

Univerzita Palackého v Olomouci

Právnická Fakulta

Bc. Viktor Ustyanovič

**Europeizace práv cestujících leteckých společností v Evropské
unii se zaměřením na Českou republiku**

Diplomová práce

Olomouc 2020

„Prohlašuji, že jsem diplomovou práci na téma Europeizace práv cestujících leteckých společností v Evropské unii se zaměřením na Českou republiku vypracoval samostatně a citoval jsem všechny použité zdroje.“

V Olomouci dne 31.7.2020

.....

Viktor Ustyanovič

Poděkování

Rád bych poděkoval především vedoucímu práce Mgr. Ondřeji Filipcovi PhD., za odborné vedení při tvorbě práce, ochotu zodpovídat dotazy, rady a připomínky.

Obsah

Úvod.....	7
1 Koncept Europeizace	11
1.1 Vývoj a definice pojmu europeizace	11
1.2 Europeizace v politologickém a právním pojetí.....	14
1.3 Mechanismus europeizace	20
2 Společná dopravní politika EU.....	25
2.1 Vývoj společné dopravní politiky.....	26
2.2 Letecká doprava	29
2.2.1 Letecká doprava v mezinárodním kontextu	30
2.2.2 Letecká doprava jako součást SDP.....	32
2.2.3 Práva cestujících leteckých společností	35
3 Dopravní politika ČR.....	46
3.1 Letecká doprava před vstupem do EU	49
3.2 Letecká doprava po vstupu EU	51
4 Europeizace práv cestujících	54
4.1 Proces europeizace a jeho rozsah	54
4.2 Informovanost o právech cestujících v ČR	57
4.2.1 Dotazníkové šetření	58
4.2.2 Korelace vybraných odpovědí	64
Závěr.....	67
Seznam použitých zdrojů.....	70
Abstrakt.....	77

Přehled použitých zkratk:

CEF – Connecting Europe Facility
CRS – Computer Reservation System
ČR – Česká republika
ČSA – České aerolinie
ČSR – Československá republika
ČSSR – Československá socialistická republika
DP – Dopravní politika
ECU – European Currency Unit
EHS – Evropské hospodářské společenství
ES – Evropské společenství
ESD – Evropský soudní dvůr
EU – Evropská unie
EUR – Euro
FAB – Function Airspace Block
IATA – International Air Transport Association
ICAO – International Civil Aviation Organization
JEA – Jednotný evropský akt
KM – Kilometr
MÚ – Montrealská úmluva
SDP – Společná dopravní politika
SES – Single European Sky
SESAR – Single European Sky ATM Research
SFDI – Státní fond dopravní infrastruktury
ÚCL – Úřad civilního letectví
USA – United States of America
VÚ – Varšavská úmluva
ZPČ – Zvláštní práva čerpání
ŽP – Životní prostředí

Seznam obrázků, tabulek a grafů:

Tabulka č. 1: 9 rovin europeizace.....	13
Obrázek č. 1: pojetí europeizace I. generace.....	18
Obrázek č. 2: pojetí europeizace II. generace.....	19
Obrázek č. 3: Trojdimenzionální působení europeizace.....	21
Obrázek č. 4: Vztah mezi nesouladem, europeizací a vnitřní změnou.....	23
Graf č. 1: Stížnosti podle nařízení 261/2004.....	44
Graf č. 2: Podíl nízkonákladových společností na českém trhu.....	52
Graf č. 3: Procentuální rozdělení dosaženého vzdělání.....	59
Graf č. 4: Frekvence využití osobní letecké dopravy.....	60
Graf č. 5: Jednotlivá poškození leteckým dopravcem na základě zkušenosti.....	60
Graf č. 6: Znalost povinnosti poskytnutí péče leteckým dopravcem.....	62
Graf č. 7: Znalost systému kompenzací dle nařízení 261/2004.....	62
Graf č. 8: Škála procesní znalosti na základě nařízení 261/2004.....	63

Úvod

Vymezení tématu:

Letecká doprava je nejmladším masovým způsobem dopravy. Tento dynamicky se rozvíjející sektor zaznamenává stálý nárůst v počtu přepravených pasažérů po celém světě. To se sebou nese i nutnost zvyšování jejich právní ochrany, která se začala právně kotvit na konci dvacátých let v podobě Varšavské úmluvy. Zlom však nastal až v druhé polovině dvacátého století, kdy nejdříve v USA a poté v Evropě došlo k postupné deregulaci. Na tomto základě vzniklo mnoho nových soukromých dopravců, čímž bylo vytvořeno konkurenční prostředí a s tím související nižší ceny poskytly prostor pro enormní nárůst počtu přepravených osob. Nutnost zajištění vyšší ochrany práv pasažérů se tak stalo zásadním tématem, a to nejen z hlediska mezinárodní perspektivy, ale taktéž té unijní, která je pro tuto práci zásadní. Právě vývoj legislativy EU v této oblasti a její vliv na proměnu vnitřního prostředí členských států, především České republiky od začátku devadesátých let až dosud, je klíčovým parametrem výzkumu v níže uvedeném textu.

Cíle práce:

Hlavním cílem práce je posoudit europeizaci práv cestujících leteckých společností v České republice. Pro účely naplnění cíle byly formulovány tři výzkumné otázky, které by měly být zodpovězeny díky teoretické i praktické části. V práci jsou analyzována jednotlivá nařízení, mezinárodní úprava, ale také i vývoj letecké dopravní politiky ČR. Veškerá tato podtémata by měla přiblížit čtenáře k pochopení zkoumaného tématu.

Výzkumné otázky:

Práce se pokusí zodpovědět následující výzkumné otázky:

- 1) Jakým způsobem a do jaké míry byla práva cestujících leteckých společností na území ČR europeizována?
- 2) Jak nařízení 261/2004 ovlivnilo ochranu práv cestujících leteckých společností a do jaké míry je tato úprava efektivní?
- 3) Jaká je informovanost občanů ČR o právech cestujících leteckých společností?

Aby bylo možné odpovědět na první výzkumnou otázku, je nutné, aby byl uveden koncept europeizace z teoretického hlediska. Danou tematiku bude řešit první kapitola, která nejen prostřednictvím širokého spektra definic, mechanismu působení a typologie vnitřních změn v souvislosti s europeizačním tlakem představí určitý teoretický rámec, čímž pomůže čtenáři

danou problematiku správně uchopit. Pro praktické uplatnění konceptu je však stěžejní znát vývoj české dopravní politiky především v oblasti letectví, o čemž pojednává kapitola třetí. Aplikováním daných teoretických prvků do kontextu praktického vývoje ochrany práv cestujících leteckých společností v České republice bude výzkumná otázka zodpovězena v první části čtvrté kapitoly.

Rozbor a analýza jednotlivých sekundárních aktů Evropské unie bude obsažen v druhé kapitole. Největší prostor logicky dostane nařízení 261/2004, které je doposud nejvýznamnějším právním aktem v dané oblasti. Obsah kapitoly bude řešit nejen jednotlivé formy poškození cestujícího, ale také se zaměří na nejdiskutovanější a nejspornější články, přičemž nebude opomenuta ani procesní část a judikatura Soudního dvora. Následný výstup poskytne dostatečné informace pro zodpovězení druhé výzkumné otázky.

Třetí a zároveň poslední otázka se bude zaměřovat na současnou obeznámenost občanů o právech cestujících leteckých společností. K tomuto účelu bylo vytvořeno dotazníkové šetření, na jehož základě autor zmapoval nejen celkovou informovanost, ale také nalezl dílčí, neproblémovější aspekty, ať už z pohledu nejčastějších forem poškození, tak i z perspektivy pasažéra a jeho ochoty nárokování. Účel je tedy identifikovat nejpálčivější body především nařízení 261/2004 a nabídnout možné řešení.

