Brně, 2008, s. 26–34.

¹⁸ FIALA, Petr a Markéta PITROVÁ. *Evropská unie*. 2., dopl. a aktualiz. vyd. Brno: Centrum pro studium demokracie a kultury, 2009, 803 s.

¹⁹ K tomu podrobně např. KŘEPELKA, Filip. Nahrazování směrnic nařízeními (důvody, skutečnost, možnosti). *Právník*, AV ČR, Ústav státu a práva, 2017, roč. 156, č. 3, s. 213–234. ISSN 0231-6625.

²⁰ Podrobně k množstevním kvótám např. KŘEPELKA, Filip. Zemědělské kvóty v ES a ČR a základní práva. *Časopis pro právní vědu a praxi*, Brno: Masarykova univerzita, 2003, roč. 11, č. 2, s. 121–131. ISSN 1210-9126. Dostupné z: <https://journals.muni.cz/cvpv/article/view/8030>

²¹ BEČVÁŘOVÁ, Věra. *Koncepce pilířů I a II SZP v dotační politice ČR*. Brno: Mendelova zemědělská a lesnická univerzita v Brně, 2008, s. 26–34.

Zásadní reformy SZP následně probíhaly v devadesátých letech. V roce 1992 byla přijata tzv. „McSharryho“ reforma, která podstatně snížila podporu na bázi vysokých tržních cen, kterou do značné míry nahradila komoditně orientovaná kompenzační platba. Větší pozornost byla věnována formám podpory důchodů v zemědělství a rozvíjení modelu evropského zemědělství, pro který jsou typické nejen vyšší nároky na postupy v zemědělství, ale především jeho přínosy z hlediska produkce pozitivních externalit v podobě údržby kulturního stavu krajiny, jejího osídlení, ochrany přírodních zdrojů a sociálního rozvoje venkova.²² Na toto pojetí navázala také další reforma zpracovaná v rámci Berlínské dohody v roce 1999, jako součásti opatření k růstu efektivnosti činnosti ES známé jako Agenda 2000. Zavedeny byly tzv. národní obálky, které umožnily členským státům vybrat komodity, na které byla poskytována národní podpora podle národních kritérií až do výše stanovených limitů. Oficiálně byla přijata a podpořena společná politika rozvoje venkova, ochrany životního prostředí a multifunkční role evropského zemědělství. Tím byl vytvořen druhý pilíř SZP, který se zaměřoval na podporu strukturálních změn a na politiku rozvoje venkova.²³

Tzv. „Fischlerova“ reforma z roku 2003 přinesla oddělení přímých plateb od produkce, důraz na plnění standardů ochrany životního prostředí a bezpečnosti potravin, modulaci jakožto způsob pro generování prostředků pro posílení podpory rozvoje venkova, zavedení nástrojů finanční disciplíny, zavedení podpory pěstování energetických plodin a snížení intervenční cen u některých produktů. Klíčové z hlediska celkové koncepce podpor v SZP bylo oddělení podpory od konkrétní výrobní struktury a objemu produkce. Tím byly také odstraněny pobídky k nadprodukcí. Navázání platby na důsledné dodržování pravidel podmíněnosti vedlo ke zlepšení životního prostředí, bezpečnosti potravin, zdraví zvířat a rostlin a zacházení se zvířaty.²⁴

²² FOJTÍKOVÁ, Lenka. *Společné politiky EU: historie a současnost se zaměřením na Českou republiku*. Vyd. 1. Praha: C. H. Beck, 2008, xv, 179 s. ISBN 978-80-7179-939-9.

²³ BEČVÁŘOVÁ, Věra. *Koncepce pilířů I a II SZP v dotační politice ČR*. Brno: Mendelova zemědělská a lesnická univerzita v Brně, 2008, s. 26–34.

²⁴ BEČVÁŘOVÁ, Věra. *Koncepce pilířů I a II SZP v dotační politice ČR*. Brno: Mendelova zemědělská a lesnická univerzita v Brně, 2008, s. 26–34.

5 4 Společná zemědělská politika v letech 2014–2018

SZP prošla v souvislosti s přijetím nových nařízení v roce 2013 již pátou zásadní reformou. Pro tu je typické zejména to, že silně pokračuje v trendu, který byl intenzivně započat již v roce 2009. Jedná se o trend orientace SZP nejen na produkční, ale zejména také na mimoprodukční funkce zemědělství, zejména v souvislosti s životním prostředím a jeho ochranou. Vysoký standard produkce za dodržování pravidel podmíněnosti, který se již vžil a je považován za, byť nepříjemnou a obtěžující, ale samozřejmost, byl doplněn ještě o požadavky tzv. greeningu (ozelenění). Pro jeho naplňování je potřeba udržovat určitou výměru ploch ve stavu sloužícím zejména životnímu prostředí, střídát a diverzifikovat plodiny a udržovat výměru trvalých travních porostů.

Politika rozvoje venkova má za cíl podporovat venkovské oblasti, což lze vypožorovat, že se v souvislosti s tím, že na úseku rozvoje venkova došlo k významnému navýšení finančních prostředků, v právě probíhajícím programovém období poměrně dobře daří. Je tomu tak i v souvislosti s tím, že na rozdíl od prvního pilíře SZP, představovaného zejména přímými platbami, které jsou v plném rozsahu financovány z rozpočtu EU, lze aktivity v rámci programu rozvoje venkova financovat nejen z prostředků EU, ale také regionálních, vnitrostátních a místních.²⁵

Přístup jednotlivých členských států byl ve vztahu k přípravě programu rozvoje venkova různý. Dvacet členských států (mezi nimi i Česká republika) se rozhodlo zpracovat jeden vnitrostátní program rozvoje venkova, zatímco osm členských států dalo přednost variantě zpracovat více programů, a to například z důvodu jejich územního či správního uspořádání.²⁶ Obě varianty mají své výhody a nevýhody. Z pohledu České republiky však lze soudit, že je zpracování jednoho programu rozvoje venkova pro celé území státu variantou výhodnější.

²⁵ MOLLER Josephine a François NÉGRE, Druhý pilíř společné zemědělské politiky: politika rozvoje venkova. In: *Fakta a čísla o Evropské unii* [online]. Dostupné z: <http://www.europarl.europa.eu/factsheets/cs/sheet/110/druhy-pilir-spolecne-zemedelske-politiky-politika-rozvoje-venkova> [cit. 18. 4. 2018].

²⁶ MASSOT, Albert. Společná zemědělská politika po roce 2020. In: *Fakta a čísla o Evropské unii* [online]. Dostupné z: <http://www.europarl.europa.eu/factsheets/cs/sheet/113/spolecna-zemedelska-politika-po-roce-2020> [cit. 10. 4. 2018].

Realizace SZP v rámci dvou, byť úzce souvisejících a propojených, tak z hlediska organizace a fungování poněkud odlišných, pilířů se ukazuje být jako poměrně dobře funkční. Lze předpokládat, že tento model přetrvá i do následujících programových období.

Do konce programového období čeká SZP ještě naplnění mnoha výzev. Je potřeba jednotlivé nově zavedené nástroje „automatizovat“ natolik, aby byly nadále považovány za přirozenou součást SZP.

6 Společná zemědělská politika po roce 2020

Jak bude vypadat společná zemědělská politika po roce 2020 lze v současné době zatím jen odhadovat. Již nyní však probíhají na půdě EU o její nové podobě jednání. Jako příklad dosavadní výsledků lze v tomto směru uvést Římské prohlášení z března 2017 a bílou knihu EK o budoucnosti EU. SZP se bude muset přizpůsobit i v souvislosti v Brexitem a výpadkem příspěvků do rozpočtu EU ze strany Velké Británie.²⁷

Lze předpokládat, že na EU bude v souvislosti novým programovým obdobím vyvíjen také velmi silný tlak, aby dodržovala své mezinárodní závazky, zejména ty vyplývající z jejího členství ve Světové obchodní organizaci a v jejím rámci uzavřené Dohody o zemědělství.²⁸ I nadále tedy bude muset být důstojný příjem zemědělců zajišťován prostřednictvím dotací, když ovlivňování cen a zavádění bariér obchodu již nepřipadá v úvahu.

Největší výzvou, která SZP provází prakticky od samotného jejího počátku, je potřeba jejího zjednodušení a zpřehlednění. V tomto směru jsou v současné době vyvíjeny aktivity, které by se mohly projevit v nadcházejícím programovém období. Od března roku 2015 zahájila EK čtyři etapy ke zjednodušení SZP. Předmětem souhrnného návrhu ze září 2016 je SZP zjednodušit, a to jak pro „konečné uživatele“, tedy zemědělce, tak pro instituce, které působí v rámci její realizace.²⁹

²⁷ MASSOT, Albert. Společná zemědělská politika po roce 2020. In: *Fakta a čísla o Evropské unii* [online]. Dostupné z: <http://www.europarl.europa.eu/factsheets/cs/sheet/113/spolecna-zemedelska-politika-po-roce-2020> [cit. 10. 4. 2018].

²⁸ K tomu blíže viz JENS, Hartig Danielsen. *EU Agricultural Law*. 1. vyd. Wolters Kluwer, 2013, 217 s. ISBN 90-411-3280-5; nebo také MCMAHON, Joseph A. *EU agricultural law*. 1. vyd. Oxford: Oxford University Press, 2007, xlii, 412 s. ISBN 9781904501657.

²⁹ MASSOT, Albert. Společná zemědělská politika po roce 2020. In: *Fakta a čísla o Evropské unii* [online]. Dostupné z: <http://www.europarl.europa.eu/factsheets/cs/sheet/113/spolecna-zemedelska-politika-po-roce-2020> [cit. 8. 4. 2018].

7 Závěr

SZP prošla od roku 1962, kdy začala být prakticky realizována, dramatickým vývojem. Přestože vymezení cílů politiky zůstalo po celou dobu bez změny, konkrétní nástroje využívané k jejich dosažení (nebo spíše k přiblížení se k nim) se v průběhu času měnily.

V textu příspěvku byly v základních rysech popsány doposud proběhlé zásadní reformy. Za jeden z nejvýznamnějších posunů lze v tomto směru považovat přechod od podpory příjmů zemědělců prostřednictvím cen k podpoře příjmů zemědělců bez ohledu na jejich produkci.

V souvislosti s novým programovým obdobím, které započne rokem 2020, lze očekávat přijetí v pořadí již šesté významné reformy. Její základní rysy nejsou doposud zcela známy a jsou předmětem jednání. Na základě dostupných indicií lze však odhadovat, že SZP po roce 2020 bude pokračovat v trendu „environmentalizace“. Prvky, které se zdály být ve SZP pro programové období 2014 – 2020 revoluční a převratné (jako například greening a klimatická opatření) již budou považovány za samozřejmé a tím se otevře prostor pro ještě větší důraz na mimoprodukční funkce zemědělství. Nemělo by však být zapomináno na to, že základním účelem zemědělství je produkovat dostatečné množství potravin a dalších produktů. Produkční funkce by tak měla být brána v potaz a zachovávána minimálně „na úrovni potenciálu“, který lze v případě potřeby v reálném čase „aktivizovat“.

O potřebě zjednodušit SZP je diskutováno již dlouhá léta. Složitý systém a „přeregulovanost“ jsou skutečnosti nepříjemné pro všechny, kteří přicházejí se SZP do styku. Nicméně, přestože jsou si problému nepřehlednosti a složitosti zainteresovaní aktéři vědomi, lze v tomto směru, spíše než s nějakou radikální změnou, počítat v novém programovém období spíše jen s dílčími zlepšeními. Kvitovat s povděkem však lze trend ekoktronizace, který je velmi vhodně využíván i v České republice. Portál farmáře je schopen poskytnout zemědělcům relevantní a individualizované informace, což přispívá nejen k jejich lepší orientaci, ale také k lepšímu dodržování pravidel, která se na ně vztahují.

SZP po roce 2020 bude nutně muset brát v potaz mezinárodní závazky EU v této oblasti. Zejména je v této souvislosti potřeba zmínit

Dohodu o zemědělství uzavřenou v rámci WTO. Existence této dohody a fakt, že je jí EU vázána, nezanedbatelnou měrou přispěl k oddělení podpor, které jsou zemědělcům poskytovaných zejména ve formě přímých plateb, od produkce.

Přestože má SZP nemálo hlasitých kritiků, reálně není možné předpokládat, že by došlo k jejímu omezení nebo zrušení. SZP se uplatňuje již déle než 50 let a prakticky již prvním opatřením, které bylo v jejím rámci přijato, se EU vydala cestou, kterou je téměř nemožné opustit a ze které „není návratu“. Kolaps nebo špatné fungování SZP by si vyžádal značné komplikace na mnoha dalších frontách, zejména v souvislosti s otázkami ekonomickými, bezpečnostními a sociálními. Lze tedy shrnout, že ať již bude SZP po roce 2020 konkrétně vypadat jakkoli, stále to bude lepší, než kdyby EU žádnou SZP nerealizovala.

Literatura

Monografie

BALDWIN, Richard a Charles WYPLOSZ. *The Economics of European Integration*. 3. vyd. London: McGraw-Hill Education, 2009.

BEČVÁŘOVÁ, Věra. *Koncepce pilířů I a II SZP v dotační politice ČR*. Brno: Mendelova zemědělská a lesnická univerzita v Brně, 2008.

FIALA, Petr a Markéta PITROVÁ. *Evropská unie*. 2., dopl. a aktualiz. vyd. Brno: Centrum pro studium demokracie a kultury, 2009, 803 s. ISBN 9788073251802.

FOJTÍKOVÁ, Lenka. *Společné politiky EU: historie a současnost se zaměřením na Českou republiku*. 1. vyd. Praha: C. H. Beck, 2008, xv, 179 s. ISBN 978-80-7179-939-9.

JENS, Hartig Danielsen. *EU Agricultural Law*. 1. vyd. Wolters Kluwer, 2013, 217 s. ISBN 90-411-3280-5.

MCMAHON, Joseph A. *EU agricultural law*. 1. vyd. Oxford: Oxford University Press, 2007, xlii, 412. ISBN 9781904501657.

PLCHOVÁ, Božena, Josef ABRHÁM a Mojmír HELÍSEK. *Česká republika a EU: ekonomika - měna - hospodářská politika*. 1. vyd. Praha: Krigl, 2010, 206 s. ISBN 978-80-86912-39-4.

ŠEJVL, Michal. *Aplikace EU v České republice: vybrané problémy*. Plzeň: A. Čeněk, 2009, 245 s. ISBN 978-807-3802-547.

TOMÁŠEK, Michal, Vladimír TÝČ a Jiří MALENOVSKÝ. *Právo Evropské unie*. Praha: Leges, 2013, 496 s., Student (Leges). ISBN 978-808-7576-533.

Kapitoly v knihách, články, příspěvky ve sbornících

KŘEPELKA, Filip. Zemědělské kvóty v ES a ČR a základní práva. *Časopis pro právní vědu a praxi*, Brno: Masarykova univerzita, 2003, roč. 11, č. 2, s. 121–131. ISSN 1210-9126. Dostupné z: <https://journals.muni.cz/cvpv/article/view/8030>

KŘEPELKA, Filip. Nahrazování směrnic nařízeními (důvody, skutečnost, možnosti). *Právník, AV ČR, Ústav státu a práva*, 2017, roč. 156, č. 3, s. 213–234. ISSN 0231-6625.

MASSOT, Albert. Společná zemědělská politika po roce 2020. In: *Fakta a čísla o Evropské unii* [online]. Dostupné z: <http://www.europarl.europa.eu/factsheets/cs/sheet/113/spolecna-zemedelska-politika-po-roce-2020>.

MASSOT, Albert. Společná zemědělská politika (SZP) a Smlouva. In: *Fakta a čísla o Evropské unii* [online]. Dostupné z: <http://http://www.europarl.europa.eu/factsheets/cs/sheet/103/spolecna-zemedelska-politika-szp-a-smlouva>.

MOLLER Josephine a François NÉGRE, Druhý pilíř společné zemědělské politiky: politika rozvoje venkova. In: *Fakta a čísla o Evropské unii* [online]. Dostupné z: <http://www.europarl.europa.eu/factsheets/cs/sheet/110/druhy-pilir-spolecne-zemedelske-politiky-politika-rozvoje-venkova>

Common agricultural policy (CAP). In: *Gossary of summaries* [online]. Dostupné z: [http:// https://eur-lex.europa.eu/summary/glossary/agricultural_policy.html](http://https://eur-lex.europa.eu/summary/glossary/agricultural_policy.html)

Právní předpisy a jiné dokumenty

Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 1305/2013 ze dne 17. prosince 2013 o podpoře pro rozvoj venkova z Evropského zemědělského fondu pro rozvoj venkova (EZFRV) a o zrušení nařízení Rady (ES) č. 1698/2005 In: *EUR-Lex*. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:32008R0593&rid=1>

Nariadení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1306/2013 ze dne 17. prosince 2013 o financování, řízení a sledování společné zemědělské politiky a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 352/78, (ES) č. 165/94, (ES) č. 2799/98, (ES) č. 814/2000, (ES) č. 1290/2005 a (ES) č. 485/2008 In: *EUR-Lex*. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:32008R0593&rid=1>

Nariadení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1307/2013 ze dne 17. prosince 2013, kterým se stanoví pravidla pro přímé platby zemědělcům v režimech podpory v rámci společné zemědělské politiky a kterým se zrušují nařízení Rady (ES) č. 637/2008 a nařízení Rady (ES) č. 73/2009 In: *EUR-Lex*. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:32008R0593&rid=1>

Nariadení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1308/2013 ze dne 17. prosince 2013, kterým se stanoví společná organizace trhů se zemědělskými produkty a zrušují nařízení Rady (EHS) č. 922/72, (EHS) č. 234/79, (ES) č. 1037/2001 a (ES) č. 1234/2007 In: *EUR-Lex*. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:32008R0593&rid=1>

Nariadení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1310/2013 ze dne 17. prosince 2013, kterým se stanoví některá přechodná ustanovení o podpoře pro rozvoj venkova z Evropského zemědělského fondu pro rozvoj venkova (EZFRV), kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1305/2013, pokud jde o zdroje a jejich rozdělení v roce 2014, a kterým se mění nařízení Rady (ES) č. 73/2009 a nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1307/2013, č. 1306/2013 a č. 1308/2013, pokud jde o jejich použití v roce 2014 In: *EUR-Lex*. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:32008R0593&rid=1>

Kontakt – e-mail

banka@cejpek.eu

Směrnice o některých aspektech smluv o poskytování digitálního obsahu v kontextu strategie Jednotného digitálního trhu EU

Štěpán Richter

Právnická fakulta, Masarykova univerzita, Brno, Česká Republika

Abstrakt

V rámci své Strategie pro jednotný digitální trh předložila v prosinci 2015 Evropská komise Návrh směrnice o některých aspektech smluv o poskytování digitálního obsahu. Tato směrnice by měla zásadním způsobem změnit smlouvy, v nichž je digitální obsah předmětem plnění, a to v aspektech práv spotřebitele, nápravy vadného plnění, samotné definice digitálního obsahu, i dalších. Vzhledem k obsahové šíři směrnice a rapidně se vyvíjejícímu digitálnímu prostředí se ale může v úpravě vyskytnout i několik problémů. Cílem tohoto článku je předložit nejdůležitější změny institutů ve smluvním právu, které směrnice přinese, a zároveň analyzovat účel směrnice v širším kontextu práva Evropské unie. Příspěvek se zaměří především na vysvětlení toho, co je to Strategie pro jednotný digitální trh, jakým způsobem vychází z primárního práva Evropské unie a jaké místo a účel v ní má připravovaná směrnice. Návrh směrnice samotné bude dále hlouběji analyzován, zvláštní pozornost bude věnována osobním údajům jako protiplnění ve smyslu smlouvy o poskytování digitálního obsahu, některým problematickým definicím Směrnice, a právním problémům vycházejícím z technologické inovace na poli digitálního trhu.

Klíčová slova

Digitální obsah; Směrnice o některých aspektech smluv o poskytování digitálního obsahu; Strategie pro jednotný digitální trh; Digitální trh; EU; Smlouva o poskytování digitálního obsahu; osobní údaje.

1 Úvod – Digitální obsah v právu

Digitální obsah je v české obchodní i právní praxi relativně novým, ale přesto velmi využívaným institutem. Jedná se v podstatě o speciální druh nehmotné věci, ve formě digitálních dat, jako je počítačový program, mobilní aplikace, píseň, registrace na sociální síti a podobně. Jak se ale chová digitální obsah v právu? A kde je vlastně upraven?

Vznik digitálního obsahu je výsledkem procesu digitální revoluce. Po technické stránce označujeme digitální revolucí postupný přechod z mechanických a analogových technologií práce s informacemi na technologie digitální, který se odehrál v druhé polovině dvacátého století.¹ Právě digitalizace informací přinesla značné usnadnění jejich ukládání a poskytování, čímž zároveň umožnila snadnou manipulaci s daty jako předmětem plnění smlouvy. Právě tato data jsou označována jako digitální obsah v kontextu smlouvy o jeho poskytování, v angličtině *digital content*. Trh s digitálním obsahem se v posledních letech stal, především díky celosvětové síti internetu, nejrychleji a nejdynamičtěji se rozvíjejícím trhem na světě, a okruh jeho účastníků se rozrostl z uzavřených skupin odborníků na prakticky celou společnost ze všech sektorů ekonomiky.²

Digitální obsah je, již ze své podstaty, nadnárodním fenoménem a jeho poskytování státy jen obtížně regulují samy. Za účelem právního i faktického uchopení duševního vlastnictví vznikly mnohé mezinárodní organizace, z nichž pro digitální obsah je nejdůležitější Světová Organizace Duševního Vlastnictví, WIPO, která si stanovila cíl podporovat rozvoj a inovaci digitálního obsahu ve vyváženém a efektivním mezinárodním systému duševního vlastnictví.³

Evropská unie (dále jen „EU“), jakožto největší ekonomicko-právní uskupení států v Evropě, samozřejmě na digitální revoluci a měnící se podmínky trhu musela reagovat, konkrétně aktualizací svého právního rámce, který zavazuje všechny její členské státy. Na rozdíl od jiných právních pododvětví

¹ MANNING, Patrick. *Digital World History: An Agenda* [online]. University of Pittsburgh, publikováno duben 2007 [cit. 30. 7. 2017].

² A Digital Single Market Strategy for Europe - Analysis and Evidence [online], KOM (2015) 192 final. In: *EUR-Lex*. Evropská komise. Úřad pro publikace Evropské unie, publikováno 6. 5. 2015 [cit. 10. 3. 2018].

³ Inside WIPO. *World Intellectual Property Organization* [online]. [cit. 10. 3. 2018].

v rámci unijního práva, jako například autorského práva či práva na ochranu osobních údajů, se smluvní právo přizpůsobilo digitální revoluci jen velmi pomalu. Nicméně k právní inovaci dochází a od druhé dekády nového tisíciletí na poli unijního práva vzniká nové právo, zohledňující technologie moderního digitálního světa. Mezi nejranější úspěšně přijaté akty patří Směrnice 2011/83/EU o právech spotřebitelů, která zatím jako jediná z platných norem Unie definuje digitální obsah, byť jen pro účel směrnice samotné.

2 Strategie pro Jednotný digitální trh

Nejambicióznějším počinem na poli přizpůsobování EU nové technologické a tržní realitě je koncept Jednotného digitálního trhu. Ten byl poprvé představen Evropskou komisí, za předsednictví Jean-Claude Junckera, 6. května 2015 ve formě několika dokumentů popisujících, co digitální trh je a jaké legislativní kroky by měly být na půdě Evropské unie podniknuty pro jeho lepší využívání. Tento koncept dostal název Strategie pro jednotný digitální trh. Jednotný digitální trh samotný je v zásadě cílem, ideálním výsledkem aplikace oné strategie; otevřený a právně sjednocený online tržní prostor v rámci Unie, kde mohou spotřebitelé využívat služeb a produktů poskytovatelů z celé EU, aniž by museli hledět na to, zda je poskytovatel z jejich země nebo jiného členského státu.

2.1 Pilíře Strategie

Cílem Strategie pro jednotný digitální trh je zajistit, že Evropská unie, její občané, průmysl a ekonomika, plně využijí možností, které nabízí nová digitální éra.⁴ Strategie je postavena na třech pilířích.

Zprv je třeba zajistit spotřebitelům i obchodníkům lepší přístup k digitálnímu obsahu i službám s ním souvisejících napříč EU. Podle statistiky vypracované Evropskou komisí v roce 2015 tvořily 54 % digitálního trhu v Evropě služby s původem ve Spojených státech amerických, 42 % služby s původem ve členských státech Unie, nepřekračující hranice svých domácích států, a pouze 4 % přeshraniční služby v rámci EU. Tento stav je, mimo

⁴ EVROPSKÁ RADA. Digital single market for Europe. *Consilium.europa.eu* [online]. Publikováno 14. 3. 2018. [cit. 13. 3. 2018].

jiné, způsoben nejednotnou právní úpravou digitálního trhu v rámci Unie a z toho vyplývající nedůvěrou spotřebitelů v přeshraniční obchodování. Další neprávní faktory, jako například kvalita nabízených produktů jsou jistě velmi relevantní, ovšem mimo kompetence Evropské unie.

EU si proto dala za cíl vytvořit jednotný legislativní rámec pro přeshraniční smluvní právo v rámci digitálního trhu a odstranit svévolně tržní překážky zavedené poskytovateli digitálního obsahu, omezující uživatele trhu z cizích zemí, takzvaný *Geo-Blocking*.⁵ V rámci odstraňování překážek trhu by mělo dojít k revizi režimu autorských práv a nařízení, která je upravují, např. 2016/0284(COD). V neposlední řadě patří do prvního pilíře zachování a prohloubení ochrany spotřebitele v rámci digitálního trhu, aby byla zvýšena jejich důvěra v přeshraniční nakupování.

Druhým pilířem je vytvoření příznivých podmínek pro rozvoj digitální sítě a poskytování služeb samotných. V rámci toho Komise navrhla v roce 2016 soubor regulací, které by měly zajistit každému občanu Unie nejlepší možný přístup k internetu, a tedy účast na digitálním trhu. Tento takzvaný *Connectivity package*⁶ se sestává z Kodexu pro elektronické komunikace, plánu zavedení širokopásmového připojení pro celou EU, plánu rozšíření technologie 5G bezdrátového připojení a podpůrné politiky pro zavedení bezplatného veřejného připojení pro občany členských států. Do druhého pilíře rovněž patří zajištění bezpečnosti údajů i osob online a vytvoření platform pro zajištění bezpečí kyberprostoru.

Jedním z nejzásadnějších dosavadních úspěchů Unie v rámci druhého pilíře bylo drastické omezení roamingových poplatků v rámci členských států. Roaming je službou, kdy zákazník jednoho mobilního operátora užívá síť mobilního operátora druhého, přičemž náklady za využívání cizí sítě nese sám.⁷ Tyto, často velmi vysoké, poplatky, začala EU regulovat již v počátcích úpravy digitálního trhu, nejprve na vnitrostátní, později i na přeshraniční úrovni. Za účelem podpory trhu, jeho uživatelů a především často cestujících osob, EU postupně snižovala nejvyšší povolenou roamingovou sazbu,

⁵ EVROPSKÁ RADA. Geo-blocking. *Consilium.europa.eu* [online]. Publikováno 24. 9. 2015 [cit. 13. 3. 2018].

⁶ EVROPSKÁ RADA. Connectivity for a European Gigabit Society. *Consilium.europa.eu* [online]. Publikováno 14. 9. 2016 [cit. 13. 3. 2018].

⁷ International Roaming. *Evropská komise* [online]. Publikováno 26. 7. 2004 [cit. 16. 3. 2018].

a k 15. červnu 2017 vstoupilo v platnost Nařízení (EU) 2017/920, které pro běžné spotřebitele roamingové poplatky prakticky zcela odstraňuje.⁸

Posledním, ale neméně důležitým pilířem strategie pro jednotný digitální trh je snaha maximalizovat potenciál růstu digitálního trhu jako takového. To zahrnuje odstranění bariér datového přenosu, jako například omezení v národních úpravách. Rovněž sem patří sjednocení technických standardů v rámci Unie, především interoperability jednotlivých typů digitálního obsahu, a iniciativa pro digitalizaci státního aparátu.

2.2 Jednotný digitální trh v primárním právu EU

Koncept strategie pro jednotný digitální trh byl vytvořen Evropskou komisí, z pravomoci článku 17 odst. 1 Smlouvy o Evropské unii. Oblast smluvního práva, či obecně digitálního trhu, je samozřejmě sdílenou pravomocí, ve smyslu článku 2, odst. 2 SFEU. Na podmínky trhu jako takového má Unie významný vliv, ale velká část právní regulace, zejména veřejnoprávní aspekt, je pořád v kompetenci států.

Obsahově patří jednotný digitální trh do sdílené pravomoci vnitřního trhu, a tedy samotná snaha o jeho vytvoření je výstupem článku 26 odst. 1 SFEU. Povinnost vzít v úvahu ekonomickou sílu jednotlivých členských států při implementaci cílů vnitřního trhu, jak ji vymezí článek 27, Komise nikde v implementaci strategie jednotného digitálního trhu nezohlednila. Snaha o vytvoření unifikovaného bezbariérového trhu s digitálními daty je v zásadě technologicky inovovaným volným pohybem zboží a volným pohybem služeb. Služby na digitálním trhu by bylo nejlepší podřadit pod činnosti obchodní povahy, ve smyslu článku 57 písm. b) SFEU. To znamená, že pro členské státy platí v rámci digitálního trhu stejná omezení, jako na trhu fyzickém; nesmí samy zavádět žádná cla, množstevní omezení dovozu, nebo opatření s obdobným účinkem jako řečené. Rovněž judikatura ESD související s volným pohybem zboží a služeb je analogicky na digitální trh použitelná, leda by to hrubě odporovalo jeho povaze. Je vhodné poznamenat, že pomocí digitálních technologií lze pohybovat i s kapitálem, nicméně

⁸ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2017/920 ze dne 17. května 2017, kterým se mění nařízení (EU) č. 531/2012, pokud jde o pravidla pro velkoobchodní trhy s roamingem, In: *EUR-Lex*. Úřad pro publikace Evropské unie.

právní úprava kapitálu zůstává stejná, jako mimo digitální trh, tedy není třeba vytvářet speciální akty.

3 Návrh Směrnice o některých aspektech smluv o poskytování digitálního obsahu

V návaznosti na neúspěch předchozí snahy o právní úpravu digitálního trhu předložila v prosinci 2015 Evropská komise, v rámci své Strategie pro jednotný digitální trh, Návrh směrnice o některých aspektech smluv o poskytování digitálního obsahu (dále jen „Směrnice“). Návrh byl již podroben posouzení odpovědných i zainteresovaných orgánů Unie. Ke Směrnici již zaujaly stanoviska dotčené výbory Evropské unie, konkrétně Výbor pro vnitřní trh a ochranu spotřebitelů IMCO a Výbor pro právní záležitosti JURI. Také Evropská rada již vydala k textu Směrnice svůj vyjednávací postoj. Rovněž většina členských států, včetně ČR, se již k existenci a podobě Směrnice vyjádřila. Nic z toho ovšem nezaručuje, že se konečná podoba Směrnice do schválení ještě nezmění, byť je její návrh označen jako konečný. Směrnice měla původně vstoupit v platnost v květnu 2018, společně se zbytkem úpravy, ale pravděpodobně to nebude dodrženo. Nicméně je téměř jisté, že Směrnice v nějaké podobě schválena bude.

3.1 Směrnice v kontextu primárního práva a Strategie

Právním základem návrhu Směrnice je článek 114 Smlouvy o fungování Evropské unie a jeho hlavním cílem je vytvoření a zlepšení fungování vnitřního trhu, jak jej stanoví odst. 1 tohoto článku. Návrh je v souladu se zásadou subsidiarity i proporcionality vyžadovanými skrze článek 5 Smlouvy o Evropské unii. Cílů návrhu totiž nemůže být uspokojivě dosaženo členskými státy samotnými a zároveň unijní úprava nepřekračuje rámec toho, co je nezbytné pro dosažení těchto cílů. Návrh Směrnice rovněž dodržuje základní práva a ctí zásady uznávané zejména Listinou základních práv Evropské unie, a sice články 16, 38 a 47 uvedené listiny.

Adresáty Směrnice jsou členské státy. Ty mají povinnost upravit svůj právní řád podle znění Směrnice do dvou let od jejího vstupu v platnost. Dále předpisy, přijaté členskými státy pro tento účel, musí na Směrnici odkázat buď v textu, nebo v úředním vyhlášení. Rovněž musí státy zajistit, aby

byly k dispozici odpovídající a účinné prostředky pro zajištění stanovených norem. Směrnice operuje v režimu plné harmonizace, což znamená, že adresáti se nesmí od norem směrnice novým ani existujícím právem odchylovat, a to včetně například přísnějších ustanovení na ochranu spotřebitele nebo kvalitu plnění.

Návrh Směrnice patří v kontextu Strategie pro Jednotný digitální trh do prvního pilíře. Jedná se totiž o jeden ze čtveřice sekundárních aktů, které mají sjednotit úpravu poskytování digitálního obsahu v rámci EU.⁹ Obecným cílem tohoto balíčku je vytvoření jasného právního rámce a sjednocení nejzásadnějších otázek úpravy, například nápravy vadného plnění. Směrnice samotná má pak za hlavní cíl odstranit hlavní překážky, které souvisejí se smluvním právem a které brání přeshraničnímu obchodu v rámci poskytování digitálního obsahu spotřebitelům.

3.2 Osobní data jako smluvní protiplnění

Nejzásadnější změna právní úpravy, kterou Směrnice do českého práva přinese na poli digitálního obsahu, je možnost protiplnění ve formě osobních nebo jiných údajů.¹⁰ Přestože tuto formu plnění české právo explicitně nevylučuje, zároveň ji nepředpokládá, a veškeré doposud uzavřené smlouvy o poskytování digitálního obsahu, kdy spotřebitel za obsah neplatil, nepovažovaly sběr dat ze strany poskytovatele za protiplnění ve smyslu závazku. To samozřejmě neplatí pro ty osobní údaje, které musí poskytovatel sbírat a uchovávat buďto ze zákona, nebo pro samotné naplnění účelu smlouvy. Toto ustanovení existuje za účelem regulace poskytování těch služeb, které jsou technicky pro spotřebitele bezplatné, ale poskytovatel dosahuje zisku za pomoci zpeněžení uživatelských osobních údajů, typicky prodejem reklamním společnostem. Tento model využívá většina největších společností na internetu, jako např. Facebook, Google, Apple a další. Důležitým bodem této úpravy je rovněž článek 13 Směrnice, který dává poskytovateli povinnost smazat/přestat používat osobní data uživatele, pokud je smlouva ukončena.¹¹

⁹ Přidruženými akty Směrnice jsou Směrnice o některých aspektech smluv o prodeji zboží online a jinými prostředky na dálku, obecné Nařízení o ochraně osobních údajů – GDPR, a Nařízení o soukromí a elektronických komunikacích – e-privacy.

¹⁰ Článek 3, odst. 1 Směrnice.

¹¹ Článek 13, Směrnice.

3.3 Problematické aspekty úpravy

Cesta k současné podobě návrhu Směrnice, a k úpravě digitálního trhu vůbec, byla extrémně trnitá. Směrnicí přecházel návrh Nařízení o společné evropské právní úpravě prodeje, který v podstatě upravoval celé smluvní právo na poli digitálního trhu, a i proto se nesetkal u členských států s pozitivními ohlasy. Předmět nového návrhu Směrnice je i kvůli předchozím nezdarům velmi úzký a specifický, a text Směrnice se omezuje v podstatě jen na úpravu nejnútnejších institutů, přičemž členským státům je ponechána velká diskrece v otázkách, které nejsou explicitně upraveny.¹² Právě z nedostatečně kogentní úpravy vyplývají následující problémy Směrnice.

3.3.1 Smluvní typ smlouvy o poskytování digitálního obsahu

Směrnice zcela záměrně nezařazuje smlouvu o poskytování digitálního obsahu pod konkrétní smluvní typ, jako například kupní smlouvu nebo smlouvu o poskytování služeb. Tato klasifikace je výslovně ponechána na členských státech. Kvůli tomu ovšem vyvstává problém v situaci, kdy různé členské státy klasifikují smlouvu o poskytování digitálního obsahu do jiných smluvních typů. Na první pohled by nemělo jít o problém; normy Směrnice jsou v režimu plné harmonizace, tedy nesmí vedle nich existovat žádné další normy konkrétní předmět upravující, a na teoretické klasifikaci by tedy nemělo záležet. Při bližším prozkoumání inkorporační praxe a systematiky práva si ovšem nelze nemyslet, že tento přístup bude mít přinejmenším ostré hrany: klasifikací smlouvy pod ten či onen smluvní typ se na ni naváže dosavadní právní teorie onoho typu, judikatura, stejně jako interpretační postupy a chápání institutu vůbec.¹³ A v případě, kdy třeba stát poskytování digitálního obsahu klasifikuje jako službu, a sousední stát jako koupi se může v praxi přeshraničního poskytování vyskytnout mnoho nejasností a sporů. Navíc klasifikace poskytování digitálního obsahu je i v rámci jednotlivých států extrémně nejednotná, a může se dokonce lišit případ od případu.¹⁴

¹² Důvodová zpráva Směrnice, s. 2 návrhu [cit. 13. 3. 2018].

¹³ MAK, Vanessa: *The new proposal for harmonised rules on certain aspects concerning contracts for the supply of digital content* [online]. Directorate-General for Internal Policies of the Union, © Tübingen University. 2016, s. 13 [cit. 10. 3. 2018].

¹⁴ HELBERGER, N; LOOS, M.B.M., GUIBAULT, L. a kol. Digital Content Contracts for consumers. *Journal of Consumer Policy*, 2013, 36. ročník, strana 43 [cit. 14. 3. 2018].

3.3.2 Článek 6

Tento článek návrhu směrnice stanoví materiální požadavky na kvalitu digitálního obsahu. Tyto parametry jsou stanoveny kombinací subjektivních a objektivních prvků.¹⁵ První odstavec článku stanoví standardy, které musí poskytnutý obsah naplnit, aby ho bylo možné vůbec považovat za řádné plnění podle smlouvy. Jde o funkčnost, interoperabilitu, bezpečnost a jiné funkční prvky digitálního obsahu, vhodnost obsahu pro konkrétní účel spotřebitele, poskytnutí přidružené dokumentace a aktualitu poskytnutého obsahu.