Struktura práce:

Diplomová práce obsahuje čtyři kapitoly, jejichž pořadí čtenáře postupně přibližuje k hlavnímu tématu. První se zabývá teoretickým rámcem europeizace, který je stěžejní pochopit pro pozdější aplikaci konkrétní oblasti na základě tohoto konceptu. Druhá část zkoumá společnou dopravní politiku Evropské unie a její vývoj v průběhu let, přičemž se v dalších částech soustředí na leteckou dopravu jak v mezinárodním, tak i evropském kontextu. Následně plyně přechází do sféry práv cestujících leteckých společností, kde je detailně rozebrána legislativa EU. Předposlední kapitola se již zaměřuje na Českou republiku a vývoj dopravní politiky, který je vzhledem k tématu práce rozdělen na období předvstupní a po vstupu do EU. Důraz je z logiky věci opět kladen především na leteckou dopravu. Poslední část je taktéž rozdělena na dva úseky, přičemž ten první hovoří o europeizaci práv cestujících a vychází z předchozích kapitol. Druhý úsek tvoří analýza výsledků dotazníkového šetření na téma informovanosti občanů ČR o právech cestujících leteckých společností.

Metodologie:

Práce je případovou studií, při jejíž tvorbě byl využit soubor několika metod. Značný úsek teoretické části má za úkol čtenáři přiblížit nejen koncept europeizace, ale také společnou dopravní politiku, přičemž u obou pojmů je kladen důraz i na jejich vývoj. V této části je tedy využita metoda deskriptivní případové studie. V rámci výzkumu nařízení 261/2004 a aplikaci prvků europeizace do konkrétní oblasti je také využita metoda kriticko-analytická, kde se autor snaží poukázat na jednotlivé problematické úseky, respektive zasadit teorii do praktické roviny ochrany práv cestujících. Praktická část na konci práce naopak nabízí empirický, kvantitativní výzkum, kde autor na základě deduktivní metody formuluje výstupy z dotazníkového šetření, který byl uskutečněn za pomoci nástroje Google Forms. Sběr dat probíhal v rozmezí dvou až třech týdnů v létě 2020, skrz rozesílání odkazu majoritně přes sociální sítě. Taktéž však, pro získání reprezentativnějšího vzorku, bylo využito prostředí několika nasmlouvaných soukromých společností, které autor předem oslovil. Celkový počet respondentů se ustálil na čísle 261.

Rozbor zdrojů:

V diplomové práci je vycházeno z různých forem zdrojů v závislosti na jednotlivých kapitolách. V první části je dán prostor především monografiím a článkům v odborných časopisech, a to od českých i zahraničních autorů. Mezi nejvíce přínosné lze zařadit novou publikaci Ondřeje Filipce – *Europeizace: Rámeček pro analýzu* a odborný článek Štěpánky Zemanové z roku 2007 – *Výzkum europeizace – aktuální problémy a perspektivy*, které přinášejí ucelený pohled na koncept europeizace. Nelze však opomenout ani na nejvýznamnější akademiky dané oblasti, jejichž práce byly využity především k představení různorodých definic zkoumaného konceptu. Kapitola společné dopravní politiky využívá širokého spektra zdrojů, od domácích monografií, přes zahraniční odborné příspěvky časopisech, až po dokumenty vydané Komisí, jednotlivá nařízení, judikaturu Soudního dvora, mezinárodní smlouvy a internetové zdroje. Dozajista by měla být vyzdvihnuta publikace Jiřího Průši a kolektivu, s názvem *Svět letecké dopravy*, která byla pro práci stěžejní, hlavně v podkapitolách o letecké dopravě jako celku. Autor se k dané publikaci během psaní práce často vracel, vzhledem ke komplexnosti celé monografie. Jediným negativním aspektem knihy je nevěnování dostatečného prostoru vývoji samostatné české letecké dopravy. Ve třetí části se čerpá především z domácích zdrojů a dokumentů, vzhledem k problematice řešené v kapitole. Autor se zde v malé míře opírá i o výstup diplomových prací na podobné téma, proto by rád

vyzdvihl především dílo Adama Kabeleho z roku 2015, který ve své práci, *Evropeizace dopravní politiky v ČR a její dopady*, poskytl cenné informace, které mě správně nasměrovaly. Poslední část je již jakýmsi průsečíkem předchozích kapitol, tudíž se některé zdroje opakují, přičemž je zde především nechán prostor pro autorův pohled na věc. V praktické části, která zakončuje diplomovou práci, je zhodnoceno dotazníkové šetření, které bylo realizováno za pomoci nástroje Google Forms a jehož výstupy jsou subjektivně zhodnoceny autorem.

1 Koncept Europeizace

V následující kapitole bude nejdříve pomocí historického exkurzu představena dynamika evropské integrace, která plyně naváže na zkoumaný koncept europeizace. Ten bude nejdříve obecně přiblížen a rozdělen na základě přístupů k jeho výzkumu, přičemž následně budou skrz politologické pojetí představeny definice nejvýznamnějších akademiků zabývajících se touto problematikou. Kapitola ve svých dalších částech řeší mechanismus zkoumaného konceptu, teoretické vymezení dle generací, trojdimenzionální pojetí, vnitřní změny na základě míry nesouladu a nebude opomenuta ani europeizace práva. Cílem kapitoly je představit teoretickou rovinu konceptu, tak aby byla v dalších kapitolách aplikovatelná na konkrétní, praktický příklad, v tomto případě na ochranu práv cestujících leteckých společností.

1.1 Vývoj a definice pojmu europeizace

Již od konce druhé světové války je patrné, že evropské politické elity usilovaly o určitou formu spolupráce mezi státy. Vše významně nastartovalo založení Evropského společenství uhlí a oceli, následováno Evropským hospodářským společenstvím a Euroatomem.¹ Tento způsob sblížování jednotlivých evropských států, který nazýváme evropskou integrací produkoval výsledky, které začaly být zkoumány různými vědeckými disciplínami, počínaje kategorií mezinárodních vztahů. Postupem času rostl nejen význam ale i kvantita výstupů Soudního Dvora, který svou činností v nemalé míře ovlivňoval právní řády členských zemí, což přitáhlo zájem teoretiků taktéž na oblast právní vědy. Také hospodářské sblížování provázeno tvorbou jednotného vnitřního trhu a společné měnové politiky rozšířilo výzkum i na ekonomickou oblast. Konečně 90. léta a přelom tisíciletí přinesly smlouvy z Maastrichtu, Amsterdamu, Nice či Lisabonu, které silně upevnily a zrychlily integrační proces do podoby v jakém ho známe dnes, což se projevilo širokým výzkumem v rámci politologie. Přesto je důležité zmínit, že v minulosti se k výzkumu evropské integrace přistupovalo výhradně z perspektivy jednotlivých států a jejich vlivu a motivace pro nadnárodní sblížování. To se díky zrychlené integraci a rostoucím kompetencím supranacionálních entit začalo právě v období 90.let měnit, jelikož vyvstala další otázka, a tedy zda Evropská unie, respektive její orgány působí na národní úrovni a v jakém rozsahu mění postavení států. Výsledky výzkumu prokázaly napříč širokým spektrem disciplín významný vliv a změny ve vnitřních strukturách, díky čemuž se začal objevovat nový koncept zkoumání tohoto fenoménu, a tedy europeizace.²

¹PLECHANOVÁ, Běla. 1950-1957 [online]. Euroskop.cz, [cit. 12. července 2020]. Dostupné na <<https://www.euroskop.cz/8885/sekce/1950-1957/>>.

²ZEMANOVÁ, Štěpánka. Výzkum europeizace – aktuální problémy a perspektivy. *Mezinárodní vztahy*, roč. 42, č. 1. 2007. s. 29-30.

Před akademiky se tedy otevřel nový prostor pro výzkum, jehož správné uchopení bylo do jisté míry závislé na správném definování.