Druhý odstavec článku 6 zní: „*Pokud smlouva nestanoví, v příslušných případech, jasným a srozumitelným způsobem požadavky na digitální obsah podle odstavce 1, musí být digitální obsah vhodný pro účely, pro které by se digitální obsah stejného popisu běžně použil, včetně jeho funkčnosti, interoperability a jiných funkčních prvků, jako je dostupnost, kontinuita a bezpečnost...*“.¹⁶ Z formulace odstavce vyplývá, že předchozí odstavec se uplatní pouze v případech, kdy tak stanoví ona uzavřená smlouva, a teprve druhý odstavec udává kogentní pravidla, která se uplatní vždy, pokud specifitější neexistují. Problém je ovšem v tom, že parametry druhého odstavce jsou obecné, a v podstatě se omezují na požadavek funkčnosti a vhodnosti pro daný účel. Tyto pojmy samotné jsou velmi neurčité, a dávají velký prostor pro diskusi a spory: splňuje např. poskytnutý software požadavek funkčnosti, protože ho lze spustit, přestože je nepraktický a v podstatě nepoužitelný?

Odstavec dva navíc ještě omezuje tyto požadavky ohledem na poskytnuté protiplnění. Tím implicitně vyjadřuje, že digitální obsah poskytnutý za osobní data nemusí být tak kvalitní, jako ten placený. Dvě záchranné sítě, které jsou následně poskytnuty, mají v praxi pramalý význam; zohlednění platných technických norem je v rámci českého právního řádu prázdné, jelikož žádné takové, které by upravovaly podobu digitálního obsahu, u nás neplatí,¹⁷ a vázanost předchozím veřejným prohlášením míří na reklamu, která už regulovaná je.

¹⁵ SPINDLER, Gerald: Contracts For the Supply of Digital Content – Scope of application and basic approach – Proposal of the Commission for a Directive on contracts for the supply of digital content. In: *European Review of Contract Law* [online]. 12. vyd. DeGruyter.com, s. 196.

¹⁶ Článek 6, odst. 2 Směrnice.

¹⁷ Zjištěno dotazem na Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví, 12. 3. 2018.

4 Závěr – Právní řád digitální éry

Digitální revoluce sebou přinesla společenské změny tak drastické, že ji lze zařadit vedle dalších revolučních milníků společnosti, revoluce průmyslové a zemědělské. A stejně jako tehdy se musel řád společnosti přizpůsobit nové realitě, musí i současná právní úprava zohlednit nejnovější technologické realie. Strategie pro jednotný digitální trh, a její složka, Směrnice o některých aspektech smluv o poskytování digitálního obsahu, nevytváří po faktické stránce nic nového. Jejich cílem je přizpůsobit rigidní a obtížně se měnící právní řád Evropské unie organicky se vyvíjející realitě trhu a společnosti. Jedná se o cíl prakticky nemožný; než bude řádným legislativním postupem schválena příslušná úprava, technologie se opět posune o něco vpřed. Tento jev je vidět i na textu Směrnice, která je primárně napsaná tak, že počítá s poskytováním digitálního obsahu přes hmotné nosiče, které v době psaní této práce již také pomalu „vychází z módy“. Rovněž fakt, že sekundární právo Unie je potřeba napsat tak, aby ho schválilo 28 subjektů s odlišnými právními řády a mentalitou, působí významně na jeho podobu; obvykle tak, že bývá co nejobecnější. Z těchto dvou důvodů, ale i z mnoha jiných, může docházet k chybám úpravy, které mohou poškodit ideu bezbariérového volného trhu v digitálním prostředí. Ať už okrajově, jako problém smluvního typu, nebo drasticky, jako článek 6 Směrnice.

Nicméně to neznamená, že by snad právo nemělo být takto aktualizováno. Právní řád v nějaké podobě ve funkční společnosti existovat musí, a je žádoucí, aby ji co nejpřesněji zpodobňoval. Navíc, dobrý právní řád, který je přehledný a jednotný, usnadňuje svým subjektům práci jak s právem samotným, tak v rámci obchodního vyjednávání. Evropská komise si je tohoto dobře vědoma, ostatně proto k vytvoření koncepce jednotného digitálního trhu přistoupila: Unii, členským státům, i osobám to ušetří peníze a trh jako takový poroste ku prospěchu všech.

Nelze s jistotou předvídat, jaká bude praktická budoucnost konceptu jednotného digitálního trhu, nebo Směrnice. Několika hmatatelných úspěchů již ovšem dosaženo bylo, a široký systém soudnictví i dalších institucí pracujících s právem po jeho účinnosti dává naději, že i ty nejhroší neduhy navrhované úpravy budou překonány interpretací skrz zdravý rozum a smysl práva.

Poděkování

Tento příspěvek byl napsán v rámci psaní mé diplomové práce na Právnické fakultě Masarykovy Univerzity. Na tomto místě bych chtěl poděkovat mému vedoucímu diplomové práce, JUDr. Pavlovi Koukalovi, Ph.D., za veškerou asistenci, kterou mi poskytl při psaní i výzkumu a doc. JUDr. Filipu Křepelkovi, Ph.D. za rady během editování příspěvku pro publikaci.

Literatura

HELBERGER, N, M. B. M. LOOS, L. GUIBAULT a kol. Digital Content Contracts for Consumers. In: *Journal of Consumer Policy* [online]. 3. vyd. Springer.us, 2013, roč. 36, s. 37–57, publikováno 7. 7. 2012. ISSN 0168-7034 (tisk).

MAK, Vanessa. *The new proposal for harmonised rules on certain aspects concerning contracts for the supply of digital content* [online]. Directorate-General for Internal Policies of the Union, © Tillburg University, publikováno 14. 12. 2016. ISBN 978-92-823-8626-2.

MANNING, Patrick. *Digital World History: An Agenda* [online], University of Pittsburgh, publikováno duben 2007. Dostupné z: <http://digitalhistory.unl.edu/essays/manningessay.php>

SPINDLER, Gerald. Contracts For the Supply of Digital Content – Scope of application and basic approach – Proposal of the Commission for a Directive on contracts for the supply of digital content. In: *European Review of Contract Law* [online]. 12. vyd. DeGruyter.com, 183–217 s., ISSN (tisk): 1614-9920

Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů. In: ASPI [právní informační systém]. Wolters Kluwer ČR Konsolidované znění Smlouvy o Evropské Unii a Smlouvy o Fungování Evropské unie 2012/C 326/01 In: *EUR-Lex*. Úřad pro publikace Evropské unie.

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2017/920 ze dne 17. května 2017, kterým se mění nařízení (EU) č. 531/2012, pokud jde o pravidla pro velkoobchodní trhy s roamingem. In: *EUR-Lex*. Úřad pro publikace Evropské unie.

Návrh Směrnice Evropského parlamentu a Rady KOM (2015)/634 v konečném znění 2015/0287 (COD), ze dne 9. 12. 2015 o některých aspektech smluv o poskytování digitálního obsahu, In: *EUR-Lex*. Úřad pro publikace Evropské unie.

Návrh Nařízení Evropského parlamentu a Rady KOM (2011) 635 v konečném znění 2011/0284 (COD), ze dne 11. 10. 2011 o společné evropské právní úpravě prodeje, In: *EUR-Lex*. Úřad pro publikace Evropské unie.

A Digital Single Market Strategy for Europe - Analysis and Evidence KOM (2015)/ 192 v konečném znění, In: *EUR-Lex*. Evropská komise. Úřad pro publikace Evropské unie. Publikováno 6. 5. 2015

Digital single market for Europe [online]. Evropská rada, *Consilium.europa.eu*. Publikováno 14. 3. 2018. Dostupné z: <http://www.consilium.europa.eu/en/policies/digital-single-market/>

EVROPSKÁ RADA. Geo-blocking. *Consilium.europa.eu* [online]. Publikováno 24. 9. 2015. Dostupné z: <https://ec.europa.eu/digital-single-market/en/policies/geoblocking>

EVROPSKÁ RADA. Connectivity for a European Gigabit Society. *Consilium.europa.eu* [online]. Publikováno 14. 9. 2016. Dostupné z: <https://ec.europa.eu/digital-single-market/en/policies/improving-connectivity-and-access>

International Roaming. *Evropská komise* [online]. Publikováno 26. 7. 2004. Dostupné z: http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-04-198_en.htm

Inside WIPO. *World Intellectual Property Organization* [online]. Dostupné z <http://www.wipo.int/portal/en/index.html>

Kontakt – e-mail

stp.rich@gmail.com

Vývoj úpravy kolektivní správy zejména v právu EU a mezinárodních úmluvách

Lucie Straková

Katedra občanského práva, Právnická fakulta,
Masarykova univerzita, Brno, Česká republika

Abstrakt

Příspěvek analyzuje úpravu kolektivní správy v rámci práva Evropské unie, přičemž se soustředí zejména na vývojové tendence právní úpravy v této oblasti. Bude zpracován rovněž s ohledem na související mezinárodní úmluvy (zejm. Bernská a Římská úmluva).

Autorské právo obecně je svojí povahou teritoriální, nicméně v posledních letech probíhají snahy o zajištění určitého standardu ochrany napříč EU, a to i proto, že nová média, v čele s internetem, tuto teritorialitu přirozeně překlenují. Jakým způsobem se pak mění právní úprava a jaká je motivace k těmto úpravám, bude předmětem příspěvku. I přes to, že tato oblast není harmonizovaná, můžeme pozorovat, že již delší dobu vznikají právní předpisy, jejichž ústředním tématem nebyla sice oblast kolektivní správy, nicméně i přesto se jí dotýkaly.

Tyto snahy vyvrcholily v nedávné době novou směrnicí o kolektivní správě (Směrnici Evropského parlamentu a Rady 2014/26/EU ze dne 26. února 2014 o kolektivní správě autorského práva a práv s ním souvisejících a udělování licencí pro více území k právům k užití hudebních děl online na vnitřním trhu), avšak tato problematika je prozatím téměř neprobádaná, a to i vzhledem k tomu, že do právních řádů jednotlivých států byla transponována většinou až v loňském roce (po rozhodném datu), případně ještě nebyla (Polsko). V současnosti se pak připravuje směrnice o autorském právu na jednotném digitálním trhu, která do dalšího vývoje oblasti může také zasáhnout.

Klíčová slova

Kolektivní správa; směrnice 2014/26/EU; autorské právo; vývoj legislativy; motivace; moderní technologie.

1 Úvod

Tento příspěvek se bude zabývat kolektivní správou a jejím vývojem v evropském právním prostoru, zejména v souvislosti se Směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2014/26/EU ze dne 26. února 2014 o kolektivní správě autorského práva a práv s ním souvisejících a udělování licencí pro více území k právům k užití hudebních děl online na vnitřním trhu (dále jen jako “Směrnice”).

Jedná se o první rozsáhlejší úpravu této oblasti v rámci práva Evropské unie. Do té doby se kolektivní správou zabývaly některé mezistátní dohody, většina vztahů však byla vždy upravena obecnými předpisy a zejména pak dvoustrannými smlouvami mezi jednotlivými kolektivními správci – na základě nich pak probíhají veškeré pohyby mezi teritorií, v nichž umělci působí. Cílem tohoto článku není postihnout celou úpravu kolektivní správy, mapuje spíše motivaci a průběh regulace.

Samotná Směrnice již v prvním recitálu zmiňuje, že si bere za cíl – stejně jako další směrnice Evropské unie – zajistit nositelům práv vysokou úroveň ochrany a přispívat k rozvoji a udržování tvořivosti. Zároveň zmiňuje, že v případě, že se pohybuje na zdravě fungujícím trhu, přispívá ochrana kreativity a inovací taktéž k investicím do takových výsledků.¹ Kolektivní správci jsou veřejností často vnímáni jako organizace, které slouží k vybírání poplatků a jejich přeposílání autorům, případně k udělování licencí ke spravovaným repertoárům. Ač se jedná nepochybně o zásadní funkci, neměla by být jedinou. Mezi jejich činnosti může patřit – zejména co se týče kolektivních správců v evropském měřítku – i péče o autory ve smyslu vytváření fondů pro podporu ve stáří, pořádání kulturních akcí, kurzů, soutěže pro začínající autory apod. V českém prostředí nejsou podobné aktivity, až na výjimky, obvyklé.²

Role kolektivních správců by ani podle textu Směrnice neměla spočívat výhradně v zajišťování komerčních aspektů činnosti, tedy vybírání

¹ Rec. 1 Směrnice.

² Výjimkou je např. kolektivní správce OSA, který pořádá Výroční ceny OSA, které jsou udělovány na základě statistik provozovatelů rádií, televizí, výrobců nebo prodejců nosičů a dalších. Specifickou kategorií potom tvoří umělci do třiceti let, jimž OSA na základě umístění v této soutěži uděluje i finanční odměnu. Ceny OSA. *Výroční ceny OSA* [online]. Praha: OSA, 2018 [cit. 18. 4. 2018]. Dostupné z: <http://www.cenyosa.cz/>

a vyplácení autorských poplatků, a dále v uzavírání licenčních smluv ke spravovanému repertoáru. Jednou z jejich základních funkcí by měla být i péče o rozvoj oblasti autorských děl, kterou spravují, a obecně by měli sloužit i jako forma katalyzátoru pro další vývoj, inovace a diverzitu v příslušném prostoru. Nicméně přesto jsou ustanovení Směrnice spíše obrazem návodu pro formální fungování organizací kolektivní správy práv.

Nové úpravě této oblasti předcházela velká očekávání (ačkoliv v současné době tuto oblast (zejména v očích veřejnosti) zastínilo vydání nových předpisů, zejména z oblasti ochrany osobních údajů). Skutečný dopad Směrnice na zkoumanou oblast se nyní projevuje zejména v požadavcích na interní strukturu a fungování samotných kolektivních správců; další, zejména akademicky zajímavé instituty (nezávislý správce práv), jsou v praxi prozatím málo využívány.³

Jak právní úprava postupovala až k současné podobě, je předmětem tohoto článku. Zejména je zkoumána motivace k úpravě vztahů mezi organizacemi kolektivní správy a zamýšlené dopady na kreativitu a činnost autorů. Za tímto účelem jsou zkoumány nejprve mezinárodní úmluvy a dále pak právní předpisy Evropské unie, které se oblasti alespoň marginálně dotýkají.

2 Kolektivní správa v mezinárodních úmluvách

Kolektivní správa je dlouhodobě předmětem úpravy v rámci dvoustranných či vícestranných mezinárodních dohod, přestože se o tomto institutu často zmiňují spíše doplňkově a jako hlavní téma upravují jinou, většinou autorskoprávní oblast. V této části bude rozebrána Bernská úmluva o ochraně literárních a uměleckých děl (1886), jakožto zřejmě nejdůležitější mezinárodní úmluva dotýkající se autorských děl, a dále pak Římská úmluva (1961). Bernská úmluva v roce 1886 poprvé v rámci mezinárodního práva upravovala práva autorů a skladatelů, jakožto jednu z oblastí ochrany, která měla být všem

³ V České republice vznikl po účinnosti směrnice první nezávislý správce práv (dalším byl Soundreef Ltd. ve Velké Británii. Tím prvním českým byl nezávislý správce práv Copymarket (www.copymarket.cz), provozovaný společností Nezávislý správce práv, s. r. o. Později se připojili další – původem britská společnost Soundreef vytvořila v ČR lokální pobočku, dále vznikl nezávislý správce práv IS Media, s. r. o. a dále Nezávislá kultura, s. r. o. Seznam nezávislých správců práv je dostupný ze stránek Ministerstva kultury ČR. *Ministerstvo kultury* [online]. Praha, 2018 [cit. 10. 9. 2018]. Dostupné z: <https://www.mkcr.cz/seznam-nezavislych-spravcu-prav-1640.html>

autorům zaručena. I na základě této úpravy pak po Evropě začaly vznikat autorské organizace. Výjimkou byla Francie, ve které počátky historie organizací, sdružujících autory, sahají až do roku 1777.⁴ Mapování historie vzniku jednotlivých organizací kolektivní správy však není cílem tohoto článku, odkázat lze v českém prostředí na práci Dagmar Hartmanové,⁵ v evropském kontextu pak zejména na soubor prací editovaných Danielem Gervaisem.⁶

Z Bernské úmluvy lze dovozovat z textu čl. 11bis odst. 2:

„It shall be a matter for legislation in the countries of the Union to determine the conditions under which the rights mentioned in the preceding paragraph may be exercised (...)“,

a dále z textu čl. 13 odst. 1:

„Each country of the Union may impose for itself reservations and conditions on the exclusive right granted to the author...and shall not, in any circumstances, be prejudicial to the rights of these authors to obtain equitable remuneration which, in the absence of agreement, shall be fixed by competent authority“,

prostor poskytnutý pro úpravu kolektivní správy právním řádem jednotlivých států. I proto tak mohly začít vznikat výše zmiňované organizace kolektivní správy, neboť Bernská úmluva otevřela těmto aktivitám cestu. To, společně s čl. 2 odst. 6 Bernské úmluvy, který výslovně zmiňuje, že poskytovaná autorskoprávní ochrana působí nejenom ve směru k autorům samotným, ale i k jejich právním nástupcům, signalizuje, že i organizace, které sdružují

⁴ V roce 1777 zformoval francouzský dramatik Pierre-Augustin Caron de Beaumarchais skupinu 22 dalších autorů pod názvem Bureau de la législation dramatique, aby se postavili podhodnocování jejich práce pro Théâtre-Français. Po dlouhém vyjednávání o dané situaci, vedlo nakonec i snažení těchto autorů k přijetí prvního zákona, zabývajícího se právy autora, a to v roce 1791. Jednalo se o historický první koncept autorských práv na celém světě. V roce 1829 pak byla založena autorská organizace SACD (Society of Dramatic Authors and Composers), která vznikla spojením dvou dříve existujících společností podobných zájmů. Prvními organizací kolektivní správy jako takové, pak byla v roce 1851 SACEM (Society of Authors, Composers and Music Publishers). HARTMANOVÁ, Dagmar. *Kolektivní správa autorských práv a práv souvisejících s právem autorským: historicko-teoretická studie, výklad platné právní úpravy včetně porovnání s právní úpravou vybraných evropských zemí, souběžné právní aspekty kolektivní správy*. Praha: Linde, 2000, 143 s., s. 11. ISBN 80-720-1218-5.

The History of Collective Management. CISAC [online]. Paris: CISAC [cit. 23. 3. 2018]. Dostupné z: http://www.cisac.org/content/download/1127/19620/file/CISACUniversity_The_History_of_Collective_Management_FINAL.pdf

⁵ HARTMANOVÁ, 2000, op. cit.

⁶ GUIBAULT, Lucie, Stef VAN GOMPEL a Daniel J. GERVAIS (eds.). *Collective management of copyright and related rights: Collective Management in the European Union*. 3. vyd. The Netherlands: Kluwer Law International BV, 2015. ISBN 978-90-411-5441-5.

a zastupují autory, požívají tohoto režimu. Tato ustanovení jsou zároveň považována za východiska pro užití „nedobrovolných“ či „zákonných“ licencí, v souvislosti s kolektivní správou pak oblast povinně spravovaných kolektivních práv.⁷ V této situaci pak totiž dochází k tomu, že ačkoliv jsou vykonavatelé autorských práv oprávněni k určitým činnostem, které jim zákon povoluje (typicky mnohé způsoby užívání díla), mohou tak činit pouze skrze systém kolektivní správy.

Římská úmluva (Mezinárodní úmluva o ochraně výkonných umělců, výrobců zvukových záznamů a rozhlasových organizací) se o kolektivní správě taktéž přímo nezmiňuje. V čl. 12 pak dává prostor pro upravení podmínek národní legislativou.⁸

Ani další dokumenty, které upravují oblast práva duševního vlastnictví, či úžeji autorského práva,⁹ neobsahují konkrétní ustanovení týkající se kolektivní správy. Mezinárodní prvek se v právní úpravě dané oblasti objevuje tedy zejména prostřednictvím již výše zmiňovaných dohod mezi samotnými kolektivní správci,¹⁰ které musí nutně respektovat národní úpravu jednotlivých zúčastněných států.

⁷ The Establishment and Functioning of Collective Management Organizations: The Main Features. *WIPO: World Intellectual Property Organization* [online]. Khartoum: Center for Information Technology and Intellectual Property, 2005 [cit. 24. 03. 2018]. Dostupné z: http://www.wipo.int/edocs/mdocs/arab/en/wipo_cr_krt_05/wipo_cr_krt_05_9.pdf, s. 4.

⁸ „(...) *Domestic law may, in the absence of agreement between these parties, lay down the conditions as to the sharing of this remuneration.*“ Čl. 12 Římské úmluvy, s. 52.

⁹ Zejm. následující mezinárodní úmluvy:

- Convention Establishing the World Intellectual Property Organization, signed at Stockholm on July 14, 1967 and as amended on September 28, 1979. WIPO Performances and Phonograms Treaty (WPPT), adopted in Geneva on December 20, 1996.
- WIPO Copyright Treaty (WCT), adopted in Geneva on December 20, 1996.
- Universal Copyright Convention, with Appendix Declaration relating to Articles XVII and Resolution concerning Article XI 1952.
- Trade-Related Aspects of Intellectual Property Rights. Dostupné z: https://www.wto.org/english/docs_e/legal_e/27-trips_01_e.htm; a další, dostupné např. z: <http://www.wipo.int/treaties/en/>.

¹⁰ Jedná se zejména o tzv. reciproční smlouvy, pomocí kterých pověřuje jeden kolektivní správce dalšího (zahraničního), aby jej zastupoval při výkonu jím spravovaných práv na jiném území. Vždy se pak jedná o díla stejné kategorie a stejná práva. Viz § 97 g odst. 1 a) AutZ. Např. kolektivní správce OSA měl v roce 2017 uzavřeno 125 recipročních nebo unilaterálních smluv s 81 organizacemi kolektivní správy z celého světa. OSA — Ochranný svaz autorský pro práva k dílům hudebním, z.s. *VÝROČNÍ ZPRÁVA OSA O ČINNOSTI A HOSPODÁŘENÍ ZA ROK 2017. OSA* [online]. Praha, 2018, s. 105 [cit. 21. 4. 2018]. Dostupné z: http://www.osa.cz/media/144347/osa_rocenka2017_on-line.pdf

Dvě z nejzásadnějších mezinárodních úmluv zabývajících se autorským právem řeší tedy problematiku kolektivní správy pouze v nastíněném měřítku. Ač by se dalo očekávat, že vzhledem k prakticky globální působnosti a uživatelskému ohledu tohoto institutu bude, zejména v souvislosti rozvojem přirozeně přeshraničních moderních technologií, tato oblast předmětem regulace již dříve, první komplexnější krok přinesly až v nedávné době normy Evropské unie.

3 Kolektivní správa v právu Evropské unie

Autorské právo, potažmo tedy ani řešená oblast kolektivní správy, není na úrovni Evropské unie všeobecně harmonizované,¹¹ přestože v některých oblastech již k (vertikálnímu) sjednocení došlo. V jednotlivých členských státech se tedy právní úprava více či méně liší. Můžeme však pozorovat, že již delší dobu vznikají právní předpisy, jejichž ústředním tématem nebyla sice oblast kolektivní správy, nicméně i přesto se oblasti dotýkaly. Nezmínit v této souvislosti také nelze rozhodnutí Soudního dvora Evropské unie (dále též „SDEU“) nebo Evropské komise, které jsou nedílnou součástí pokračujícího vývoje úpravy a které často působí jako nástroj sblížování.¹²

3.1 Směrnice EU a kolektivní správa

Vývoj úpravy v oblasti kolektivní správy probíhal následujícím způsobem prostřednictvím dále uvedených směrnic:

- Ve směrnici 92/100/EHS, v kodifikovaném znění 2006/115/ES,¹³ se hovoří v čl. 5 odst. 3 o možnosti, že právo na spravedlivou odměnu

¹¹ Harmonizace autorského práva, zejm. její potřebnost a vhodnost je dlouhodobě předmětem diskuzí. Viz např. MARGONI, Thomas. The Harmonisation of EU Copyright Law. *The Originality Standard*. [online]. June 29, 2016. Dostupné z: <https://ssrn.com/abstract=2802327>; nebo HUGENHOLTZ, Bernt. Is Harmonization a Good Thing? The Case of the Copyright Acquis. In: PILA, Justine a Ansgar OHLY. *The europeanization of intellectual property law: towards a European legal methodology* [online]. Oxford: Oxford University Press, 2013, s. 57–73 [cit. 21. 4. 2018]. ISBN 9780199665105. Dostupné z: <http://www.oxfordscholarship.com/view/10.1093/acprof:oso/9780199665105.001.0001/acprof-9780199665105-chapter-4>. V současnosti je centrem pozornosti úprava jednotného digitálního trhu – zatím nejzásadnější plánovaná regulace. Viz Jednotný digitální trh: Odstraňovat překážky a využívat všech možností online. *Evropská komise* [online]. 2018 [cit. 21. 4. 2018]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/commission/priorities/digital-single-market_cs

¹² Obecně srov. např. MARGONI, 2016, op. cit., kde autor mapuje roli Soudního dvora při sblížování vnímání konceptu originality v rámci autorského práva.

¹³ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/115/ES ze dne 12. prosince 2006 o právu na pronájem a půjčování a o některých právech v oblasti duševního vlastnictví souvisejících s autorským právem (kodifikované znění).

autorů nebo výkonných umělců může být svěřeno do správy organizacím kolektivní správy. Pokud uvažujeme motivaci této úpravy, směrnice 2006/115/ES zdůrazňuje, že ochrana autorských děl, předmětů, které jsou chráněny právy souvisejícími s právem autorským může mít zásadní *hospodářský* a *kulturní* vliv na rozvoj zemí EU.¹⁴ Zároveň již v této době¹⁵ před upozorňovala, že autorskoprávní ochranu je třeba posuzovat vzhledem k technologickému vývoji,¹⁶ a zároveň varuje, že autoři a výkonní umělci musí být za svou práci nutně odpovídajícím způsobem odměňováni.¹⁷

- S definicí termínu organizace pro kolektivní správu se poprvé setkáváme ve směrnici 93/83/EHS, již se zde rozumí *organizace, která řídí a spravuje autorská práva a práva s nimi související, přičemž tato činnost je jedinou nebo jednou z jejich hlavních činností*.¹⁸ Zároveň je zde poprvé stanoveno, že jedno z práv nositelů autorského práva může být vykonáváno výhradně skrze organizace pro kolektivní správu.¹⁹ Jedná se o výkonu práva na kabelový přenos – právo odmítnout nebo povolit kabelový²⁰ přenos (tedy přenos rozhlasového nebo televizního vysílání) bylo od této doby doménou kolektivního správce. Cílem této úpravy bylo zejména zabránění roztržiténosti dosavadních předpisů, a zároveň zajištění větší jistoty nositelů práv, že jejich díla nebudou využívána bez uhrazení patřičné odměny.²¹ Obě tyto skutečnosti pak bránily oběhu „programů“ – obsahu rozhlasového a televizního vysílání v rámci Evropské unie.²² Kolektivní správce se tedy měl stát organizací, která bude prostředníkem mezi nositeli práv a zprostředkovateli kabelového přenosu. Motivací, aby tato činnost byla provozována výhradně kolektivním správcem, pak byla skutečnost, že *nositelé práv* k určitým částem rozhlasového a televizního vysílání, mohli *zpochybnit*

¹⁴ Směrnice 2006/115/ES, Rec. 3.

¹⁵ Tedy již v době původního znění směrnice 2006/115/ES z roku 1992.

¹⁶ Ibid., Rec. 4.

¹⁷ Ibid., Rec. 5.

¹⁸ Směrnice Rady 93/83/EHS ze dne 27. září 1993 o koordinaci určitých předpisů týkajících se autorského práva a práv s ním souvisejících při družicovém vysílání a kabelovém přenosu (dále jen „směrnice 93/83/EHS“). Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=celex%3A31993L0083>

¹⁹ Ibid., čl. 9 odst. 1.

²⁰ Dnes i mikrovlnný nebo obdobný přenos.

²¹ Ibid., Rec. 5.

²² Ibid.

bladký průběh právní úpravy, proto bylo třeba ustanovit povinnost, že poskytovat oprávnění k předmětným dílům může pouze organizace kolektivní správy.²³

- Směrnice 2001/84/ES²⁴ poprvé upravuje, že členské státy mohou v rámci opětovného prodeje autorského díla stanovit, že osobou oprávněnou k takové činnosti bude moci být kolektivní správce, a to ať už – dle nastavení národního režimu – v rámci kolektivní správy povinné nebo dobrovolné.²⁵ V recitálu 28 směrnice 2001/84/ES je již nyní specificky zdůrazněno, že organizace kolektivní správy musí jednat průhledným a účelným způsobem, aby mohly práva, zejm. jako v tomto předpisu upravované právo na opětovný prodej, spravovat.
- Směrnice 2012/28/EU²⁶, která upravuje povolené způsoby užití děl, zmiňuje pouze, že jejím předmětem nejsou rozšířené kolektivní licence nebo kolektivní správa obecně. Jediným ustanovením, týkajícím se kolektivních správců je pak čl. 3 odst. 2, které mezi zdroje, ve kterých musí být provedeno vyhledávání za účelem, zda je jedná o dílo nebo zvukový záznam, který je osiřelým dílem, řadí i seznamy děl kolektivních správců.²⁷
- Na úrovni Evropské unie vyvrcholily, do té doby relativně minoritní, snahy o úpravu oblasti kolektivní správy, účinností Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/26/EU ze dne 26. února 2014, o kolektivní správě autorského práv a práv s ním souvisejících a udělování licencí pro více území k právům k užití hudebních děl online na vnitřním trhu. Jedná se tedy o první předpis mající za cíl komplexněji upravit zastupování nositelů práv a zajistit určitou úroveň fungování a transparentnosti autorských organizací. Street, Laing a Schroff ve své studii zaměřené na vliv organizací kolektivní správy na kreativitu a kulturní diverzitu zmiňují, že kolektivní správci

²³ Ibid., Rec. 28.

²⁴ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/84/ES ze dne 27. září 2001 o právu na opětovný prodej ve prospěch autora originálu uměleckého díla. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A32001L0084>. Dále jen jako „směrnice 2001/84/ES“.

²⁵ Ibid., čl. 6 odst. 2.

²⁶ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/28/EU ze dne 25. října 2012 o některých povolených způsobech užití osiřelých děl. (Text s významem pro EHP. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=celex%3A32012L0028>. Dále jen jako „směrnice 2012/28/EU“.

²⁷ Čl. 3 odst. 2 a Příloha směrnice 2012/28/EU.

jsou relativně opomíjenými prostředníky na poli autorskoprávního průmyslu, zejména co se týče pole hudebních děl.²⁸ Role kolektivních správců se obecně v jednotlivých členských státech poměrně zásadně liší. Zatímco v některých zemích kolektivní správci mimo působení jako spojovací článek mezi autory (nositeli autorských práv majetkových) a uživateli, funguje také na úrovni organizace přímo – aktivně se zasazující o další rozvoj kultury a kreativity, a to ne vždy výhradně prostřednictvím finančních příspěvků nebo naopak úlev. Nejvíce vystupující organizací v tomto směru je pravděpodobně německá GEMA, nicméně důvodem je i skutečnost, že množství podobných aktivit je kolektivním správcům přikázáno zákonem. GEMA tak poskytuje mladým umělcům pomoc ve složitých finančních situacích (hardship fund)²⁹, stejně jako zdravotní péči a důchodové zabezpečení.³⁰ Obdobně se angažujícím, nicméně ve většině případů bez nutnosti tak činit na základě zákonné úpravy, je francouzský SACEM.³¹

- Směrnice v úvodu představuje motivaci, která vedla k této úpravě. Podobně jako v nejstarší, první výše zmiňované směrnici 92/100/EHS, je zde zmiňováno, že autorskoprávní ochrana přispívá k *rozvoji a udržování tvořivosti*.³² Jedná se o konkrétnější a poněkud odvážnější tvrzení vzhledem k rozvoji pole tvůrců a příjemců objektů vznikajících na poli autorského práva, směrnice 92/100/EHS předpokládala „pouze“ zásadní hospodářský a kulturní *vliv*.³³

Lze tedy dovozovat, že i organizace kolektivní správy jsou aktivním elementem ve vztahu k podpoře a rozvoji umění a kultury. Obecně jsou

²⁸ STREET, John, Dave LAING a Simone SCHROFF. Regulating for creativity and cultural diversity: the case of collective management organisations and the music industry. *International Journal of Cultural Policy* [online]. 2016, roč. 24, č. 3, s. 368–386 [cit. 25. 3. 2018]. DOI: 10.1080/10286632.2016.1178733. ISSN 1028-6632. Dostupné z: <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/10286632.2016.1178733>

²⁹ Viz <https://www.gema.de/en/about-gema/gema-foundation/supported-foundations/>

³⁰ STREET, John, Dave LAING a Simone SCHROFF. Regulating for creativity and cultural diversity: the case of collective management organisations and the music industry. *International Journal of Cultural Policy* [online]. 2016, roč. 24, č. 3, s. 368–386, s. 377 [cit. 25. 3. 2018]. DOI: 10.1080/10286632.2016.1178733. ISSN 1028-6632. Dostupné z: <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/10286632.2016.1178733>

³¹ Ibid., s. 376.

³² Rec. 1 Směrnice.

³³ Rec. 3 Směrnice 92/100/EHS.

však spíše opomíjenými prostředníky na poli autorskoprávního průmyslu (což se nejmarkantněji projevuje v oblasti hudebních děl). Jejich role se však značným způsobem liší podle spravovaných práv a zejména podle teritoria působnosti.

Směrnice mimo to, že přináší změny do jinak poměrně stabilně a na podobných principech fungujících organizací, vyvolává další diskuzi o tomto institutu. Novinky, které Směrnice zakotvuje, totiž nelze považovat za výrazně revoluční, značná část nyní regulací požadovaných procesů se v praxi prosazovala již dříve. Důležitou je tedy skutečnost, že kolektivní správci museli skutečně více zprůhlednit systém svého fungování a komunikaci s veřejností. Prozatím se nenaplnila ani očekávání, že současný stav bude narušen, respektive nucen se přizpůsobit novým aktérům v rámci trhu s právy k autorským dílům – nezávislým správcům práv, kteří mohou narušovat monopolní postavení dosavadních kolektivních správců. Přestože několik takových subjektů skutečně vzniklo,³⁴ dosavadní kolektivní správce to (alespoň v českém právním prostředí) dle jejich slov prozatím ovlivnilo naprosto minoritně.

V kontextu vývoje legislativy na poli kolektivní správy je vhodné zmínit i připravovanou úpravu, která je nyní velmi aktuální tématem – jedná se o návrh směrnice o autorském právu na jednotném digitálním trhu (dále jen „Návrh“).³⁵ Návrh (poměrně přirozeně) navazuje na Směrnici³⁶ a zmiňuje, že organizace kolektivní správy mají řádně fungovat a nositelům práv rozdělovat jim odpovídající částky. Tento Návrh ve svém recitálu též zmiňuje, že nositelé práv by měli mít možnost předměty ochrany vyloučit ze správy kolektivního správce.³⁷

Další oblastí, se kterou se připravovaná směrnice potýká, jsou díla komerčně nedostupná, jejichž licencování je dle textace Návrhu v gesci organizací kolektivní správy, a to jak v případě zastupovaných a nezastupovaných

³⁴ Viz pozn. pod čarou č. 4.

³⁵ Návrh SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY o autorském právu na jednotném digitálním trhu ze dne 14. září 2016. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A52016PC0593>

³⁶ Ibid., Rec. 24.

³⁷ Ibid..

autorů.³⁸ Co z Návrhu není na první pohled zřejmé, nicméně co vyplývá z čl. 4 je, že pod správou kolektivních správců by mohlo být do budoucna i licencování vzdělávacích materiálů – respektive materiálů užívaných pro vzdělávání. Bude tomu tak v případě, že se státy vydají cestou, kdy se odkloní od užívání autorskoprávních výjimek pro vzdělávání, v případě České republiky od tzv. „velké citační licence“ pro vzdělávání. Umožňuje to v současné verzi Návrhu odst. 2 čl. 4, který dovoluje neaplikovat vzdělávací výjimku plošně, ale v případech, kdy jsou k dispozici licence k užití takových děl, je z působnosti výjimky vyjmout. V takovém případě by udělování takových licencí logicky spadalo do gesce kolektivních správců, a jednalo by se pravděpodobně o nemalá množství licencovaných děl. Návrh však vzbuzuje množství vyhraněných diskuzí a protestů,³⁹ jeho konečná podoba tedy může vypadat jinak.

3.2 Motivace k harmonizaci autorského práva

V kontextu vývoje harmonizace kolektivní správy (resp. obecněji autorského práva) lze uvažovat o motivaci, která (ne)upravování této oblasti provázela, jako o širším problému. Důvodem může být absence kompetence EU k regulaci této oblasti. Až do nedávna byly jako základ pro možnost úpravy oblasti autorského práva považovány čl. 26 a 114 Smlouvy o fungování Evropské unie.⁴⁰ Cílem případných úprav pak bylo zejména sjednocování vnitřního trhu, nikoliv samotná harmonizace této oblasti. Nedostatek pravomoci k systematické regulaci autorského práva tak vedl k roztržštěnosti úpravy a současné specifické situaci.⁴¹ Je možné však nalézt vícero vlivů, které mohou být důvodem pro (alespoň prozatímní) neuskutečněnou harmonizaci autorského práva. Nevůle k tomuto kroku plyne často i ze strany členských států, které buď nejsou ochotny předpisy na úrovni práva Evropské unie

³⁸ Čl. 7. Návrh SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY o autorském právu na jednotném digitálním trhu ze dne 14. září 2016. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A52016PC0593>

³⁹ V září 2018 bude opětovně hlasováno o znění Návrhu. Text připravované směrnice je stále předmětem bouřlivých diskuzí zejména s ohledem na články 11 a 13, které jsou nejvíce medializované mezi širokou veřejností. Mezi vzdělávacími nebo neziskovými organizacemi zabývajícími se svobodou Internetu je Achillovou patou zmiňovaný čl. 4 (Communia, Kennisland, Creative Commons, EduIn apod.).

⁴⁰ MARGONI, Thomas. The Harmonisation of EU Copyright Law. *The Originality Standard*. [online]. June 29, 2016, s. 7. Dostupné z: <https://ssrn.com/abstract=2802327>

⁴¹ *Ibid.*, s. 7–8.

včlenit do svého právního řádu, nebo nejsou schopny (i přes dřívější souhlas se zněním konkrétního předpisu) včas připravit a prosadit takovou úpravu.⁴²

3.3 Přeshraniční aspekty kolektivní správy

Se vzrůstajícím pohybem autorskoprávně chráněných děl přes hranice vzrůstá i potřeba řešení sporů vznikajících ze smluvních a mimosmluvních závazků mezi subjekty aktivními na poli kolektivní správy. Kolektivní správa je, jakožto součást práva duševního vlastnictví, ovládána zásadou teritoriality. Vzhledem k současným trendům, kdy značná část autorských děl putuje díky uzavíraným přeshraničním licenčním smlouvám do jiných jurisdikcí, je vysoce aktuální i otázka řešení sporů v takových případech. Jako hraniční určovatel je v případě mimosmluvních závazků používán *lex loci protectionis*.⁴³ To však neplatí v případech závazků ze smluv, mezi které uzavírané licenční smlouvy spadají.⁴⁴ V těchto případech se používají hraniční určovatele *lex contractus*, *lex loci delicti* a *lex originis*.⁴⁵ Nicméně obecná pravidla jak v rámci práva duševního vlastnictví, tak v rámci kolektivní správy neexistují. Použití hraničních určovatelů ovlivňuje jednak povaha závazku, dále pak i postavení kolektivního správce v rámci vztahu k jednotlivým státům. Vzhledem k časté pozici kolektivního správce jako organizace zřízované na základě zákona, případně i přímo jako státní organizace, nebudou se pravděpodobně licenční smlouvy řídit zmiňovaným hraničním určovatelem *lex loci protectionis*. Nařízení Řím I, které se aplikovalo na smlouvy upravující cenu za licenci, se tak pravděpodobně nepoužije.⁴⁶

⁴² KŘEPELKA, Filip. Nahrazování směrnic nařízeními (důvody, skutečnosti, možnosti). *Právník*, 2017, č. 3, s. 213–214.