Základním stavebním kamenem většiny výzkumů je nutnost patřičné definice. Od počátku zkoumání až doposud však prakticky neexistuje nějaká univerzální definice, která by autorem zkoumaný koncept dokonale vysvětlovala. Dokonce není ani na místě prohlásit europeizaci za teorii, jelikož nenaplnuje nutná definiční kritéria, kterými jsou ověřitelnost, konzistence, predikce a schopnost vysvětlit daný jev. Proto se v akademických kruzích spíše o europeizaci hovoří jako o neúplné teorii nebo konceptu.³ Stejně tak je možné se setkat s vícero verzemi daného pojmu, jako evropeizace nebo dokonce europeanizace, ačkoliv sémantika daných výrazů ve většině případů zůstává stejná.⁴ Jak tedy lze jednoduše vyvodit, výzkumníci přicházejí s různými definicemi, které jsou si více či méně podobné, nejčastěji s tím rozdílem, jestliže se koncept zkoumá v obecném měřítku nebo z pohledu určité vědní disciplíny.

Takovéto rozdělení je možno použít i při zkoumání definic, kdy se první zaměření snaží zachytit veškeré působení europeizace napříč disciplínami, ať už se jedná o historii, politologii, právní vědu, kulturu, náboženství až po společnou identitu, či životní styl, s cílem tvorby jednotné Evropy. Tento způsob maximalistického pojetí nám může přiblížit definice Dančáka, Fialy a Hlouška, kteří ve své publikaci představili nutně neuzavřený výčet 9 rovin europeizace, jak je názorně vidět v tabulce 1.

³ FILIPEC, Ondřej. *Europeizace: rámec pro analýzu*. Olomouc: Iuridicum Olomoucense, 2019. s. 15-16.

⁴ PILOUS, Patrik. *Evropeizace a Europeizace* [online]. Politicky-slovník.cz, 6. prosince 2017 [cit. 12. července 2020]. Dostupné na <<http://www.politicky-slovník.cz/eu/evropeizace-europeizace/>>.

Tabulka č.1: 9 rovin evropeizace

Rovina	Základní charakteristika	Související procesy
Historická	Pronikání Evropanů do zámorí	Kolonialismus, christianizace, kulturní asimilace a standardizace, změna prostředí
Mezinárodní	Nová definice role Evropy v současném mezinárodním prostředí	Vymezování se vůči USA, Rusku, asijským zemím atd., snaha vytvořit zahraniční a bezpečnostní politiku EU
Mezinárodního systému	Omezování role státu a nové úrovně demokratického rozhodování ve vnitřní politice a mezinárodních vztazích	Pokles role a významu národních států, post suverénní řád
Osobní	Vytváření a přijímání evropské identity	Doplňování či náhrada komunální, regionální, národní a státní identity
Ekonomická	Ekonomické dopady existence jednotného trhu v zemích EU	Harmonizace ekonomického prostředí, adaptace podniků, vznik jednotné evropské ekonomiky, společná monetární politika
Legislativní	Přijímání právních norem EU	Nezbytné přizpůsobování národní legislativy a právního prostředí podmínkám EU
Tranzitologická	Demokratické instituce a procesy v transformujících se zemích střední a jihovýchodní Evropy napodobují instituce a procesy demokratických zemí západní Evropy	Institucionální inženýrství podle západního vzoru, členství v západních institucionálních strukturách, trénink personálu v zahraničí.
EU	Vytváření nového evropského politického systému	Formování a posilování kompetenci EU, tvorba mechanismů reprezentace na úrovni EU
Členských států	Přizpůsobování vnitrostátní politiky, policie a politics změnám, které diktuje EU	Implementace evropských politik, změna taktiky politických aktérů

Zdroj: DANČÁK, Břetislav, FIALA, Petr, HLOUŠEK Vít. 2005 – vlastní úprava

Pokud se blíže na tabulku podíváme, je evidentní, že některé roviny se netýkají Evropské unie, ale Evropy jako celku, což potvrzuje správné zařazení přístupu autorů do obecného měřítka definice.⁵ Podobné vymezení můžeme sledovat i u autorů Fowlera a Bornemana, kteří na základě antropologického pojetí, mimo jiné, koncept připodobňují k amerikanizaci či sovětizaci, z čehož vyplývá, že se jejich výzkum neomezil pouze na Evropskou unii, ale vnímá evropeizaci jako celkovou proměnu potažmo sblížování Evropy ve všech jejích podobách.⁶

⁵DANČÁK, Břetislav, FIALA, Petr, HLOUŠEK, Vít. Evropeizace. Pojem a jeho konceptualizace. In DANČÁK, Břetislav, FIALA, Petr, HLOUŠEK, Vít (eds). *Evropeizace. Nové téma politologického výzkumu*. Brno: IIPS. 2005. s. 14.

⁶BOURNEMAN, John, FOWLER, Nick. Europeanization. *Annual Review of Anthropology*, roč. 26, 1997. s. 488.

V rámci diplomové práce je však stěžejní zkoumat koncept především v kontextu EU, v rámci politologické a právní disciplíny.

1.2 Europeizace v politologickém a právním pojetí

Druhou možností zkoumání je už mnohem konkrétnější přístup k danému tématu z pohledu jednotlivých disciplín. Hovoříme tedy o výzkumu v užším smyslu na základě systematizovaného konceptu. Pro oblast politologie a práva se největší souvislost nabízí právě s Evropskou unií, a tedy na *“dopady evropských integračních procesů na domácí úrovni, tedy změny vyvolané integračními procesy v různých sférách vnitřního prostředí státu.”* Konkrétněji je tedy většinou pro průzkum stěžejní, v jakém odvětví má EU vliv na státy, jakým způsobem toho dosahuje a jaké efekty to na dané země má. Existuje však nepřehledné množství definic různých autorů, kteří se vnitřními změnami v rámci svých prací zabývají více, méně nebo dokonce vůbec. To způsobuje především široký prostor pro uchopení konceptu europeizace, volnost při jejím definování nebo například sklony ke zkoumání pojmu z pohledu více disciplín.⁷

Pokud se podíváme přímo na definice renomovaných zahraničních autorů, uvidíme mnohé odlišnosti v přístupech. Robert Ladrech už v polovině devadesátých let vysvětlil, europeizaci v politologickém pojetí jako *“šířící se proces reorientace směru a podoby politiky do té míry, že se “politická a ekonomická dynamika Evropských společenství stává součástí organizační logiky národního politického života a tvorby domácích politik.”*⁸ Z čistě institucionální perspektivy, avšak podobným způsobem na dané téma nahlíží i Knill s Lemkuhlem, kteří se domnívají, že, *“ve své nejexplicitnější formě může policy-making na evropské úrovni spustit změny na národní úrovni tím, že předepisuje konkrétní institucionální požadavky, kterým se musejí členské státy přizpůsobit.”*⁹ Naproti tomu Caporaso, Cowlesová a Risse svou definici omezili na *“vznik a rozvoj výrazných struktur na úrovni vládnutí EU.”*¹⁰ Při srovnání daných přístupů je evidentní, že Ladrech a Knill s Lemkuhlem na vnitřní změny

⁷ZEMANOVÁ, Štěpánka. Výzkum europeizace – aktuální problémy a perspektivy. *Mezinárodní vztahy*, roč. 42, č. 1. 2007. s. 32.

⁸LADRECH, Robert. Europeanization of Domestic Politics and Institutions: The Case of France. *Journal of Common Market Studies*, roč. 32, č.1. 1994. s. 69-70.

⁹KNILL, Christoph, LEHMKUHL Dirk. How Europe Matters. Different Mechanisms of Europeanization. *European Integration online Papers*, roč. 3, č. 7. 1999. s. 1.

¹⁰COWLES, Maria, CAPORASO, James, RISSE, Thomas. *Transforming Europe: Europeanization and Domestic Change*. New York: Cornell University Press. 2001. s.3.

významně poukazují, naproti tomu třetí definice se jimi nezaobírá, ačkoliv, je autoři v dané práci paradoxně i tak zkoumají.¹¹

Své k tomu v průběhu let řekl i jeden z nejvýznamnějších autorů europeizace Claudio Radaelli, který ji přibližuje jako “*procesy a) konstrukce, b) rozptylování a c) institucionalizace formálních a neformálních pravidel, procedur, politických paradigmat stylů, způsobů uspořádání různých záležitostí a sdíleného přesvědčení a norem, které nejprve definují a konsolidují v politických procesech na úrovni EU a posléze dochází k jejich vtělení do logiky domácího (státního a substátního) diskurzu, politických struktur a veřejných politik*”. Tato definice sice vnitřní změny na úrovni státu do sebe pojímá, avšak má přesah na evropskou úroveň, kde dochází k jejich vzniku.¹² Při bližším pohledu na všechny čtyři pojetí můžeme vyvodit i další důležitý aspekt zkoumání, a to směr působení europeizace. U Ladrecha, Knilla, Lemkuhla a Raddaeliho je očividné, že proces začíná na unijní úrovni a směřuje k jednotlivým státům, kde se jeho efekty projeví. Naproti tomu Caporaso, Cowlesová a Risse uvádějí jako projev utvoření nadnárodních struktur, což implikuje vznik těchto snah na národní úrovni. Hovoříme tedy o směrově oboustranných perspektivách procesu europeizace, které jsou akademiky v prvním případě pojmenovány jako top-down a v druhém bottom-up.¹³

K tématu se vyjádřil i norský akademik Johan Olsen, který na základě politologického pojetí rozlišuje 5 sektorů užití pojmu europeizace. Za prvé se jedná o proměnu vnějších hranic, kde uvádí jako příklad teritoriální rozšiřování Evropské unie a s tím spojenou tvorbu jednotného politického prostoru. V druhém, respektive třetím případě Olsen hovoří o budování centra ve smyslu tvorby institucí na úrovni Evropské unie, které následně koordinují své působení a prosazují svůj vliv v různých sférách členských států, v podobě rozhodnutí, na základě prostředků, které jim byly svěřeny. Za čtvrté zdůrazňuje působení europeizace za vnějšími hranicemi Evropské unie v podobě exportu politické organizace. Konečně za paté zdůrazňuje vzájemnou propojenost čtyř již uvedených pojetí, při tvorbě projektu politické unifikace, avšak upřesňuje, že ne vždy platí korelace výše zmíněných bodů a politicky sílicího sjednocování Evropy.¹⁴ Pokud podrobíme Olsenův způsob definování stejné analýze, jako jsme učinili u definic předchozích, uvidíme jistou komplexnost v pojetí norského autora. Je evidentní, že

¹¹ ZEMANOVÁ, Štěpánka. Výzkum europeizace – aktuální problémy a perspektivy. *Mezinárodní vztahy*, roč. 42, č. 1. 2007. s. 33.

¹² RADAELLI, Claudio. Whither Europeanisation? Concept stretching and substantive. *European Integration online Papers*, roč. 4, č. 8. 2000. s. 3.

¹³ FILIPEC, Ondřej. *Europeizace: rámeček pro analýzu*. Olomouc: Iuridicum Olomoucense, 2019. s. 20.

¹⁴ OLSEN, Johan. Many faces of Europeanization. *Journal of Common Market Studies*, 2002, roč. 40, č. 5, s. 923-924.

upozorňuje na pronikání vlivu do vnitřního prostředí států, taktéž však poukazuje na přístup bottom-up. Navíc jeho znázornění zachycuje působení europeizace na všechny tři dimenze politiky, a tedy polity, policy a politics.¹⁵ Samotný bottom-up přístup může působit rozpačitě hlavně v souvislosti s integrací, jelikož se nabízí nesprávné užití obou pojmů jako synonyma. O rozdílu mezi europeizací a integrací bude pojednáno níže.

Europeizace zasahuje do mnoha vědeckých disciplín, z nichž má k politologii pravděpodobně nejbližší právo. Už od roku 1952, kdy svou činnost začal vykonávat Evropský soudní dvůr, až po současnost, formuje nezměrným množstvím judikátů nynější podobu právního systému nejen vymezeného území, ale proniká svým vlivem i za vnější hranice Evropské unie. Pro úplnost je taktéž nutné dodat, že nezávisle na Evropské unii funguje od 50. let taktéž Evropský soud pro lidská práva, který svým konáním taktéž samozřejmě ovlivňuje příslušné státy i Unii v oblasti, jak napovídá jeho název.¹⁶ Jedná se však o evropeizaci v obecném měřítku, přičemž účelem této práce je především zkoumat unijní perspektivu.

Nelze se tedy spokojit pouze s definicí, která vnímá europeizaci právní vědy jako sjednocování a přibližování různorodých právních systémů napříč jednotlivými státy. Jako nejsympatičtější vymezení autor považuje trojí rozdělení Cristiny Ferreiry, dle významu pojmu: První význam značí tvorbu nadnárodního systému norem a skládá se ze čtyř dimenzí, kterými jsou institucionální, materiální, aplikační a procesní. U institucionální dimenze hovoříme o přímém či nepřímém dopadu, kdy v prvním případě se jedná o formování právního systému, na základě dlouholeté činnosti Soudního Dvora, který je svébytný, díky čemuž ho nelze zařadit ani pod mezinárodní nebo vnitrostátní právo. Nepřímý dopad je jakousi reakcí na jeho existenci, a tedy formuje na úrovni členských států nutnost vzdělání v oblasti evropského práva. Procesní část definice Ferreiry poukazuje na vliv tohoto systému logicky v procedurální části výkonu práva. Příkladem, nechť poslouží řízení o předběžné otázce, kdy vnitrostátní soud žádá o správné vyložení dané formulace Evropský soudní dvůr v průběhu řízení, přičemž po jeho odpovědi se daným výstupem musí řídit. Z jiného úhlu pohledu můžeme do procesní dimenze zahrnout také EUROJUST, a tedy neformální spolupráci v oblasti soudu a justice. Z hlediska aplikační dimenze hovoříme o jistých obecných principech v rámci vztahu evropského a vnitrostátního práva, bez kterých by europeizace nebyla schopna efektivně fungovat. Jedná se

¹⁵ FILIPEC, Ondřej. *Europeizace: rámeček pro analýzu*. Olomouc: Iuridicum Olomoucense, 2019. s. 23.

¹⁶ EUROPEAN JUSTICE. *V Evropské unii ochranu základních práv zaručují na vnitrostátní úrovni ústavní systém členských států a na úrovni EU Listina základních práv Evropské unie* [online]. E-justice.europa.eu, 18. ledna 2019 [cit. 12. července 2020]. Dostupné na <https://e-justice.europa.eu/content_fundamental_rights-176-cs.do>.

tak typicky o princip aplikační přednosti nebo princip přímého účinku aktů práva EU. Konečně čtvrtou dimenzi tvoří materiální výstupy v podobě nařízení, směrnic, rozhodnutí, doporučení, stanovisek nebo také neformální dokumenty mezi které řadíme například Bílé a Zelené knihy.¹⁷

Ať už se jedná o formování vnitřního trhu a s ním spojené čtyři svobody volného pohybu, životní prostředí nebo lidská práva, vzájemná interakce výše zmíněných dimenzí přinesla nejen v těchto třech zmíněných oblastech nemalé změny. To má za následek europeizaci různých právních odvětví od rodinného až po trestní. Pokud se na daný fenomén podíváme z výzkumného hlediska je nutné opět rozlišovat, zda daný jev je následkem europeizace nebo ne. V tomto ohledu může být často komplikované oddělit autorem zkoumaný koncept s historickou globalizací planety na jejichž základě vzniklo mnoho mezinárodních dokumentů.

Druhý význam se dle Ferreiry soustředí na míru ovlivnění vnitrostátního práva europeizací. Právě slovo míra by mělo být klíčové pro takovýto způsob výzkumu. Z teoretického hlediska by jednoduše šlo vyvodit, že vnitřní struktury se kompletně přizpůsobí určitému tlaku a následně se dle toho chovají. V praxi je však situace odlišná, jelikož národy mají rozdílné historické právní kořeny a kulturu, následkem čehož vzniká rozdílnost v interpretační složce, přičemž každý se může lišit od jakéhosi ideálu různou mírou.