⁴³ KYSELOVSKÁ, Tereza, Naděžda ROZEHNALOVÁ a Klára DRLIČKOVÁ (eds.). *Czech private international law: Intellectual Property Rights*. Brno: Masaryk University, 2015, s. 193. ISBN 978-80-210-8122-2.

⁴⁴ ASENSIO, Pedro de Miguel a Jacques de WERRA (eds.). *Research handbook on intellectual property licensing*. Northampton, MA, USA: Edward Elgar, c2013. *Research handbooks in intellectual property*. ISBN 978-1-84980-440-0. s. 314–316.

⁴⁵ BASEDOW, Jürgen, Toshiyuki KONO a Axel METZGER. *Intellectual property in the global arena: jurisdiction, applicable law, and the recognition of judgments in Europe, Japan and the US*. Tübingen: Mohr Siebeck, c2010. Materialien zum ausländischen und internationalen Privatrecht, 49, s. 12–18. ISBN 978-3-16-150444-0.

⁴⁶ MATANOVAC VUČKOVIĆ, Romana. Implementation of Directive 2014/26/EU on Collective Management and Multi-Territorial Licensing of Musical Rights in Regulating the Tariff-Setting Systems in Central and Eastern Europe. *IIC – International Review of Intellectual Property and Competition Law*, 2016, roč. 47, č. 1, s. 28–59, s. 53. DOI: 10.1007/s40319-015-0438-5.

V případě recipročních smluv uzavíraných kolektivními správci za účelem vzájemné správy a poskytování repertoáru v jiné jurisdikci, se nejedná o klasickou licenční smlouvu. Vzhledem k jejich charakteru, který se nedá podřadit pod žádnou z běžných smluv, se jejich režim bude řídit pravděpodobně čl. 4 odst. 4 Nařízení Řím I.⁴⁷ Co se týče poskytování multilaterálních hudebních licencí v on-line prostředí dle textu Směrnice, jedná se o standardní licenční smlouvu uzavíranou mezi uživatelem a kolektivním správcem. V takovém případě je specifické plnění poskytováno ze strany kolektivního správce.⁴⁸

Jednotlivé případy je však vždy třeba znovu posuzovat, neboť neexistují obecná pravidla pro otázky kolektivní správy, a do hry vždy vstupuje několik různých faktorů, které rozhodné právo ovlivňují.

4 Závěr

Z v tomto článku popsaných regulačních tendencí můžeme pozorovat, že kolektivní správa je čím dál častěji předmětem nových úprav. Je možno se domnívat, že tyto tendence souvisí s nutností upravovat odvětví práva, která jsou dotčena technologickým pokrokem a změnami. Domnívám se, že tato skutečnost je o to markantnější proto, že organizace kolektivní správy trpí nedostatkem sebeidentifikace v prostředí internetu, kde narážejí na problém schopnosti samoregulace prostředí mezi autory a uživateli.

Funkcí, která se (zejména v recitálech předpisů) také často objevuje, a kterou by měli kolektivní správci častěji zastávat, je funkce motivační, resp. funkce podpůrná pro autory. V některých jurisdikcích, jako je např. zmiňovaná Francie nebo Německo, je tato pozice kolektivních správců daná i historicky, a její vykonávání je velmi ceněno.

Obecně lze říci, že organizace kolektivní správy jsou čím dál viditelnější. Tomu přispívá jak zájem veřejnosti, tak požadavky na restrukturalizaci a transparentnost vznášené předpisy Evropské unie. Je však otázkou, jakým směrem tyto aktuální změny v právní úpravě povedou a zda budou kolektivní

⁴⁷ PASTORKOVÁ, Mária. *Medzinárodné licenčné zmluvy pobladom kolízneho práva*. Disertační práce. Brno: Masarykova univerzita, 2017, s. 119.

⁴⁸ MAGNUS, Ulrich. Art. 4 In: MAGNUS, Ulrich a Peter MANKOWSKI (eds.) *Rome I regulation*. Köln: Otto Schmidt, 2017, s. 427.

správci platným článkem jak v offline světě, tak v prostoru okamžitého přístupu k neomezenému množství autorských děl a sdílení s celým světem.

Literatura

ASENSIO, Pedro de Miguel a Jacques de WERRA (eds.). *Research handbook on intellectual property licensing*. Northampton, MA, USA: Edward Elgar, c2013, Research handbooks in intellectual property. ISBN 978-1-84980-440-0.

BASEDOW, Jürgen, Toshiyuki KONO a Axel METZGER. *Intellectual property in the global arena: jurisdiction, applicable law, and the recognition of judgments in Europe, Japan and the US*. Tübingen: Mohr Siebeck, c2010, Materialien zum ausländischen und internationalen Privatrecht, 49. ISBN 978-3-16-150444-0.

GUIBAULT, Lucie, Stef VAN GOMPEL, Daniel J. GERVAIS (eds.). *Collective management of copyright and related rights: Collective Management in the European Union*. 3. vyd. The Netherlands: Kluwer Law International BV, 2015. ISBN 978-90-411-5441-5.

HARTMANOVÁ, Dagmar. *Kolektivní správa autorských práv a práv souvisejících s právem autorským: historicko-teoretická studie, výklad platné právní úpravy včetně porovnání s právní úpravou vybraných evropských zemí, souběžné právní aspekty kolektivní správy*. Praha: Linde, 2000, 143 s. ISBN 80-720-1218-5.

HUGENHOLTZ, Bernt. Is Harmonization a Good Thing? The Case of the Copyright Acquis. In: PILA, Justine a Ansgar OHLY. *The europeanization of intellectual property law: towards a European legal methodology* [online]. Oxford: Oxford University Press, 2013. ISBN 9780199665105. Dostupné z: <http://www.oxfordscholarship.com/view/10.1093/acprof:oso/9780199665105.001.0001/acprof-9780199665105-chapter-4>

KŘEPELKA, Filip. Nahrazování směrnic nařízeními (důvody, skutečnosti, možnosti). *Právník*, 2017, č. 3.

KYSELOVSKÁ, Tereza, Naděžda ROZEHNALOVÁ a Klára DRLIČKOVÁ (eds.). *Czech private international law: Intellectual Property Rights*. Brno: Masaryk University, 2015. ISBN 978-80-210-8122-2.

MARGONI, Thomas. *The Harmonisation of EU Copyright Law: The Originality Standard* [online]. June 29, 2016. Dostupné z: <https://ssrn.com/abstract=2802327>

MATANOVAC VUČKOVIĆ, Romana. Implementation of Directive 2014/26/EU on Collective Management and Multi-Territorial Licensing of Musical Rights in Regulating the Tariff-Setting Systems in Central and Eastern Europe. *IIC – International Review of Intellectual Property and Competition Law*. 2016, roč. 47, č. 1, s. 28–59. DOI: 10.1007/s40319-015-0438-5. ISSN 0018-9855.

PASTORKOVÁ, Mária. *Medzinárodné licenčné zmluvy pohľadom kolízieho práva*. Disertační práce. Brno: Masarykova univerzita, 2017.

STREET, John, Dave LAING a Simone SCHROFF. Regulating for creativity and cultural diversity: the case of collective management organizations and the music industry. *International Journal of Cultural Policy* [online]. 2016, roč. 24, č. 3. DOI: 10.1080/10286632.2016.1178733. ISSN 1028-6632. Dostupné z: <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/10286632.2016>

Bernská úmluva o ochraně literárních a uměleckých děl ze dne 9. září 1886.

Ceny OSA. *Výroční ceny OSA* [online]. Praha: OSA, 2018. Dostupné z: <http://www.cenyosa.cz/>

Convention Establishing the World Intellectual Property Organization, signed at Stockholm on July 14, 1967 and as amended on September 28, 1979.

Jednotný digitální trh: Odstraňovat překážky a využívat všech možností online. *Evropská komise* [online]. 2018. Dostupné z: https://ec.europa.eu/commission/priorities/digital-single-market_cs

Návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady o autorském právu na jednotném digitálním trhu ze dne 14. září 2016. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A52016PC0593>

OSA — Ochranný svaz autorský pro práva k dílům hudebním, z.s. *Výroční zpráva OSA o činnosti a hospodaření za rok 2017*. *OSA* [online]. Praha, 2018. Dostupné z: http://www.osa.cz/media/144347/osa_rocenka2017_on-line.pdf

Římská úmluva. Dostupné z: <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%20496/v496.pdf>

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/84/ES ze dne 27. září 2001 o právu na opětný prodej ve prospěch autora originálu uměleckého díla.

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/115/ES ze dne 12. prosince 2006 o právu na pronájem a půjčování a o některých právech v oblasti duševního vlastnictví souvisejících s autorským právem (kodifikované znění).

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/28/EU ze dne 25. října 2012 o některých povolených způsobech užití osirelých děl.

Směrnice Rady 93/83/EHS ze dne 27. září 1993 o koordinaci určitých předpisů týkajících se autorského práva a práv s ním souvisejících při družicovém vysílání a kabelovém přenosu.

Universal Copyright Convention, with Appendix Declaration relating to Articles XVII and Resolution concerning Article XI 1952.

The Establishment and Functioning of Collective Management Organizations: The Main Features. *WIPO: World Intellectual Property Organization* [online]. Khartoum: Center for Information Technology and Intellectual Property, 2005. Dostupné z: http://www.wipo.int/edocs/mdocs/arab/en/wipo_cr_krt_05/wipo_cr_krt_05_9.pdf

The History of Collective Management. *CISAC* [online]. Paris: CISAC. Dostupné z: http://www.cisac.org/content/download/1127/19620/file/CISACUniversity_The_History_of_Collective_Management_FINAL.pdf

Trade-Related Aspects of Intellectual Property Rights. Dostupné z: https://www.wto.org/english/docs_e/legal_e/27-trips_01_e.htm

WIPO Copyright Treaty (WCT), adopted in Geneva on December 20, 1996.

WIPO Performances and Phonograms Treaty (WPPT), adopted in Geneva on December 20, 1996.

Kontakt – e-mail

lucie@lucie-strakova.cz

Zamyšlení nad unijní regulací automobilových emisí

Jiří Vodíčka

Katedra práva životního prostředí, Právnická fakulta,
Masarykova univerzita, Brno, Česká republika

Abstrakt

Oblast automobilových emisí prodělává v poslední době razantní změny, a to zejména kvůli kauze Dieseltgate. Přestože se emisní limity pro automobily zpřísní, kvalita ovzduší se v centrech měst nezlepšuje. Proto si tento příspěvek klade za cíl zjistit, zda unijní právo reaguje adekvátně na tuto situaci a jakým způsobem jsou automobilové emise regulovány. Nejprve příspěvek zhodnotí současný stav unijní regulace týkající se automobilových emisí, přičemž pro ucelený obraz bude krátce nastíněn i historický vývoj předmětné regulace. Příspěvek se tedy dotkne nejen historického kontextu vzniku regulace, a to zejména s ohledem na tzv. emisní normy EURO, ale bude také nastíněna úvaha nad touto regulací a jejím možným budoucím vývojem. Příspěvek se dále zaměří na problematiku testovacích cyklů měření spotřeby dle metodiky NEDC a také na nový měřicí cyklus WLTP. Poslední část příspěvku bude věnována úvahám *de lege ferenda*.

Klíčová slova

Euro 6; NEDC; RDE; vozidla; WLTP.

1 Úvod¹

Automobilový průmysl čelí v poslední době obrovskému tlaku veřejnosti a legislativců, kdy je stále více vnímán jeho negativní vliv na kvalitu ovzduší a změnu klimatu. Výrobci automobilů jsou celosvětově tlačeni ke stále drastičtějšmu snižování emisí jimi vyrobených automobilů. Tomuto trendu

¹ Tématem se také zabývá LANGLET, David a Said MAHMOUDI. *EU environmental law and policy*. Oxford: Oxford University Press, 2016, s. 219–220 nebo JANS, J. H. a H. H. B. VEDDER. *European environmental law*. 4th ed. Groningen: Europa Law Publishing, 2012, s. 427–428.

výrazně napomohla kauza s názvem „Dieselgate“². V rámci Evropské unie (dále též „EU“) jsou výrobci nuceni dodržovat stále se zpřísnující regulaci výfukových zplodin, které jsou (od určité koncentrace) pro zdraví člověka a jeho okolí škodlivé. Jedná se zejména o látky jako oxid uhelnatý, uhlovodíky, oxidy dusíku, částice a oxid uhličitý³. Zároveň však existuje regulace týkající se kvality ovzduší, která a priori necílí na vozidla či jejich výrobce, nýbrž ukládá členským státům povinnost, aby zajistily určitou kvalitu ovzduší pro své obyvatele.⁴ Regulace týkající se jak kvality ovzduší, tak emisních norem reguluje zejména emise NO_x a jejich mezní hodnoty. Zároveň však na sebe nejsou žádným způsobem jednotlivé právní úpravy navázány, což se odráží zejména v odlišných druzích povinností, které jsou adresovány různým příjemcům. Tato problematika je totiž z unijního pohledu řešena nekoherentním způsobem. Je to z toho důvodu, že jednotlivé právní předpisy vytvářejí odlišná generální ředitelství (jedná se o DG GROW či DG ENV), a tedy neexistuje komplexní pohled na danou problematiku jako např. v USA, kde by předmětná problematika spadala do kompetence agentury EPA (Environmental Protection Agency).

I když se tento příspěvek bude zabývat obecnou právní úpravou emisní regulace vozidel, je nasnadě poukázat na některá specifika, která jsou v EU, oproti zbytku světa, přítomna. Obecně lze konstatovat, že se automobilový sektor podílí na 46% veškeré produkce NO_x, z čehož 80 % těchto

² Jedná se o označení kauzy spojované především s koncernem Volkswagen, kdy se přišlo na to, že ve vozidlech tohoto koncernu, bylo užíváno zařízení, které aktivně měnilo chování vozidla při typovém zkoušení. Změněné chování bylo následně reflektováno i na produkci emisí vozidla, které tak splnilo mezní hodnoty pro potvrzení typu.

³ I když se jedná o látky, které produkují automobily, z legislativního hlediska se rozdělují na dvě skupiny. První skupinu lze označit za znečišťující látky, tedy oxidy dusíku, částice, uhlovodíky atd. Druhou skupinu lze označit za skleníkové plyny, tedy zejména oxid uhličitý. Emisní normy Euro, o kterých pojednává tento příspěvek, neregulují emise oxidu uhličitého. Ty jsou regulovány jinými nařízeními, kterými se tato práce zabývat nebude. Jedná se např. o nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009 ze dne 23. dubna 2009, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nové osobní automobily v rámci integrovaného přístupu Společenství ke snižování emisí CO₂ z lehkých užitkových vozidel a nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 510/2011 ze dne 11. května 2011, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nová lehká užitková vozidla v rámci integrovaného přístupu Unie ke snižování emisí CO₂ z lehkých vozidel nebo o zatímní návrh nového nařízení viz: [http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:52017PC0676R\(01\)](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:52017PC0676R(01)).

⁴ Jedná se zejména o směrnici Evropského parlamentu a Rady 2008/50/ES ze dne 21. května 2008 o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu.

emisí produkují diesellové automobily.⁵ K tomu lze dodat, že podíl osobních diesellových vozidel se na vnitřním trhu pohybuje okolo 40 % a výše. To je celosvětový unikát, jelikož zejména v USA a Japonsku, je penetrace těchto vozidel na trhu daleko nižší. V USA je to ovlivněno především striktnější regulací diesellových motorů a Japonsko v minulosti zakázalo diesellové motory, přičemž tento zákaz trval 13 let.⁶

Přestože v EU existuje robustní emisní regulace vozidel a požadavky na vyprodukované látky se stále zpřísňují, výrazné zlepšení kvality ovzduší nenastává.⁷ Tento příspěvek si klade za cíl zjistit z jakého důvodu tato situace nastala a jakým způsobem jsou regulovány emise znečišťujících látek produkované automobily. Za účelem zjištění důvodů příspěvek analyzuje zejména stávající unijní regulaci emisí silničních mobilních spalovacích zdrojů – osobních vozidel a zároveň se pokusí nastínit možný budoucí vývoj této regulace. Pro ucelený obraz bude nejprve zkoumána historická unijní regulace, která vznikala od konce sedmdesátých let minulého století. Pozornost bude zejména zaměřena na vybrané směrnice (někdy též označovány jako emisní normy Euro), které vytvořily regulatorní základ a stanovily mezní hodnoty pro oxid uhelnatý, uhlovodíky, oxidy dusíku a částice. Příspěvek tak analyzuje zejména směrnici Rady ze dne 20. března 1970 o sblížování právních předpisů členských států týkajících se opatření proti znečišťování ovzduší plyny zážehových motorů motorových vozidel (70/220/EHS) (dále též „směrnice 70/220/EHS“), kterou lze označit za původní směrnici, která byla během pětaticeti let čtyřicetkrát novelizována. Příspěvek se zaměří pouze na vybrané směrnice, které jako první regulovaly emisní látky, a to z toho důvodu, že následné směrnice přinášely, ve většině případů, zpřísňování mezních hodnot dříve definovaných látek. V příspěvku bude ovšem upozorněno na zajímavé změny, které předpisy přinesly a netýkaly se pouze zpřísňování limitů mezních hodnot produkovaných emisí. Předem je třeba upozornit na to, že emisní normy Euro se do roku 1988 zaměřovaly

⁵ HOOFTMAN Nils a kol. A review of the European passenger car regulations – Real driving emissions vs local air quality. *Renewable and Sustainable Energy Reviews* [online]. 2018, roč. 86, s. 3. [cit. 18. 3. 2018].

⁶ Ibid.

⁷ SADELEER, Nicolas de. Harmonizing Car Emissions, Air Quality, and Fuel Quality Standards in the Wake of the VW Scandal: How to Square the Circle? *European Journal of Risk Regulation* [online]. 2016, roč. 7, č. 1, s. 1 [cit. 22. 3. 2018].

pouze na osobní automobily se zážehovými motory. V příspěvku bude upozorněno na zlom, kdy se i tato regulace začala aplikovat na osobní automobily se vznětovými motory.

Po této historické exkurzi bude další část článku věnována rozboru platné unijní regulace týkající se nejnovějších emisních norem Euro. Budou rozebrány další unijní právní předpisy, které se zabývají regulací emisí. Nejprve se text zaměří na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 ze dne 20. června 2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla (dále též „nařízení č. 715/2007“), které nahradilo směrnici 70/220/EHS a stejně jako předmětná směrnice bylo dále novelizováno, a to až do současného znění. Příslušná kapitola bude opět zaměřena na zajímavá novelizující nařízení, která nejen definovala přísnější emisní limity, ale také přinesla další zajímavé požadavky pro vozidla.