Poslední, ale neméně významnou oblastí je proces rozšiřování působnosti. Na tuto tematiku je možné nahlížet ze dvou úhlu. Za první Evropská unie v průběhu let neustále zvětšuje rozsah oblastí, do kterých zasahuje prostřednictvím právních aktů, což vytváří tlak ve vnitřních strukturách států tam, kde tomu v minulosti nebylo. Za druhé hovoříme o působnosti teritoriální, kdy se europeizační proces spouští v kandidátských státech, jež musí pro svůj úspěšný vstup splňovat nemalou sumu kritérií. Územní vliv se však neomezuje pouze na nově přistoupivší, ale také na státy, které se členy EU nikdy nemusí stát. V tomto případě vystupuje EU jako jistý ideální model právní úpravy, který vede jiné národy k inspiraci, a tedy dobrovolnému začlenění aktů do svého vnitrostátního právního řádu. Pro příklad můžeme opět obecně poukázat na politiku životního prostředí.¹⁸

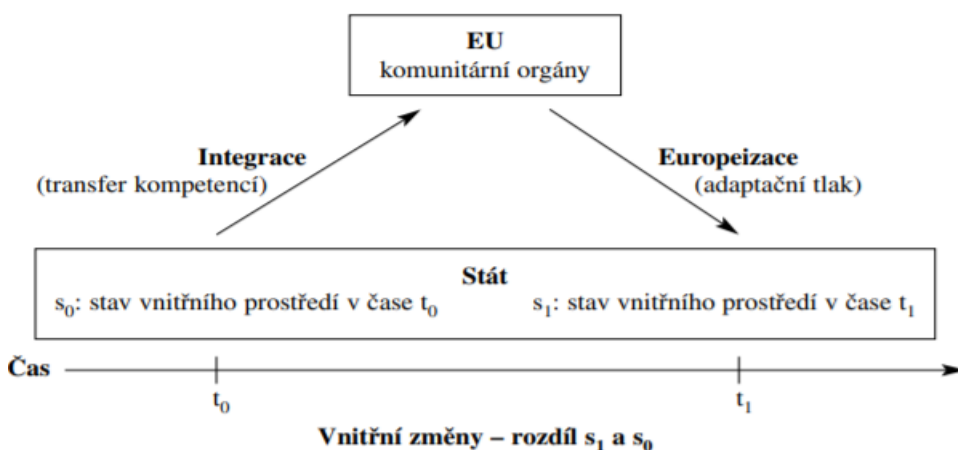
¹⁷FERREIRA, Cristina. Europeanisation of Law. In OLIVEIRA, Jorge, CARDINAL, Paulo (eds.) *One County, Two Systems, Three Legal Orders – Perspectives of Evolution*. Berlin: Springer. 2009. s. 171–190.

¹⁸FERREIRA, Cristina. Europeanisation of Law. In OLIVEIRA, Jorge, CARDINAL, Paulo (eds.) *One County, Two Systems, Three Legal Orders – Perspectives of Evolution*. Berlin: Springer. 2009. s. 171–190.

Již bylo vícekrát řečeno, že europeizace je primárně vliv nadnárodních struktur na domácí prostředí. To bylo taktéž většinou předmětem již výše zmíněného textu. Jakým způsobem však zpracovat informaci, kterou nám dává Caporaso, Cowles, Risse a částečně i Radaelli, a tedy, že na základě konceptu vznikají a rozvíjí se struktury na nadnárodní úrovni? Není přece daná definice spíše obrazem integrace? Na tyto otázky může pomoci odpovědět rozdělení výzkumu z pohledu dvou generací.

První z nich se dle Zemanové formovala dokonce už v 70. letech a svého vrcholu dosáhla v devadesátých. Jejím ukázkovým příkladem je již v této diplomové práci dobře známý Robert Ladrech, který se ve svých definicích omezuje na působení europeizace top-down a tedy z úrovně unijní na národní. Proces v tomto případě je nastartován integrací, díky které je možné formálně vybavit supranacionální entity mocí, jež následně europeizačním tlakem působí na státy. Výzkum je tedy primárně zaměřen na změnu ve vnitřních strukturách před a po těchto účincích. viz Obr.1

Obrázek č.1: pojetí europeizace I. generace

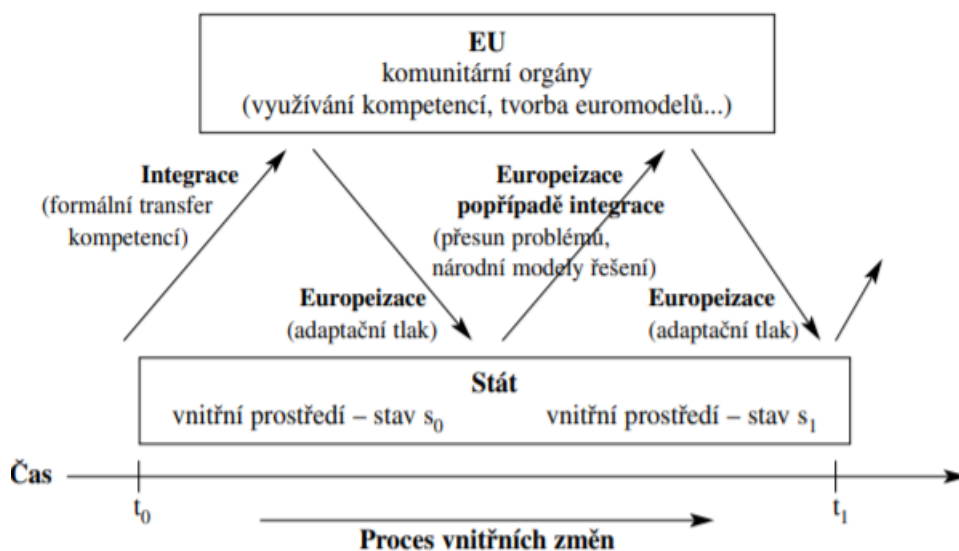


Zdroj: ZEMANOVÁ, Štěpánka. 2007.

Naproti tomu druhá generace badatelů dosahuje svého zlatého věku v období nového tisíciletí a zdůrazňuje nejen vliv top-down, ale také působení států na unijní struktury, tzv bottom-up přístup, přičemž nepopírá integrační proces, tedy nutnost počátečního transferu pravomocí. Hlavní rozdíl tkví však v tom, že s definicí pracuje na základě časového hlediska. Jednoduše lze tedy říci, že po formální stránce přesunu pravomocí a následném působení Unie na státy přichází jakási odpověď národní úrovně, která své problémy, potažmo modely fungování přesouvá zpět do nadnárodní struktury.¹⁹

¹⁹ZEMANOVÁ, Štěpánka. Výzkum europeizace – aktuální problémy a perspektivy. *Mezinárodní vztahy*, roč. 42, č. 1. 2007. s. 36.

Obrázek č.2: pojetí europeizace II. generace



Zdroj: ZEMANOVÁ, Štěpánka. 2007.

Nelze jen konstatovat, že státy v rámci integrace přesunuly pravomoci a tím jejich činnost končí. V praxi mohou na národní úrovni rezonovat témata, na jejichž základě různé skupiny vyvinou v pozitivním smyslu tlak na Unii, čímž akcelerují vývoj modelu v dané oblasti. Jejich zájmy tedy bezpochyby mají tendence ovlivnit i supranacionální sféru. Zde je možné uvést Adrienne Héritier a její předpoklad přenesení národního modelu na ten nadnárodní.²⁰ Pojetí druhé generace pracuje kromě tohoto oboustranného vertikálního procesu také s procesem horizontálním, kdy na sebe navzájem působí i jednotlivé státy. Na závěr je nutné dodat, že empirické zkoumání europeizace v pojetí druhé generace, a tedy hlavně přístupu bottom-up je nesmírně komplikované a prokázání kauzálního vztahu někdy skoro neřešitelný problém. Proto se kazuistika majoritně řídí dle generace první.²¹ Autor se domnívá, že vzhledem k neustálému technologickému pokroku a transparentnosti rozhodování Evropské unie je dnes už docela dobře možné empiricky zkoumat i bottom-up přístup. Mezi typické metody by se dal zařadit nejen monitoring legislativního procesu, ale také záznamy z jednání EP nebo národní strategie. Přesto je pravda, že obzvlášť citlivé motivy mohou ze své podstaty zůstat veřejnosti skryty.

²⁰HÉRITIER, Adrienne. „Leaders“ and „Laggards“ in European Clean Air Policy. In van WAA RDEN, Frans, UNGER, Brigitte (eds). *Convergence or Diversity? Internationalization and Economic Policy Response*. Avebury: Aldershot, 1995, s. 275-279.

²¹ZEMANOVÁ, Štěpánka. Výzkum europeizace – aktuální problémy a perspektivy. *Mezinárodní vztahy*, roč. 42, č. 1. 2007. s. 37.

1.3 Mechanismus europeizace

V předchozích podkapitolách bylo přiblíženo, co to vlastně europeizace je, co je náplní jejího zkoumání, jakým způsobem lze na ni nahlížet a jak se k ní akademicky přistupuje. Nyní je potřebné přiblížit samotný proces pronikání do vnitřních struktur států.

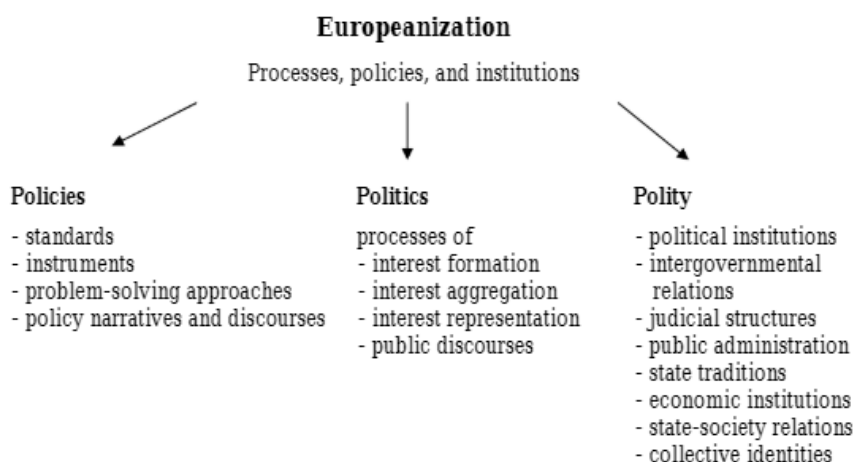
Evropská unie jako supranacionální entita ve spojení se svými institucemi disponuje různou velikostí pravomocí v jednotlivých oblastech. Formální způsob vzniku těchto nadnárodních prvků, proč k přenosu došlo a jaké jsou jeho cíle zkoumají integrační teorie. Pro europeizaci jsou však nejvíce důležité dopady oněch integračních procesů, a to především na státních úrovních. Unijní orgány nejprve na základě svých kompetencí a rozhodovacích procesů utvářejí v jednotlivých odvětvích modely správy, které národy následně musí různými způsoby zakomponovat do vnitrostátního fungování. Charakter onoho modelu je ovlivněn mnohými proměnnými, ať už je to ráz právního zakotvení, typicky pomocí nařízení či směrnice, způsob schvalování nebo jeho konkrétní obsah, který může spadat například do politiky společné či koordinované. Při zvážení těchto i dalších neuvedených faktorů vykryštalizuje model striktní nebo volnější povahy. Po fázi schválení mají tedy dotčené národy povinnost zavést model do národní sféry dle způsobu, který byl určen. Daný proces vyvíjí na státy dvě různé formy adaptačního tlaku. Zemanová je rozděluje na nepřímý a přímý, kdy u prvního jmenovaného hovoříme o tlaku pramenícího z povahy supranacionality, který byl podpisem vstupu do EU přijat, v druhém případě hovoříme už o nějakém stimulu, pro příklad finančním, který motivuje stát k tomu, aby očekávaného výsledku dosáhl. Dopad procesu se ve vnitřním prostředí projevuje změnami explicitními, které přímo vycházejí z konkrétního aktu a změnami implicitními, které naopak bývají aktem pouze vyvolány nebo s ním přímo nemusí významně souviset. Jako příklad může posloužit změna veřejného mínění.²²

Z politologického hlediska se nelze omezit pouze na tvrzení, že koncept paušálně ovlivňuje politiku členských států. Čeština bohužel nedisponuje adekvátním názvoslovím, aby byla schopna vytyčit dimenze politik na které europeizace vyvíjí různý vliv. Angličtina však ano, přičemž analytické rozdělení pozorujeme ve třech sférách, nazývané polity, policy a politics. Oblast polity se dá považovat za statický prvek, který vyjadřuje celkový institucionální charakter, standard či hodnotový rámec, politics je naopak dynamická složka soustředující se na střet zájmu skupin (politických stran) či jednotlivců. Konečně dimenze policy pojímá

²²ZEMANOVÁ, Štěpánka. Výzkum europeizace – aktuální problémy a perspektivy. *Mezinárodní vztahy*, roč. 42, č. 1. 2007. s. 34.

materiální složku politiky, respektive její výstupy (právní akty).²³ Tanja Borzel a Tomas Risse z dimenzionálního pojetí vycházejí a ukazují konkrétně, jakým způsobem se europeizace v daných sférách projevuje a zkoumá.

Obrázek č.3: Trojdimenzionální působení europeizace



Zdroj: BÖRZEL, Tanja, RISSE, Thomas. 2003.

Z politologického hlediska je tedy vhodné přizpůsobit výzkum europeizace konkrétnímu tématu, které se dá, dle obrázku výše zařadit. Problémem současné doby je však nerovnoměrné zkoumání jednotlivých dimenzí. Důvodem se zdá být především rozdílnost již výše zmíněných změn na národní úrovni v oblasti prokazatelnosti. Zatímco explicitní dopady jsou snadněji pozorovatelné, tudíž většinově přitažlivější pro výzkum, u implicitních je situace komplikovanější.²⁴ To potvrdil i Robert Ladrech ve své přeformulované definici z roku 2010, kdy na námi zkoumaný koncept nahlíží jako na *”změnu uvnitř členského státu, jejíž motivační logika je svázána s politikou EU (policy) nebo rozhodovacím procesem. Primárním zájmem jakéhokoliv výzkumu europeizace, je tak nalezení kauzálního vztahu a ověření dopadu EU na domácí změnu.”*²⁵ Bavíme se tedy o nutnosti prokázání kauzálního vztahu mezi unijní úrovní a státem, přičemž je nutné brát v potaz i jiné možné příčiny daných změn, typicky globalizaci, která v mnoha případech může s europeizací souviset. Podobnou optikou se na problematiku souvislosti dívá i Simon Bulmer, který ve svém článku odhaluje nedostatky studia europeizace,

²³ INSTITUT POLITICKÉHO MARKETINGU. *Trojdimenzionální pojetí politiky* [online]. Politickymarketing.com, 2013 [cit. 12. července 2020]. Dostupné na <<http://politickymarketing.com/glossary/polity-politics-policy>>.

²⁴ ZEMANOVÁ, Štěpánka. Výzkum europeizace – aktuální problémy a perspektivy. *Mezinárodní vztahy*, roč. 42, č. 1. 2007. s. 34.