Příspěvek bude také zaměřen na problematiku laboratorních testovacích cyklů NEDC (New European Driving Cycle) a WLTP (Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure). Zejména se bude jednat o jejich legislativní zakotvení, jejich rozdíly a možné změny, které WLTP přinesl.

Závěr bude obsahovat zejména zamyšlení nad stávající situací v oblasti automobilových emisí a nastínění možného budoucího vývoje v této oblasti.

2 Krátký historický přehled emisní regulace automobilů

Předpisy týkající se regulace mezních hodnot produkovaných emisí lze označit za právně-technickou regulaci. Tato regulace se v první řadě týkala typového schvalování⁸ vozidel v rámci něhož měly být měřeny emise znečišťujících látek. Za regulatorní základ lze považovat směrnici Rady ze dne 6. února 1970 o sblížování právních předpisů členských států týkajících se schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel (70/156/EHS) (dále též „směrnice 70/156/EHS“), která mimo jiné sladila postup typového schvalování vozidel napříč tehdejšími společnostmi. Účelem bylo zjednodušit proces typového schvalování v rámci společného trhu, a tím zjednodušit obchod mezi členskými státy. S tímto předpisem

⁸ Laicky řečeno, typové schvalování je posouzení zcela nových vozidel, zda odpovídají platné regulaci. Takto schválená vozidla mohou být následně uvedena na trh.

je úzce spjata směrnice 70/220/EHS, která se stala legislativním základem pro všechny následující směrnice, a to po dobu nejméně třiceti let.

2.3.1 Směrnice 70/220/EHS

Tato směrnice byla zaměřena na regulaci typového schvalování vozidla. V rámci postupu při typovém schvalování se měly provádět emisní zkoušky, přičemž byla vozidla rozdělena dle hmotnosti.⁹ Zkoušky typu I¹⁰ se měla účastnit všechna vozidla, tak jak je definoval čl. 1 předmětné směrnice, tj. vozidlo, které má zážehový motor a je určeno k provozu na pozemních komunikacích, má přípustnou hmotnost nejméně čtyři sta kilogramů a konstrukční rychlost je vyšší než padesát kilometrů za hodinu a má nejméně čtyři kola. V příloze jedna byla uvedena tabulka, ve které byly stanoveny jednotlivé referenční hmotnosti vozidel, které byly navázány na konkrétní mezní hodnoty oxidu uhelnatého a uhlovodíků.

Naměřené hodnoty při zkoušce typu I pro jednotlivé látky musely být nižší než hodnoty uvedené v tabulce v Příloze I směrnice 70/220/EHS.¹¹

Po této zkoušce následovala zkouška typu II, která se aplikovala na stejná vozidla jako zkouška typu I, přičemž se během této zkoušky měřil objemový obsah oxidu uhelnatého, který ve výfukových plynech při volnoběhu nesměl přesáhnout 4,5 %. Poslední zkouška, tedy zkouška typu III (jednalo se o měření a ověření emisí látek z klikové skříně¹²), se opět prováděla u všech vozidel s výjimkou těch, která měla dvoudobý motor s kompresí v klikové skříně. Příloha také definovala pravidla pro posuzování shodnosti výroby vozidel ze série. Pakliže se shodnost výroby ověřovala dle zkoušky typu I, potom pro vozidla platila tabulka z Přílohy I směrnice 70/220/EHS (mírnější mezní hodnoty).¹³

⁹ Dle Přílohy I odst. 1.2 se jednalo se o tzv. (cit): „referenční hmotnost“, kterou „...se rozumí hmotnost vozidla v provozním stavu, zvýšená o jednotnou hmotnost 120 kg. Hmotností vozidla v provozním stavu se rozumí celková hmotnost vozidla v nenaloženém stavu se všemi nádržemi plyny – s výjimkou palivové nádrže, která musí být naplněna jen do poloviny – a se soupravou nářadí a náhradním kolem ve vozidle“.

¹⁰ Příloha I odst. 3.2.1.1 směrnice 70/220/EHS (cit): „...ověření průměrných emisí plynůých znečišťujících látek v husté městské zástavbě po studeném startu.“

¹¹ Tabulka z Přílohy I odst. 3.2.1.1.4 směrnice 70/220/EHS.

¹² Dle Přílohy I odst. 1.3 se jednalo se o tzv. (cit): „klikovou skříně“, kterou „...se rozumějí prostory uvnitř nebo vně motoru, které jsou spojeny s jímkou oleje vnitřními nebo vnějšími kanály, kterými mohou plyny a páry unikat.“

¹³ Tabulka z Přílohy I odst. 3.2.2.1 směrnice 70/220/EHS.

Z tabulek v příloze směrnice 70/220/EHS je patrné, že existovaly rozdíly v mezních hodnotách při typovém schvalování vozidel a při ověřování shodnosti vozidel. To pro výrobce znamenalo, že při typovém schvalování mohli použít vozidlo označované také jako „golden car“, které je upraveno tak, aby co nejsnazším způsobem splnilo typové zkoušky. Následné ověřování shody s vyššími mezními hodnotami poskytlo výrobcům větší prostor pro manipulaci s objemem motoru a výkonem u následujících modelů původně schváleného typu.

2.3.2 Směrnice 77/102/EHS

Směrnice Komise ze dne 30. listopadu 1976, kterou se přizpůsobuje technickému pokroku směrnice 70/220/EHS o sblížování právních předpisů členských států týkajících se opatření proti znečištění ovzduší plyny zážehových motorů motorových vozidel (77/102/EHS) (dále též „směrnice 77/102/EHS“), dále rozšířila okruh látek uvedených v Příloze I původní směrnice 70/220/EHS o oxidy dusíku.¹⁴ Důvodem pro zpřísnění požadavků byl technologický pokrok, který umožnil uvalení dalších požadavků na výrobce automobilů, a to zejména s ohledem na první akční program Evropských společenství pro ochranu životního prostředí. Směrnice, jež předcházela směrnici 77/102/EHS do jisté míry upravila hodnoty v tabulce pro zkoušku typu I a hodnoty v tabulce pro shodnost výroby, kdy zpřísnila hodnoty vyprodukovaných látek a zavedla povinnost v opakování této zkoušky, a to třikrát.¹⁵

2.3.3 Směrnice 88/436/EHS

Poslední směrnice, kterou lze označit za zásadní, alespoň co se týče nově stanovených emisních látek, byla směrnice Rady ze dne 16. června 1988, kterou se mění směrnice 70/220/EHS o sblížování právních předpisů členských států týkajících se opatření proti znečištění ovzduší plyny z motorů motorových vozidel (Omezení emisí znečišťujících částic ze vznětových motorů) (88/436/EHS) (dále též „směrnice 88/436/EHS“). Tato směrnice byla výslovně zaměřena na vznětové motory (předchozí, zde uvedené,

¹⁴ Viz tabulka z Přílohy ke směrnici 77/102/ES.

¹⁵ Jednalo se o směrnici Rady ze dne 28. května 1974, kterou se přizpůsobuje technickému pokroku směrnice 70/220/EHS o sblížování právních předpisů členských států týkajících se opatření proti znečištění ovzduší plyny zážehových motorů motorových vozidel (74/290/EHS).

směrnice se uplatňovaly pouze vůči vozidlům se zážehovým motorem).¹⁶ Předmětná směrnice stanovila mezní hodnoty pro emise částic.¹⁷

Pakliže porovnáme hodnoty z tabulky ze směrnice 88/436/EHS s tabulkou mezních hodnot dle směrnice 70/220/EHS je patrné, že se mezní hodnoty emisí pro zážehové motory během osmnácti let poměrně zásadním způsobem zpřísnily. Z průměrných cca 154 g/zkouška oxidu uhelnatého klesly hodnoty na průměrných 33 g/zkouška. Dále je z tabulek patrné, že pro vozidla se vznětovým motorem se uplatnila ještě další omezení, a to v podobě stanovení mezní hodnoty při produkci částic. Zároveň byla vozidla rozdělena dle zdvihového objemu motoru a ne dle referenční hmotnosti jako tomu bylo u předchozích směrnic.

2.3.4 *Směrnice 91/441/EHS a směrnice 93/59/EHS*

Směrnice Rady ze dne 26. června 1991, kterou se mění směrnice 70/220/EHS o sblížování právních předpisů členských států týkajících se opatření proti znečištění ovzduší emisemi z motorových vozidel (91/441/EHS) (dále též „směrnice 91/441/EHS“), definovala další podmínky pro emisní zkoušky jednotlivých typů motorů. Vozidla se zážehovými motory se stále zkoušela zejména dle zkoušek typu I (průměrné emise z výfuku po studeném startu) a III (emise plynů z klikové skříně). Vozidla se vznětovými motory se musela zkoušet zejména dle emisní zkoušky typu I.¹⁸ Právní předpis ovšem přinesl i novinku v podobě rozšíření emisních zkoušek na další typy vozidel, a to terénní vozidla a vozidla jiná než vozidla kategorie M1.

¹⁶ Vznětové motory byly původně regulovány směrnicí Rady ze dne 2. srpna 1972 o sblížování právních předpisů členských států týkajících se opatření proti emisím znečišťujících látek ze vznětových motorů vozidel (72/306/EHS), která stanovila mezní hodnoty pro emise částic (saze). Směrnice Rady ze dne 16. června 1983, kterou se mění směrnice 70/220/EHS o sblížování právních předpisů členských států týkajících se opatření proti znečištění ovzduší plyny zážehových motorů motorových vozidel (83/351/EHS), rozšířila oblast působnosti směrnice 70/220/EHS i o vznětové motory, ovšem aniž by pro tyto motory stanovila mezní hodnoty.

¹⁷ Tabulka z Přílohy I odst. 5.2.1.1.4 a odst. 7.1.1.1 směrnice 70/220/EHS ve znění směrnice 88/436/EHS. Směrnice Rady ze dne 3. prosince 1987, kterou se mění směrnice 70/220/EHS o sblížování právních předpisů členských států týkajících se opatření proti znečištění ovzduší plyny zážehových motorů motorových vozidel (88/76/EHS), změnila postup z poměřování referenční hmotnosti vozidla na zdvihový objem motoru, který měl lépe vypovídat o dopadu na životní prostředí a zároveň se měl lépe porovnávat s vozidly, která plnila emisní normy uplatňované v USA.

¹⁸ Příloha I odst. 5.2.1 a násl. směrnice 91/441/EHS.

Během následujících let došlo k přijetí směrnice Rady 93/59/EHS ze dne 28. června 1993, kterou se mění směrnice 70/220/EHS o sblížování právních předpisů členských států týkajících se opatření proti znečišťování ovzduší emisemi z motorových vozidel (dále též „směrnice 93/59/EHS“), která se běžně označuje jako emisní norma Euro 1. Dle této směrnice jsou mezní hodnoty pro emise uváděny v g/km, což umožňuje lepší porovnávání hodnot. Zároveň tato úprava zavedla povinnost používat katalyzátor, který snižuje množství emisí ve výfukových plynech.¹⁹

2.3.5 Směrnice 94/12/ES a směrnice 96/69/ES

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 94/12/ES ze dne 23. března 1994 o opatřeních proti znečišťování ovzduší emisemi z motorových vozidel a o změně směrnice 70/220/EHS (dále též „směrnice 94/12/ES“) a směrnice Evropského parlamentu a Rady 96/69/ES ze dne 8. října 1996, kterou se mění směrnice 70/220/EHS o sblížování právních předpisů členských států týkajících se opatření proti znečišťování ovzduší emisemi z motorových vozidel (dále též „směrnice 96/69/ES“), spolu vytváří tzv. emisní normu Euro 2, která opět zpřísnila mezní hodnoty produkovaných emisí a navíc rozšířila i působnost předpisů na další kategorie vozidel.²⁰ Další změna nastala v posuzování shodnosti výroby, kdy se nově nehodnotilo dle zvláštní tabulky s mírnějšími mezními hodnotami, nýbrž dle tabulky s mezními hodnotami pro typové schvalování (přísnější mezní hodnoty).

2.3.6 Směrnice 98/69/ES

Další směrnicí, na kterou je vhodné upozornit, je směrnice Evropského parlamentu a Rady 98/69/ES ze dne 13. října 1998 o opatřeních proti znečišťování ovzduší emisemi z motorových vozidel a o změně směrnice 70/220/EHS (dále též „směrnice 98/69/ES“). V preambuli této směrnice si lze povšimnout, že se legislativci zaměřili i na vozidla využívající alternativní paliva, byť pouze předjímalí jejich možný rozvoj s ohledem na vývoj

¹⁹ SADELEER, Nicolas de. Harmonizing Car Emissions, Air Quality, and Fuel Quality Standards in the Wake of the VW Scandal: How to Square the Circle? *European Journal of Risk Regulation* [online]. 2016, roč. 7, č. 1, s. 1–14, s. 4. ISSN 1867-299X, 2190-8249. Dostupné z: doi:10.1017/S1867299X00005328

²⁰ Jednalo se o vozidla kategorie N (nákladní vozidla) dle Přílohy I tabulky 5.3.1.4 směrnice 70/220/EHS ve znění směrnice 93/59/EHS dle směrnice 96/69/ES.

inovativních technik pohonů.²¹ Zároveň byl kladen důraz na nutnost snižování mezních hodnot emisí, a to z důvodu neuspokojivé kvality ovzduší.²² Preambule také upozorňuje na stará vozidla a jejich mnohonásobně vyšší produkci emisí, než je tomu u nových vozidel. S tímto problémem nabídla preambule i možné řešení v podobě rychlejší obměny vozového parku.²³ Předmětná směrnice obsahuje regulaci, která se označovala jako emisní norma Euro 3 a 4. Emisní norma Euro 3 byla v účinnosti od 1. ledna 2000. Emisní norma Euro 4 byla v účinnosti obecně pro vozidla od 1. ledna 2005. Mezní hodnoty nově rozlišovaly měření oxidů dusíku jak pro vznětové, tak pro zážehové motory. Konkrétní hodnoty lze nalézt v odst. 13 Přílohy směrnice 98/69/ES. Právní předpis poprvé reguloval i tzv. „odpojovací zařízení“²⁴, která se nechvalně proslavila během aféry Dieseldgate.²⁵ Směrnice takováto zařízení zakázala, přičemž nestanovila žádné sankce, které by se mohly aplikovat při porušení této povinnosti. Lze se domnívat, že to zůstalo v kompetenci členských států.

Závěrem této části příspěvku lze zhodnotit unijní emisní regulaci tak, že od svých počátků prošla poměrně překotným vývojem, kdy se nejen zpříšňovaly mezní hodnoty produkovaných emisí jednotlivých látek, ale také se rozšiřoval jejich okruh, kdy se z původně měřených látek jako jsou oxid uhelnatý a uhlovodíky začaly navíc měřit hmotnosti produkovaných látek, jako jsou oxidy dusíku a částice.

3 Platná regulace automobilových emisí

Novým základem právní regulace produkce emisí se pro nařízení č. 715/2007 stala směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ze dne 5. září 2007, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojních vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických

²¹ Bod [6] preambule směrnice 98/69/ES.

²² Ibid., bod [12].

²³ Ibid., bod [19].

²⁴ Dle Přílohy odst. 4 bodu [2.16] se „*odpojovacím zařízením*“ rozumí (cit): „...*jákykoliv konstrukční prvek snímající teplotu, rychlost vozidla, otáčky motoru, převodový stupeň, podtlak v sacím potrubí nebo jiné parametry pro účely aktivace, modulace, zpoždování nebo deaktivace činnosti jakékoliv části systému pro regulaci emisí, který snižuje účinnost systému pro regulaci emisí v podmínkách, které lze v běžném provozu a užívání vozidla logicky očekávat.*“

²⁵ V anglické terminologii se jedná o tzv. „*defeat device*“.

celků určených pro tato vozidla (dále též „směrnice 2007/46/ES“), která plní obdobnou funkci jako dřívější směrnice 70/156/EHS. Nařízení č. 715/2007 tak tvoří legislativní základ, který lze připodobnit směrnici 70/220/EHS a dále konkretizuje směrnici 2007/46/ES.

Co se týče nařízení jako legislativního nástroje, jejich užití lze uvítat, a to z důvodu potřeby harmonizace poměrně důležitého odvětví, které má značný dopad do sféry životního prostředí a na lidského zdraví. Ostatně na ochranu ovzduší a lidského zdraví se odvolává i preambule nařízení č. 715/2007, kdy sděluje, že cílů tohoto nařízení nelze uspokojivě dosáhnout pouze na úrovni členských států, a proto bylo zvoleno nařízení jako nejvhodnější legislativní nástroj.²⁶ Jako další klad změny legislativního nástroje, lze spatřit i snahu o zjednodušení poměrně chaotické situace, kdy se neustále novelizovala a obměňovala prapůvodní směrnice 70/220/EHS.^{27, 28}

3.3.1 Nařízení č. 715/2007

Pakliže se pozastavíme u základního nařízení č. 715/2007, již z preambule lze seznat, že unijní legislativci kladou důraz jak na rozvoj vnitřního trhu, tak na zlepšování kvality ovzduší.²⁹ Na tomto místě je vhodné upozornit na bod [6] preambule. Předmětný bod deklaruje, že je potřeba snížit emise oxidů dusíku z naftových vozidel, ovšem zároveň je apel na zachování diesellových vozidel a jejich potencionálního rozvoje a signifikantnosti pro vnitřní trh, ale i klima (nižší produkce oxidu uhličitého). Dále tento bod uvádí, že představením mezních hodnot Euro 6, byť v té době ještě neplatných, pomůže výrobcům vozidel k dlouhodobému a celoevropskému plánování. Dnes se již může tento bod jevit jako poměrně úsměvný, a to právě

²⁶ Bod [27] preambule nařízení č. 715/2007.

²⁷ Vedle rozebíraných nařízení existuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009 ze dne 23. dubna 2009, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nové osobní automobily v rámci integrovaného přístupu Společenství ke snižování emisí CO₂ z lehkých užitkových vozidel a nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 ze dne 18. června 2009 o schvalování typu motorových vozidel a motorů z hlediska emisí z těžkých nákladních vozidel (Euro VI) a o přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidel, o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a směrnice 2007/46/ES a o zrušení směrnic 80/1269/EHS, 2005/55/ES a 2005/78/ES. Těmto ovšem nebude věnována pozornost.

²⁸ Ostatně o konkrétních výhodách či nevýhodách se lze dočíst v zajímavém článku: KŘEPELKA, Filip. Nahrazování směrnic nařízeními (důvody, skutečnost, možnost). *Právník*, AV ČR, Ústav státu a práva, 2017, roč. 156, č. 3, s. 213–234.

²⁹ Body [1 a násl.] preambule nařízení č. 715/2007.

s ohledem na kauzu Dieselgate. Z kauzy je známo, že výrobci vozidel zařízení na měnění chování vozidla opravdu dlouhodobě používali a zároveň jim toto zařízení umožnilo plnit přísnější emisní limity. Tedy lze s nadsázkou tvrdit, že se preambule tohoto nařízení, do jisté míry, naplnila. Preambule zároveň klade důraz na nové technologie a s nimi související nové, dosud neregulované, emise³⁰, které by mohly být do budoucna zjištěny.