²⁵ LADRECH, Robert. *Europeanization and National Politics*. London: Palgrave Macmillan, 2010. s. 2.

přičemž jednou z nich je právě nedostatečný metodologický výzkum a prokazatelnost kauzality, což považuje za jeden ze čtyř z klíčových problémů celého konceptu.²⁶

Dalším předmětem výzkumu navazující na tuto tematiku je vytyčení rozdílu mezi EU a státy v určitých oblastech, a s tím přicházející reakce na europeizační tlaky konkrétních modelů. Aby bylo možné onu reakci zkoumat, je stěžejní, aby na začátku procesu existoval jakýsi nesoulad mezi předpokládanou unijní a vnitrostátní úpravou.²⁷ Tento nesoulad si získal v akademické sféře anglický termín *misfit*. Ten může mít různou velikost, která je určena rozdílem změn, které pro jednotlivé státy unijní úprava představuje. Velikost *misfitu* tedy může vyvolávat rozdílné reakce z perspektivy států. Tanja Börzel a Thomas Risse tvrdí, že *“čím nižší kompatibilita mezi evropskými a domácími procesy, politikami a institucemi, tím větší tlak na adaptaci”*. Definice má hlavní nedostatek v tom, že působí paušálně a nerespektuje rozdílnou důležitost jednotlivých oblastí pro určité státy. Je tedy možné tvrdit, že existence velkého *misfitu* může být někdy jednodušeji smazána než malý *misfit* v oblasti, která je pro daný národ významná.²⁸

První pokusy o pojmenování onoho nesouladu a jeho výzkum můžeme přiřadit Adrienne Héritier. Ta stála v polovině devadesátých let u zrodu vývoje tohoto pojmu, přičemž předpokládala, že státy mají za cíl zachovat neměnnost svých politik, přičemž aby toho dosáhly, snaží se prosazovat svou domácí praxi na unijní úrovni, tak aby následně vytvořený model byl takřka totožný s jejich dosavadním. Výsledek jejich snahy může být úspěšný, částečně úspěšný nebo neúspěšný, přičemž v prvních dvou příkladech jsou transakční náklady nízké, tudíž soulad proběhne bez větších problémů. Pokud nastane poslední možnost, státy nebudou ochotny se danému modelu přizpůsobit.²⁹

²⁶BULMER, Simon. Theorizing Europeanization. In GRAZIANO, Paolo, P. MAARTEN Vink.

Europeanization: New Research Agendas. Basington, Hampshire: Palgrave Macmillan, 2008. s. 56-57.

²⁷ CÍSAŘ, Ondřej. Evropeizace a obhajoba zájmů: základy analytického rámce. In DANČÁK, Břetislav, FIALA, Petr, HLOUŠEK, Vít (eds). *Evropeizace. Nové téma politologického výzkumu*. Brno: IIPS. 2005. s. 57.

²⁸ FILIPEC, Ondřej. *Evropeizace: rámec pro analýzu*. Olomouc: Iuridicum Olomoucense, 2019. s. 20.

²⁹ HÉRITIER, Adrienne. „Leaders“ and „Laggards“ in European Clean Air Policy. In van WAA RDEN, Frans, UNGER, Brigitte (eds). *Convergence or Diversity? Internationalization and Economic Policy Response*. Avebury: Aldershot, 1995, s. 275-279.

Obrázek č. 4: Vztah mezi nesouladem, europeizací a vnitřní změnou

Počáteční stav	Europeizace shora dolů	Vnitřní změna	Konečný stav
V souladu s euromodelem	Ne (<i>není nutná</i>)	Ne (<i>není nutná</i>)	V souladu s euromodelem
V mírném nesouladu s euromodelem	Ano	Ano	V souladu s euromodelem
Ve výrazném nesouladu s modelem EU	Ano	Ne	Ve výrazném nesouladu s modelem EU

Zdroj: HÉRITIER, Adrienne. 1995.

Héritier tak svým přístupem k misfitu dle autora jasně poukazuje na existenci vertikálního působení europeizace bottom-up, jak již bylo nastíněno v dřívější části této práce.

Detailněji už na samotný princip reakce vnitřního prostředí nahlíží Tanja Börzel, podle níž existuje pět různých variant. V prvním případě hovoříme o výrazu absorpce, který je užíván, pokud model nijak zásadně neovlivní směřování domácí sféry v dané oblasti. Spíše se jedná o menší změny technického rázu bez významnějšího dopadu. Akomodace naproti tomu už obsahuje jistou rozdílnost unijních prvků, což implikuje větší změnu na státní úrovni, na druhou stranu se ani v tomto případě nejedná o elementární obrat charakteru vývoje. Pro důležitou změnu, která mění samotnou podstatu určité sféry, se vžil pojem transformace. Zde je již možné sledovat silný posun logiky fungování, zásadních součástí a odlišný náhled na ně. Mimo tyto tři termíny, existují však ještě dvě možnosti reakce na europeizaci, které můžeme pomyslně zařadit na opačnou stranu. Jedná se o inercii a regresi, kdy v prvním případě nedochází k žádné odezvě a v druhém nastávají tlaky, které více či méně oddalují domácí perspektivu od té unijní.³⁰ dynamické pojetí europeizace nám díky rozdělení výše ukazuje, že každý stát může na jakýkoliv model vyprodukovat odlišné reakce, čímž může docházet nejen ke sblížení, ale taktéž ke vzájemnému oddalování.

Obsahem úvodní kapitoly bylo nejdříve teoreticky zařadit zkoumaný pojem a následně ho definovat. To se z univerzální perspektivy ukázalo být nemožné, jelikož každý autor vnímá podstatu europeizace více či méně odlišným způsobem. Nastíněn byl teoretický výzkum konceptů, ať už z perspektivy obecného měřítko nebo určité vědní disciplíny, konkrétně politologické a právní, vzhledem k účelům této práce. Nebyl opomenut ani pohled na výzkum dle optiky generačních pojetí, které úzce souvisí se směry působení europeizace a ukazují rozdíl

³⁰BÖRZEL, Tanja, RISSE, Thomas. Conceptualizing the Domestic Impact of Europe. In FEATHERSTONE, Kevin, RADAELLI, Claudio. (eds): *The politics of Europeanization*. New York: Oxford University Press, 2003. s. 70-71.

mezi zkoumaným konceptem a integrací. Třetí část kapitoly byla věnována mechanismu působení a reakci vnitřního prostředí na změny uskutečňované europeizačními tlaky. Tato teoretická část práce je stěžejní pro následnou komparaci obsáhlých prvků se změnami v oblasti práv cestujících letecké dopravy na území České republiky v minulých letech.

2 Společná dopravní politika EU

V této části práce se autor nejdříve zabývá společnou dopravní politikou jako celkem, přičemž důraz je především kladen na vývoj v průběhu let, současná fakta, krátkodobé cíle i dlouhodobé vize. Tato obecná charakteristika je důležitá pro pochopení základní ideje EU v rámci celého odvětví, na které je logicky postaveno i směřování jednotlivých dopravních oborů. Následně se v průběhu kapitoly práce stále zužuje směrem ke konkrétnějším tématům, od rozvoje letecké dopravy, přes ochranu pasažérů až k nejdůležitějšímu nařízení 261/2004, jehož podrobná analýza zodpoví výzkumnou otázku: Jak nařízení 261/2004 ovlivnilo ochranu práv cestujících leteckých společností a do jaké míry je tato úprava efektivní?

Jedním z nejdůležitějších cílů Evropské unie bylo dotvoření vnitřního trhu a pokračující, prohlubující se liberalizace volného pohybu osob, zboží, služeb a kapitálu. V současnosti je možné si pod tím představit ekonomickou integraci a kooperaci 27 států Evropy, přičemž se jedná o nejpokročilejší integraci, z hlediska světové ekonomiky.³¹ Aby však základní aspekty vnitřního trhu, a tedy i primárního práva byly naplněny, musí existovat funkční logistická složka, která významně napomáhá správnému fungování. V tomto případě je tato složka regulována tzv. společnou dopravní politikou Evropské unie, jejíž hlavní cíl je zajistit efektivní dopravní systém napříč celým územím, tak aby trh přepravních služeb fungoval co možná neúčinněji, vzhledem k celkovému rozsahu Společenství.³² Pro ukázkou významu celého dopravního odvětví je možné uvést, že v roce 2019 byl podíl dopravy na hrubém domácím produktu Unie okolo 5 %, přičemž v členských státech tento sektor tvoří přibližně 5% zaměstnanosti.³³

Ačkoliv dnes řadíme dopravní sektor společně se zemědělským, obchodním a měnovým do společných politik, nad kterými má Unie již velkou kontrolu, existuje zde stále mnoho oblastí, které si členské státy v rámci své kompetence regulují samy. Není proto jednoduché dosáhnout jakéhosi ideálu, který by zcela odstranil veškerá omezení na cestě k bezchybnému fungování. Nepomáhá tomu ani různorodost celého sektoru, který je tvořen různými způsoby dopravy, a tedy silniční, leteckou, železniční, vodní či potrubní. Hlavními problémy, se kterými

³¹URBAN, Luděk. *Základní informace o vnitřním trhu* [online]. Euroskop.cz, [cit. 2. července 2020]. Dostupné na <<https://www.euroskop.cz/8739/sekce/zakladni-informace-o-vnitrnim-trhu/>>.