Definiční ustanovení tohoto nařízení představila některé nové pojmy, které souvisejí s pokrokem v automobilovém průmyslu. Jedná se tak zejména o „hybridní vozidlo“³¹ či o „vozidlo poháněné alternativním palivem“³². Ovšem jsou definovány i již zažitá pojmy jako „odpojovací zařízení“³³ nebo „zařízení k regulaci znečišťujících látek“³⁴. Tak jak bylo již stanoveno ve směrnici 98/69/ES, je používání odpojovacího zařízení zakázáno, zároveň však jsou stanoveny konkrétní situace, za kterých lze zařízení použít.³⁵ Nařízení definovalo nové mezní hodnoty emisí pro vozidla se zážehovým a vznětovým motorem (viz Příloha I nařízení č. 715/2007), což souvisí i s novou povinností, a to v podobě filtrů pevných částic, které měla mít nainstalována nově schvalovaná vozidla.³⁶

Nařízení stanovuje výrobcům několik povinností při novém typovém schvalování vozidla. První povinnost výrobce tkví v úspěšném schválení typu vozidla, a to nezávislou kontrolní autoritou. Druhou povinností je zajištění, že vozidlo bude odpovídat schváleným specifikacím i při postupu ověřování shodnosti výroby. Poslední povinností je ověření shodnosti vozidla v provozu.³⁷ Dle nařízení bylo možné schvalovat vozidla, která splňovala

³⁰ Ibid., bod [10].

³¹ Dle čl. 3 odst. 1 směrnice č. 715/2007, „hybridním vozidlem“ se rozumí vozidlo s nejméně dvěma různými měniči energie a dvěma různými systémy akumulace energie (na vozidle) pro účely pohonu vozidla“.

³² Ibid., dle čl. 3 odst. 17, „vozidlem poháněným alternativním palivem“ se rozumí vozidlo navržené tak, aby mohlo používat nejméně jeden typ paliva, které je buď plynné za atmosférické teploty a tlaku, nebo je z podstatné části získáváno z neminerálních olejů“.

³³ Ibid., čl. 3 odst. 10.

³⁴ Ibid., dle čl. 3 odst. 11, „zařízením k regulaci znečišťujících látek“ se rozumí ty konstrukční části vozidla, které regulují nebo omezují emise z výfuku a emise způsobené vypařováním“. Může se jednat o tzv. DPF či jinými slovy filtr pevných částic (pozn. aut.).

³⁵ Ibid., čl. 5 odst. 2. Jedná se např. o situaci, kdy by hrozilo poškození motoru.

³⁶ SADELEER, Nicolas de. Harmonizing Car Emissions, Air Quality, and Fuel Quality Standards in the Wake of the VW Scandal: How to Square the Circle? *European Journal of Risk Regulation* [online]. 2016, roč. 7, č. 1, s. 1–14, s. 4. ISSN 1867-299X, 2190-8249. Dostupné z: doi:10.1017/S1867299X00005328

³⁷ Ibid., čl. 4 odst. 2.

emisní normu Euro 5 (případně Euro 6), a to od 2. července 2007 (ovšem technické požadavky nabyly účinnosti až dne 1. září 2009).³⁸ Předpis opět umožňuje finanční pobídky státu, které by měly dopomoci rychlejší obnově vozového parku. Konkrétně se jedná o finanční pobídky pro sešrotování vozidel.³⁹ V českém právním řádu lze provedení tohoto ustanovení nalézt v § 37d zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech.⁴⁰ Unijní předpis nestanovil sankce jako takové, ale pouze existuje povinnost adresovaná členským státům, aby stanovily adekvátní a odrazující sankce pro výrobce automobilů, pakliže by nesplnili nějakou povinnost z předmětného nařízení.⁴¹ Toto ustanovení je prováděno zákonem č. 56/2001 Sb.⁴²

3.3.2 Nařízení č. 692/2008

Nařízení č. 692/2008 ze dne 18. července 2008, kterým se provádí a mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla (dále též „nařízení č. 692/2008“), dále novelizuje a rozšiřuje základní nařízení č. 715/2007. Jako takové definuje některé pojmy týkající se palivové soustavy vozidel.⁴³ Také upřesňuje technické podmínky a požadavky pro typové schvalování⁴⁴, shodnost výroby⁴⁵ a shodnost v provozu⁴⁶. Změny, které nařízení představuje, jsou spíše dílčího rázu. Nařízení dále rozšířilo okruh měřených látek o počet částic.⁴⁷ Zajímavou tabulku lze nalézt v Dodatku 6 Přílohy I, ve které jsou vyjá-

³⁸ Ibid., čl. 10 odst. 1.

³⁹ Ibid., čl. 12 odst. 2.

⁴⁰ Zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

⁴¹ Čl. 13 nařízení č. 715/2007.

⁴² Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb.

⁴³ Čl. 2 odst. 9–16 nařízení č. 692/2008.

⁴⁴ Ibid., čl. 3.

⁴⁵ Ibid., čl. 8.

⁴⁶ Ibid., čl. 9.

⁴⁷ Byl doplněn poslední oddíl tabulky, ve kterém jsou stanoveny mezní hodnoty pro počet částic. Původní tabulka dle nařízení č. 715/2007 tento oddíl sice obsahovala, ale byl prázdný, a to z toho důvodu, že dle čl. 14 odst. 2 se vyčkávalo, dokud neskončí program EHK OSN pro měření částic. Závěry tohoto programu byly poté přeneseny do tabulky ve znění nařízení č. 692/2008.

dřeny jednotlivé emisní normy Euro 5 a 6, ale s písmenným označením. Z tabulky tak lze zjistit, že emisní norma Euro 5a byla účinná pro vozidla se zážehovým a vznětovým motorem od 1. září 2009, emisní norma Euro 5b nabyla účinnosti 1. září 2011 a poslední emisní norma v této tabulce – Euro 6b, nabyla účinnosti pro motorová vozidla dne 1. září 2014. Písmena za konkrétní emisní normou, lze vysvětlit tím způsobem, že každé písmeno se pojilo s o něco jiným a přísnějším požadavkem, kdy čím pozdější písmeno je v abecedě, tím přísnější požadavek na emise vozidel v rámci emisní normy Euro, ke které je písmeno přiřazeno. K tomuto nařízení lze také uvést to, že pozměnilo požadavky na spotřebu paliva pomocí laboratorního testu.⁴⁸

3.3.3 Nařízení č. 459/2012

Dalším nařízením, které se týká regulace emisí vozidel, je nařízení Komise (EU) č. 459/2012 ze dne 29. května 2012, kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 a nařízení Komise (ES) č. 692/2008 z hlediska emisí z lehkých osobních a z užitkových vozidel (Euro 6) (dále též „nařízení č. 459/2012“). Unijní legislativec již v preambuli tohoto předpisu prohlašuje, že částice, které emitují vozidla, jsou pro zdraví člověka škodlivé, a proto existuje veřejný zájem na jejich redukci.⁴⁹ Dosud byly částice regulovány a sledovány pouze u dieselových motorů, avšak s příchodem tohoto nařízení se pro zážehové motory s přímým vstříkáváním stanovují mezní hodnoty částic. Předmětné nařízení dále zpřísňuje mezní hodnoty emisí. Toto nařízení také nově definovalo emisní normu s označením Euro 6c, která nabyla účinnosti dne 1. září 2017. V Příloze II předmětné směrnice je, jako u předchozího nařízení, uvedena tabulka obsahující emisní normy Euro a jejich písemné označení. Ovšem s tím rozdílem, že závěr tabulky byl doplněn mimo jiné o vozidla na alternativní pohon, tj. elektromobily a auta s palivovými články.

3.3.4 Nařízení 2016/427 a nařízení 2016/646

Nařízení Komise (EU) 2016/427 ze dne 10. března 2016, kterým se mění nařízení (ES) č. 692/2008 z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 6) (dále též „nařízení 2016/427“), poprvé představilo nový druh testování pro vozidla, která by měla plnit emisní normu

⁴⁸ Příloha XII, nařízení č. 692/2008.

⁴⁹ Bod [3] Preambule nařízení č. 459/2012.

Euro 6. Jednalo se o fakultativní ověřování emisí při skutečném provozu (dále též „RDE“) ⁵⁰ a zkoušku v laboratoři dle cyklu WLTP⁵¹. Unijní předpis ovšem toto ověřování nestanovil jako závaznou zkoušku. Pouze stanovil technický postup, který by se měl při ověřování dodržet (zejména definoval požadavky jako: doba jízdy, rychlost vozidla, ujetá vzdálenost atd.).⁵² Použití tohoto testu u vozidel tak v rámci předmětného nařízení mělo sloužit pouze pro monitorování, zda je tato zkouška vhodná a jaké množství emisí se může od vozidel při testování v běžném provozu očekávat. Samotné kvantitativní požadavky na vyprodukované emise byly stanoveny až v následujícím předpise.⁵³ Jízda vozidla v rámci RDE by měla více odpovídat reálným podmínkám provozu vozidla, kdy bude vozidlo náhodně zrychlovat či zpomalovat.⁵⁴ Je třeba dodat, že předmětné nařízení představilo také přenosný systém měření emisí (PEMS).⁵⁵ Unijní legislativec rovněž stanovil poměrně přísnou povinnost výrobcům vozidel, která spočívá v nutnosti shody emitovaných látek dle zkoušky RDE, a to pro vozidla, jejichž typ byl schválen dle nařízení č. 715/2007, a to po celou dobu běžné životnosti vozidla.⁵⁶

Nejzásadnějším přínosem nařízení Komise (EU) 2016/646 ze dne 20. dubna 2016, kterým se mění nařízení (ES) č. 692/2008 z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 6) (dále též „nařízení 2016/646“), bylo definování kvantitativních požadavků pro test RDE, ovšem pouze pro oxidy dusíku. Nově byla definována norma Euro 6d a 6d-TEMP. V období od 1. září 2017 do konce roku 2019 budou moci výrobci při typovém schvalování vozidla během RDE překročit mezní

⁵⁰ Známe také pod zkratkou „RDE“ (Real Driving Emissions). Jedná se o zkoušku, která by měla potvrdit naměřené hodnoty vyprodukovaných emisí pomocí laboratorního cyklu WLTP, ale v reálném provozu.

⁵¹ Více o tomto cyklu v kap. 3.

⁵² Příloha odst. 6 nařízení 2016/427.

⁵³ Ibid., bod [5] Preambule.

⁵⁴ SADELEER, Nicolas de. Harmonizing Car Emissions, Air Quality, and Fuel Quality Standards in the Wake of the VW Scandal: How to Square the Circle? *European Journal of Risk Regulation* [online]. 2016, roč. 7, č. 1, s. 1–14, s. 11. ISSN 1867-299X, 2190-8249. Dostupné z: doi:10.1017/S1867299X00005328

⁵⁵ Dodatek 1 Příloha, ibid. Toto zařízení slouží jako přístroj k měření emisí, které se namontuje k výfuku vozidla a pomocí něj se potom v reálném provozu zjišťují hodnoty emitovaných plynů a částic (pozn. aut.).

⁵⁶ Ibid., čl. 1 odst. 2.

hodnotu oxidu dusíku až o 110 %, po tomto datu pouze o 50 % (jedná se o tzv. přechodné faktory shodnosti).⁵⁷ Právě tyto přechodné faktory shodnosti jsou definovány v rámci emisní normy Euro 6d-TEMP⁵⁸. Podle normy Euro 6d (a tedy konečných faktorů shodnosti) by se takto měla typově schvalovat vozidla od 1. ledna 2020. Změnou prošel i samotný test RDE, kdy se začal klást větší důraz na testy ve městech, a to i právě s ohledem na kauzu Dieseldate a nadměrnou produkci emisí NO_x.⁵⁹

3.3.5 Nařízení 2017/1151 a nařízení 2017/1154

Jedním z nejnovějších nařízení, je nařízení Komise (EU) 2017/1151 ze dne 1. června 2017, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla, mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES, nařízení Komise (ES) č. 692/2008 a nařízení Komise (EU) č. 1230/2012 a zrušuje nařízení Komise (ES) č. 692/2008 (dále též „nařízení 2017/1151“). Předmětné nařízení se odklonilo od zaužívaného zkušebního cyklu NEDC, který již nevyhovoval, a to ani jak z hlediska reálné spotřeby vozidla ani z hlediska produkovaných emisí. Z tohoto důvodu Evropská komise (dále též „Komise“) přistoupila k jinému zkušebnímu cyklu, který byl již představen jako fakultativní cyklus, a to v nařízení 2016/427. Jedná se o zkušební cyklus WLTP. Dle Komise tento zkušební cyklus odpovídá reálnější spotřebě paliva a vyprodukovaným emisím.⁶⁰ Navíc je tento cyklus harmonizován napříč mezinárodním společenstvím, což by mohlo umožnit snadnější export vozidel do ciziny. Tento cyklus se použije pro nově schvalované typy vozidel od 1. září 2017 a pro nová vozidla a jejich ověřování shodnosti od 1. září 2018.⁶¹ Nová vozidla uvedená na trh musí splňovat mezní hodnoty při WLTP od 1. září 2019, a to bez ohledu na to, zda byla typově schválena dle NEDC či WLTP. Jako další povinnou zkoušku přineslo předmětné nařízení i ověřování emisí

⁵⁷ Příloha II odst. 2 nařízení č. 692/2008.

⁵⁸ Konkrétní mezní hodnoty se však budou do budoucna zřejmě měnit, a to s ohledem na rozhodnutí Tribunálu EÚ ze dne 13. 12. 2018, sp. zn. T-339/16, T-352/16 a T-391/16, kdy část ustanovení, kterým se stanoví mezní hodnoty emisí NO_x, bylo zrušeno.

⁵⁹ Body [5 a násl.] preambule nařízení 2016/646.

⁶⁰ Bod [5] preambule nařízení 2017/1151.

⁶¹ Ibid., čl. 15.

v reálném provozu (RDE). I když toto ověřování bylo již známé z nařízení 2016/427 a následně nařízení 2016/646, dosud nebylo závazné.

Nařízení Komise (EU) 2017/1154 ze dne 7. června 2017, kterým se mění nařízení Komise (EU) 2017/1151, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla, kterým se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES, nařízení Komise (ES) č. 692/2008 a nařízení Komise (EU) č. 1230/2012 a zrušuje nařízení (ES) č. 692/2008 a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES, pokud jde o emise z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel v reálném provozu (Euro 6) (dále též „nařízení 2017/1154“), pozměňuje zejména nařízení 2017/1151, kdy nově mají povinnost podstoupit ověření v reálném provozu i hybridní elektrická vozidla, a to jak pro vozidla s externím nabíjecím zdrojem, tak s interním.⁶² Nejzásadnějším přínosem tohoto nařízení je monitorování počtu emitovaných částic při zkoušce RDE.⁶³

Shora uvedená nařízení můžeme shrnout tím způsobem, že pro nová vozidla, která musejí výrobci nechat typově schválit, se použije emisní norma Euro 6d-TEMP. Pro výrobce to znamená, že se bude vozidlo nejprve zkoušet v laboratoři dle jízdního cyklu WLTP a posléze bude následovat zkoušení dle testu RDE s tím, že se budou posuzovat pouze emise NO_x dle přechodných faktorů shodnosti (možná odchylka až o 110 % od stanovených mezních hodnot pro NO_x dle emisní normy Euro 6). Ostatní látky stanovené emisní normou Euro 6 by se dle RDE alespoň zatím posuzovat neměly.

Do budoucna se plánuje měřit podle testu RDE i hmotnost oxidu uhelnatého, celková hmotnost uhlovodíků a součet celkové hmotnosti uhlovodíků a hmotnosti oxidů dusíku.⁶⁴ Je otázkou, zda bude toto testování prováděno v rámci emisní normy Euro 6d, či bude spadat pod další emisní normy jako Euro 6e, Euro 6f atd. Prozatím také není známo, kdy konkrétně

⁶² Příloha II odst. 4 směrnice 2017/1154.

⁶³ Ibid., bod [8] preambule.

⁶⁴ Autor tento názor zformuloval na základě tabulky z odst. 2.1.1 přílohy III nařízení 2017/1151.

bude vytvořeno další nařízení regulující samotné mezní hodnoty emisí, tedy emisní norma Euro 7. Pakliže by se sledoval trend dosavadních Euro norem, je nasnadě říci, že nová norma Euro 7 bude obsahovat ještě přísnější mezní hodnoty než doposud. Emisní norma Euro 7 by měla také obsahovat mezní hodnoty pro emise, které vyprodukují vozidla na alternativní pohon.

4 NEDC vs. WLTP

New European Driving Cycle a Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure jsou laboratorní jízdní cykly, jejichž účelem je zjistit spotřebu paliva a produkci emisí vozidel za ideálních podmínek. Tyto cykly se používají při typovém ověřování shody vozidel. Výhodou těchto testů je kontrolované prostředí, ve kterém se odehrávají, což umožňuje za stejných podmínek vyzkoušet různá vozidla a dále zejména v případě testování stejného typu vozidla dosáhnout obdobných výsledků v různých laboratořích. Kontrolované prostředí je zároveň i nevýhodou, jelikož tyto testy nemůžou nahradit provoz vozidla v běžném provozu.

Původní verze NEDC (ECE-15)⁶⁵ vznikla na základě původní směrnice 70/220/EHS, která přejala (s dílčími změnami) Nařízení č. 15 Evropské hospodářské komise OSN – „*Jednotná ustanovení pro schvalování typu vozidel se zážehovým motorem z hlediska plynných znečišťujících látek.*“⁶⁶ Toto nařízení bylo součástí dohody o technické harmonizaci vozidel z roku 1958.⁶⁷ V průběhu let si společenství test dále upravovalo a definovalo další podmínky pro testování vozidel. Cyklus NEDC se skládá z několika částí, přičemž se začíná měřit při startu chladného motoru. Cykly měření jsou dva a mají napodobit jízdu městskou zástavbou a agresivnější jízdu mimo město. Tento test nevěnuje pozornost specifičností jednotlivých vozidel, kdy zejména nekalkuluje s pohotovostní hmotností vozidla, tlakem v pneumatikách, klimatizací atd. Pakliže porovnáme výsledky měření emisí NO_x cyklu NEDC s výsledky těchto emisí při měření v běžném provozu, dojdeme k závěru, že se jednot-

⁶⁵ Přehledný popis technické specifikace viz ECE 15 + EUDC / NEDC. *DieselNet* [online]. © 1997–2018 ECOpoint Inc. [cit. 16. 03. 2018].

⁶⁶ Podrobné informace o právním předpisu z 1. srpna 1970, společně se zněním dostupné z: https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-16-15&chapter=11&clang=_en.

⁶⁷ Původní verze i s dodatky dostupné z: <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs.html>

livé hodnoty liší o více než 200 %.⁶⁸ Z toho lze usoudit, že NEDC dnes již není vhodným nástrojem k měření emisí dle norem Euro. Na druhou stranu poměrně odlišný výsledek je při měření emisí CO₂, kdy se laboratorní cyklus liší od běžného provozu o cca 20 %.⁶⁹

Narřízení 2017/1151 stanovilo cyklus WLTP⁷⁰ jako obligatorní zkušební cyklus, který se bude využívat u nově schvalovaných typů vozidel. Tento cyklus také vznikl na půdě OSN, a to opět v rámci Evropské hospodářské komise, ovšem na základě dohody z roku 1998 o globálních technických regulacích (známé též jako tzv. paralelní dohoda)⁷¹. Tento cyklus je, stejně jako shora uvedený test, prováděn v laboratoři za kontrolovaných podmínek, ovšem s tím rozdílem, že některé prvky testování se podobají běžnému provozu. Výsledky by tedy měly více odpovídat chování vozidla v běžném provozu. Zkoušení se skládá z několika cyklů, kdy každý z cyklů odpovídá jiné skupině vozidel. Zároveň existuje i několik zkušebních cyklů pro hybridní a elektrická vozidla. Každý cyklus je rozdělen do několika segmentů, a to dle nejvyšší dosažené rychlosti v dané kategorii. V rámci segmentu se provádějí další úkony jako brzdění, zrychlování atd. Každý cyklus trvá 30 minut (NEDC trval 20 min). WLTP kalkuluje se specifičností každého vozidla, tzn. s pohotovostní hmotností vozidla, velikostí kol, pohonem všech kol atd. Jak bylo popsáno již výše, s tímto testovacím jízdním cyklem se také pojí testovací cyklus RDE, který tvoří jeho komplementární část.

Vznik WLTP cyklu je dlouhodobě hledaným náhradním řešením zastaralého a neodpovídajícího cyklu NEDC. I když se stále jedná o laboratorní cyklus, měl by více odpovídat realitě než předešlý testovací cyklus. Jako komplementární test bude k předmětnému cyklu prováděno i RDE testování, které umožní kontrolu produkovaných emisí v běžném provozu.

⁶⁸ DEGRAEUWE, Bart a Martin WEISS. Does the New European Driving Cycle (NEDC) really fail to capture the NO_x emissions of diesel cars in Europe? *Environmental Pollution* [online]. 2017, roč. 222, s. 236–237 [cit. 17. 3. 2018].

⁶⁹ FONTARAS, Georgios a Panagiota DILARA. The evolution of European passenger car characteristics 2000–2010 and its effects on real-world CO₂ emissions and CO₂ reduction policy. *Energy Policy* [online]. 49 (2012), s. 729. [cit. 17. 3. 2018].

⁷⁰ Přehledný popis technické specifikace viz Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Cycle (WLTC). *DieselNet* [online]. © 1997–2018 ECoPoint Inc. [cit. 16. 3. 2018].

⁷¹ Krátké shrnutí WLTP i se zněním viz UNECE adopts more accurate fuel efficiency and CO₂ test for new cars (WLTP). *UNECE* [online]. © United Nations Economic Commission for Europe [cit. 25. 4. 2018].

Je potřeba vyzdvihnout to, že Evropská hospodářská komise OSN definovala standardy celosvětově, a to již v roce 1958, tedy v období trvání Železné opony. Lze konstatovat, že tato technická standardizace přesahuje nejen EU, ale i celou Evropu a svým dosahem je celosvětová.

Zároveň je nutno podotknout, že problematika emisí byla ve svých počátcích úzce spojena s obecnými technicko – bezpečnostními standardy regulace vozidel (součástí dohody z roku 1958). Postupem času se ovšem tato problematika etablovala do svébytného systému a definovala základní mezinárodní rámec, který umožňuje stanovit standardy napříč mezinárodním společenstvím.

5 Závěr

Při pohledu na unijní emisní regulaci automobilů, která se od roku 1970 stále zpřísňuje, si je třeba klást otázku, zda se kvalita ovzduší ve městech zlepšila. Dle Světové zdravotnické organizace žije většina Evropanů v ovzduší, které je pro ně škodlivé.⁷² Důkladným přezkumem emisní normy Euro 5, která definovala poměrně striktní mezní hodnoty oproti předchozím emisním normám, lze dojít k závěru, že její reálný přínos byl velmi nízký. Kvalita ovzduší v evropských hlavních městech, i po zavedení této normy, nebyla na optimální úrovni.⁷³

Zhoršená kvalita ovzduší ve městech je zapříčiněna několika faktory. Prvním faktorem, na který je potřeba upozornit, je ten, že veškerá legislativa týkající se emisí automobilů a vlastně automobilového sektoru jako takového, je ovlivňována dalšími externími činiteli. Jedním z těchto činitelů je silná lobby výrobců automobilů a také některých členských států, které nemají zájem na striktnější regulaci, jelikož se na jejich území odehrává výroba vozidel (výroba je úzce spjata s jejich ekonomikou). Striktnější regulace by se projevila na prodejích vozidel, což by se zároveň odrazilo i v ekonomice

⁷² SADELEER, Nicolas de. Harmonizing Car Emissions, Air Quality, and Fuel Quality Standards in the Wake of the VW Scandal: How to Square the Circle? *European Journal of Risk Regulation* [online]. 2016, roč. 7, č. 1, s. 1–14, s. 8. ISSN 1867-299X, 2190-8249. Dostupné z: doi:10.1017/S1867299X00005328

⁷³ Ibid., s. 6.

státu.⁷⁴ Postupné zavádění a odkládání RDE a striktnějších norem je také do značné míry výsledkem působení výrobců automobilů. Již dnes některé automobily plní emisní normy Euro 6d a dle odborníků by mezní hodnota konečných faktorů shodnosti ve výši 25 % byla dostatečná.⁷⁵ Ovšem výrobci automobilů si vymínili odklad přísnějších limitů a zároveň poměrně štědré přechodné limity. Dalším faktorem, který ovlivňuje kvalitu ovzduší, je stáří automobilů samotných. Průměrné stáří vozového parku v ČR je 14,5 let.⁷⁶ Tedy automobily, které plní přísnější emisní limity se do měst dostanou až za 15 let.⁷⁷ Problém lze nalézt také ve schvalování nových typů vozidel. Výrobce vozidla si může nechat schválit jeho typ kdekoliv u zkoušející autority v rámci Unie. Tento certifikát je následně uznatelný v celé EU. To ovšem může působit tzv. „*race to the bottom*“, kdy certifikační autority mezi sebou soutěží v laxnosti při typovém schvalování.⁷⁸ Další faktor, který dozajista nepřispívá ke zlepšování kvality ovzduší, je ten, že každý rok se zvyšuje nejen počet vozidel na silnicích, ale také vzdálenost, kterou tato vozidla urazí. Což znamená, že i když budou existovat přísnější limity na produkci emisí, bude se zároveň navyšovat i počet automobilů. To je faktor, se kterým unijní legislativa nepočítá.⁷⁹ Poslední problém je v nejednotnosti sankcí za porušení emisních předpisů.⁸⁰ Členské státy si mohou zvolit výši i druh sankce,

⁷⁴ HOOFTMAN Nils a kol. A review of the European passenger car regulations – Real driving emissions vs local air quality. *Renewable and Sustainable Energy Reviews* [online]. 2018, č. 86, s. 1–21, s. 9. ISSN 1364-0321. Dostupné z: doi:10.1016/j.rser.2018.01.012

⁷⁵ HOOFTMAN Nils a kol. A review of the European passenger car regulations – Real driving emissions vs local air quality. *Renewable and Sustainable Energy Reviews* [online]. 2018, č. 86, s. 1–21, s. 11. ISSN 1364-0321. Dostupné z: doi:10.1016/j.rser.2018.01.012

⁷⁶ V ČR je registrováno celkem 5 368 660 aut. *SDA CIA: Svaz dovozců automobilů Car Importers Association* [online]. © SDA/CIA [cit. 18. 03. 2018].

⁷⁷ HOOFTMAN Nils a kol. A review of the European passenger car regulations – Real driving emissions vs local air quality. *Renewable and Sustainable Energy Reviews* [online]. 2018, č. 86, s. 1–21, s. 14. ISSN 1364-0321. Dostupné z: doi:10.1016/j.rser.2018.01.012

⁷⁸ SADELEER, Nicolas de. Harmonizing Car Emissions, Air Quality, and Fuel Quality Standards in the Wake of the VW Scandal: How to Square the Circle? *European Journal of Risk Regulation* [online]. 2016, roč. 7, č. 1, s. 1–14, s. 9. ISSN 1867-299X, 2190-8249. Dostupné z: doi:10.1017/S1867299X00005328

⁷⁹ BRAND, Christian. Beyond ‘Dieselgate’: Implications of unaccounted and future air pollutant emissions and energy use for cars in the United Kingdom. *Energy Policy* [online]. 2016, č. 97, s. 2 [cit. 22. 03. 2018].

⁸⁰ SADELEER, Nicolas de. Harmonizing Car Emissions, Air Quality, and Fuel Quality Standards in the Wake of the VW Scandal: How to Square the Circle? *European Journal of Risk Regulation* [online]. 2016, roč. 7, č. 1, s. 1–14, s. 13. ISSN 1867-299X, 2190-8249. Dostupné z: doi:10.1017/S1867299X00005328

pakliže splňuje náležitosti uvedené v kap. 2.1 tohoto příspěvku. V nastavení jednotlivých sankcí se tak může odrazit to, zda má členský stát rozvinutý automobilový průmysl na svém území či nikoliv. Ve členském státě, jehož pilířem ekonomiky je automobilový průmysl, nebude politická vůle tyto sankce stanovovat příliš vysoké.

Na tuto problematiku není jednoduché nalézt řešení. Pro zlepšení kvality ovzduší ve městech by se mohlo uvažovat o zavádění nízkemisních zón či v krajních případech o absolutním a plošném vyloučení automobilové dopravy. Zároveň by měly státy pobízet vlastníky starých automobilů k jejich ekologické likvidaci, která by rychleji obměnila vozový park. Zákaz dovozu starých vozidel s emisní normou Euro 5 a níž by pak mohl být další variantou jak problém řešit. Jako další možné řešení by se mohlo jevit i zdanění vlastnictví automobilu či zvýšení daňové sazby na tyto produkty. Na tyto produkty. S tím se pojí i možná vyšší daňová sazba na pohonné hmoty. Nevýhodou je to, že většinu těchto ekonomických nástrojů, by zaplatili koncoví uživatelé. Na druhou stranu, pokud by to spotřebitele vedlo k zamýšlení nad nutností koupě vozidla a jeho provozními náklady, potom by se mohlo jednat o účinné nástroje. Vedle těchto omezujících opatření by bylo vhodné, aby stát nabídl motivaci k investování do nových technologií. Pakliže by existovaly pobídky státu ke koupi vozidel na alternativní pohon a zároveň by tato vozidla nabízela výhody (zejména jako používání zvláštních pruhů na pozemních komunikacích, daňová zvýhodnění atd.), potom by spotřebitelé mohli vážně uvažovat o pořízení těchto vozidel.⁸¹ Obrovským kladem těchto vozidel by bylo zlepšení kvality ovzduší, a to zejména v centrech měst.

Za pozitivní událost lze označit schválení legislativního návrhu Komise Evropským parlamentem dne 19. dubna 2018. Tento návrh nařízení nahrazuje původní směrnici 2007/46/ES a zpřísnuje podmínky pro typové schvalování nových automobilů, kdy zejména definuje povinnost v pravidelné kontrole určitého počtu nově registrovaných vozidel a za nesplnění

⁸¹ O různých dotačních programech a dalších výhodách či nevýhodách viz VODIČKA, Jiří a Ilona JANČÁŘOVÁ. Vozidla s alternativním pohonem. Jsme na ně připraveni? *České právo životního prostředí: časopis České společnosti pro právo životního prostředí*, Česká společnost pro právo životního prostředí, 2017, roč. 2017, č. 46, s. 60–78.

některých z povinností bude moci být uložena sankce až ve výši 30 tis. eur.⁸² Návrh je dozajista krok správným směrem, ale na druhou stranu byl tento návrh odeslán do Evropského parlamentu již v lednu 2016 a k legislativnímu pokroku došlo až v roce 2018, tedy dva roky přezkumu jednoho nařízení je poměrně dlouhá doba. Zároveň návrh přímo reaguje na kauzu Dieselgate, což vede k otázce, proč takováto regulace nebyla zavedena již předtím a zda vůbec přinese nějaké zlepšení.

Jedním ze zkoumaných cílů bylo zjistit, jakým způsobem jsou regulovány emise znečišťujících látek produkované vozidly. Z analýzy relevantních právních předpisů lze vyvodit závěr, že existuje celý soubor nařízení, které definují požadavky na mezní hodnoty produkovaných látek jako jsou oxidy dusíku, částice, uhlovodíky atd. Zároveň lze konstatovat, že se unijní legislativec snaží reagovat na aktuální dění, a proto zavádí nová měření látek, které se v minulosti neměřili, a to s cílem zajistit adekvátní kvalitu ovzduší. Za pozitivum lze označit volbu formy právní regulace, jelikož díky tomu jsou mezní hodnoty předmětných látek harmonizovány napříč EU.

Pakliže si tento příspěvek na začátku kladl za cíl zjistit, proč se kvalita ovzduší nezlepšuje i přes striktní regulaci automobilových emisí, pak lze odpověď shrnout následovně. Značným problémem je lobby výrobců automobilů a některých členských států, která je tak silná, že ani kauza typu Dieselgate zásadním způsobem neovlivnila regulaci. EU se tak spíše staví do pasivní role a svým dlouhodobě laxním přístupem k této problematice ztížila nejen postup k čistějšímu ovzduší, ale také k novým nízkoemisním a bezemisním technologiím, jako jsou hybridní vozidla či elektrická vozidla. Dalším problémem je až donedávna poměrně mírná regulace s velkým prostorem pro výrobce automobilů a jejich interpretaci norem. Ti totiž neměli motivaci ani chuť investovat do nových technologií, což se jistě projeví v budoucnu, kdy výrobci z jiných kontinentů začnou dovážet jejich nízkoemisní a bezemisní vozidla do EU. Výrobcům je také možné klást za vinu mírnější emisní limity a pomalejší nástup nových a čistších technologií do vozidel. Tyto problémy, ve spojení s nekoherentním a krátkozrakým přístupem k ochraně ovzduší zejména na půdě EU, zapříčinily, v lepším případě, stagnující kvalitu ovzduší.

⁸² Více informací i s textem návrhu viz *Car approvals: Parliament endorses new rules to prevent emissions cheating*. *Europarlament* [online]. © Evropská unie [cit. 25. 4. 2018].

Literatura

- BRAND, Christian. Beyond ‘Dieselgate’: Implications of unaccounted and future air pollutant emissions and energy use for cars in the United Kingdom. *Energy Policy* [online]. 2016, č. 97, s. 1–12. ISSN 0301-4215. Dostupné z: doi:10.1016/j.enpol.2016.06.036.
- DEGRAEUWE, Bart a Martin WEISS. Does the New European Driving Cycle (NEDC) really fail to capture the NOX emissions of diesel cars in Europe? *Environmental Pollution* [online]. 2017, č. 222, s. 234–241. ISSN 0269-7491. Dostupné z: doi:10.1016/j.envpol.2016.12.050
- FONTARAS, Georgios a Panagiota DILARA. The evolution of European passenger car characteristics 2000–2010 and its effects on real-world CO₂ emissions and CO₂ reduction policy. *Energy Policy* [online]. 2012, č. 49, s. 719–730. ISSN 0301-4215. Dostupné z: doi:10.1016/j.enpol.2012.07.021
- HOOFTMAN Nils a kol. A review of the European passenger car regulations – Real driving emissions vs local air quality. *Renewable and Sustainable Energy Reviews* [online]. 2018, č. 86, s. 1–21. ISSN 1364-0321. Dostupné z: doi:10.1016/j.rser.2018.01.012
- JANS, J. H. a H. H. B. VEDDER. *European environmental law*. 4. vyd. Groningen: Europa Law Publishing, 2012. ISBN 978-90-8952-105-7.
- KŘEPELKA, Filip. Nahrazování směrnic nařízeními (důvody, skutečnost, možnosti). *Právník, AV ČR, Ústav státu a práva*, 2017, roč. 156, č. 3, s. 213–234. ISSN 0231-6625.
- LANGLET, David a Said MAHMOUDI. *EU environmental law and policy*. Oxford: Oxford University Press, 2016. ISBN 978-0-19-875392-6.
- SADELEER, Nicolas de. Harmonizing Car Emissions, Air Quality, and Fuel Quality Standards in the Wake of the VW Scandal: How to Square the Circle? *European Journal of Risk Regulation* [online]. 2016, roč. 7, č. 1, s. 1–14. ISSN 1867-299X, 2190-8249. Dostupné z: doi: 10.1017/S1867299X00005328
- VODIČKA, Jiří a Ilona JANČÁŘOVÁ. Vozidla s alternativním pohonem. Jsme na ně připraveni? *České právo životního prostředí : časopis České společnosti pro právo životního prostředí*, Česká společnost pro právo životního prostředí, 2017, roč. 2017, č. 46, s. 60–78. ISSN 1213-5542.

Car approvals: Parliament endorses new rules to prevent emissions cheating. *Europarlament* [online]. © Evropská unie. Dostupné z: <http://www.europarl.europa.eu/news/cs/press-room/20180411IPR01522/car-approvals-parliament-endorses-new-rules-to-prevent-emissions-cheating>

ECE 15 + EUDC / NEDC. *DieselNet* [online]. © 1997–2018 ECOpoint Inc. Dostupné z: https://www.dieselnets.com/standards/cycles/ece_eudc.php

UNECE adopts more accurate fuel efficiency and CO₂ test for new cars (WLTP). *UNECE* [online] © United Nations Economic Commission for Europe. Dostupné z: <http://www.unece.org/info/media/presscurrent-press-h/transport/2014/unece-adopts-more-accurate-fuel-efficiency-and-co2-test-for-new-cars-wltp/unece-adopts-more-accurate-fuel-efficiency-and-co2test-for-new-cars-wltp.html>

V ČR je registrováno celkem 5 368 660 aut. *SDA CIA: Svaz dovozců automobilů Car Importers Association* [online]. © SDA/CIA. Dostupné z: <http://portal.sda-cia.cz/clanek.php?id=5794&v=m>

Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Cycle (WLTC). *DieselNet* [online]. © 1997–2018 ECOpoint Inc. Dostupné z: <https://www.dieselnets.com/standards/cycles/wltp.php>

Kontakt – e-mail

393046@mail.muni.cz

Vědecká redakce MU

prof. Ing. Petr Dvořák, CSc.; PhDr. Jan Cacek, Ph.D.;
Mgr. Tereza Fojtová; Mgr. Michaela Hanousková;
prof. MUDr. Lydie Izakovičová Hollá, Ph.D.; doc. RNDr. Petr Holub, Ph.D.;
doc. Mgr. Jana Horáková, Ph.D.; doc. PhDr. Mgr. Tomáš Janík, Ph.D.;
doc. JUDr. Josef Kotásek, Ph.D.; prof. PhDr. Tomáš Kubíček, Ph.D.;
doc. RNDr. Jaromír Leichmann, Dr.; PhDr. Alena Mízerová;
doc. Ing. Petr Pirožek, Ph.D.; doc. RNDr. Lubomír Popelínský, Ph.D.;
Mgr. Kateřina Sedláčková, Ph.D.; doc. RNDr. Ondřej Slabý, Ph.D.;
prof. PhDr. Jiří Trávníček, M.A.; doc. PhDr. Martin Vaculík, Ph.D.

Ediční rada PrF MU

doc. JUDr. Josef Kotásek, Ph.D. (předseda);
prof. JUDr. Josef Bejček, CSc.; prof. JUDr. Jan Hurdík, DrSc.;
prof. JUDr. Věra Kalvodová, Dr.; prof. JUDr. Vladimír Kratochvíl, CSc.;
doc. JUDr. Petr Mrkvývka, Ph.D.; doc. JUDr. Radim Polčák, Ph.D.;
prof. JUDr. Petr Průcha, CSc.; doc. JUDr. Markéta Selucká, Ph.D.

COFOLA 2018

Část X. – Sekce práva Evropské unie

**Eds.: doc. Filip Křepelka, Ph.D.,
Mgr. et Mgr. Bc. Hana Cejpek Musilová,
JUDr. Michal Janovec, Ph.D.**

Vydala Masarykova univerzita, Žerotínovo nám. 617/9, 601 77 Brno

Spisy Právnické fakulty MU č. 631 (řada teoretická)

1. vydání, 2018

ISBN 978-80-210-9147-4 (online : pdf)