³²FOJTÍKOVÁ, Lenka, LEBIEDZIK, Marian. *Společné politiky Evropské unie*. Praha: C.H. Beck, 2008. s. 119-120.

³³EUROSKOP. *Doprava* [online]. Euroskop.cz, [cit. 2. července 2020]. Dostupné na <<https://www.euroskop.cz/8949/sekce/doprava/>>.

Unie svádí boj, je neustálý růst, neefektivita a nekompaktnost celého sektoru. V praxi to znamená, že přibývající frekvence dopravy zatěžuje nedostatečnou infrastrukturu, která následně zaznamenává hospodářské ztráty a spotřebou pohonných hmot navíc znečišťuje životní prostředí více, než je nezbytně nutné.³⁴ Z textu je dle autora vyvoditelné, že dopravní sektor je stále se vyvíjející složka, na jejíž fungování a problémy reaguje Unie operativně od samého počátku utváření této společné politiky. Poslední úpravou, která definuje současné cíle SDP a klíče k uskutečnění, je dokument *Doprava 2050* z roku 2011³⁵ a nejnovější Bílá kniha: *Plán jednotného evropského dopravního prostoru*. Mezi hlavní úkoly patří dotvoření transevropských sítí s multimodálními uzly, vymýcení vozidel s konvenčním palivem ve městech o polovinu do roku 2030 respektive úplně do roku 2050, prostřednictvím investic do výzkumu, snížení emisí o 40 % v lodní dopravě, užívání nízkouhlíkových paliv v letectví, a to v řádu necelé poloviny celého odvětví, a taktéž přesun meziměstské a středně dlouhé silniční dopravy na železnici i lodě o celých 50 %. Pokud se tyto velice náročné cíle podaří do roku 2050 splnit, mělo by to vést nejen ke kvalitní optimalizaci, ale taktéž k významné podpoře zaměstnanosti, hospodářskému růstu a ke snížení celkových emisí z dopravy o 60 %.³⁶

2.1 Vývoj společné dopravní politiky

Historickým milníkem pro vznik SDP je považována Římská smlouva (Smlouva o založení EHS) z roku 1957. Od svého počátku až dodnes prošlo toto odvětví komplikovaným vývojem, přičemž tento oficiální dokument ukazoval základní směry, kterými by se měl dopravní sektor v následujících letech ubírat. Jednalo se především o zdravé konkurenční prostředí všech způsobů dopravy bez preferencí, nulovou diskriminaci dopravců na základě státní příslušnosti, povolení kabotáže, a také snaha o liberalizaci, spojená s utvořením společných pravidel pro státy EHS. Výsledkem měla být posílená konkurence, a s tím logicky související snížení nákladu.³⁷ Dnes se však nedá říct, že by první roky tohoto projektu byly

³⁴EUROPEAN COMMISSION. *Transport in the European Union Current Trend and Issues* [online]. Ec.europa.com, duben 2018 [cit. 12. července 2020]. Dostupné na <<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2018-transport-in-the-eu-current-trends-and-issues.pdf>>.

³⁵EUROPEAN COMMISSION. *Transport 2050: Commission outlines ambitious plan to increase mobility and reduce emissions* [online]. Ec.europa.com, 28. března 2011 [cit. 12. července 2020]. Dostupné na <http://Transport_2050_Commission_outlines_ambitious_plan_to_increase_mobility_and_reduce_emissions.pdf>.

³⁶EUROPEAN COMMISSION. *Bílá kniha: Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje* [online]. Mdcz.cz, 28. března 2011 [cit. 19. července 2020]. Dostupné na <<https://www.mdcz.cz/getattachment/Dokumenty/Evropska-unie/Zakladni-dokumenty/Bila-kniha-Plan-jednotneho-evropskeho-dopravniho-prostoru-%E2%80%93-vytvoreni-konkurenceschopneho-dopravniho-systemu-ucinne-vyuzivajiciho-zdroje.pdf.aspx>>.

³⁷Smlouva o založení Evropského hospodářského společenství ze dne 25. března 1957, čl. 7–8; 33–36.

úspěšné. Prakticky až do poloviny osmdesátých let nebylo dosaženo takového pokroku, který byl očekáván, a to hlavně z důvodu neochoty členských států, které tehdy neměly zájem přenést pravomoci do supranacionální sféry a spíše se samy soustředily na svou vnitrostátní dopravu. Jednak zde byla překážka monopolu, a byla do nich investována velká porce veřejných investic. Za druhé hrála svou roli i geografická lokace jednotlivých členů Společenství, přičemž ti na okraji sice logicky apelovali na liberalizaci dopravy, avšak silné Německo nebo Itálie dávaly přednost harmonizaci jiných politik, které v tu chvíli byly pro ně, jakožto suverény, důležitější. Z opačné perspektivy je však třeba poukázat na aktivní postoj Unie, a to konkrétně Komise. Ta během této ne příliš produktivní éry vytvořila, například Schaussovo memorandum z roku 1961, kde poprvé ukázala praktickou realizaci cílů Římské smlouvy. Navzdory dalším pokusům této instituce v následujících letech jsme se ale většího pokroku nedočkali. Nic na tom nezměnil ani vstup nových členů a reformulace cílů v 70. letech.³⁸

Situace vy eskalovala až v roce 1983, kdy byla podána žaloba Evropským parlamentem na Radu EU za nečinnost. O dva roky později bylo potvrzena Evropským soudním dvorem³⁹ a v roce 1986 vznikl i Jednotný evropský akt, který jako první revidoval Římské smlouvy od svého vzniku.⁴⁰ Tomu předcházela Bílá kniha o dokončení vnitřního trhu z roku 1985, která vymezila základní nedostatky, které je nutné napravit k efektivnímu fungování vnitřního trhu do roku 1993, přičemž právě dopravní liberalizace byla důležitou součástí.⁴¹ JEA vedl k rychlému sledu události, především díky efektivnějšímu hlasování v Radě EU, formou kvalifikované většiny. Během následujících tří let byla tedy postupně do SDP zapojena námořní i letecká doprava, a navíc liberalizována nákladní automobilová doprava. Souběžně s těmito událostmi začalo docházet k progresivnějšímu rušení různých omezení, které byly v rozporu s efektivním vnitřním trhem, jmenovitě například se jednalo o zrušení kontroly zboží na hranicích, volný pohyb osob všech kategorií nebo třeba zpřístupnění státních zakázek firmám z jiného členského státu. Tato léta se dají považovat za velice úspěšná, jelikož v roce 1993 bylo splněno zhruba 90 % úkolů z Bílé knihy, díky čemuž je daný letopočet spojován se skutečným dotvořením vnitřního trhu.⁴² Dopad těchto činů se v dopravě projevil především rozvojem

³⁸FOJTÍKOVÁ, Lenka, LEBIEDZIK, Marian. *Společné politiky Evropské unie*. Praha: C.H. Beck, 2008. s. 138-139.

³⁹Soudní dvůr: Rozsudek ze dne 22. května 1985, *Evropský Parlament v Rada Evropských společenství*, 13/83, bod 70.

⁴⁰Single European Act ze dne 29. června 1987, čl. 6–29.

⁴¹EUROPEAN COMMISSION. *Bílá kniha: Dokončení vnitřního trhu* [online]. Eur-lex.europa.eu, 28-29. června 1985 [cit. 19. července 2020]. Dostupné na <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:51985DC0310&from=EN>>.

⁴²URBAN, Luděk. *Historie vnitřního trhu* [online]. Euroskop.cz, [cit. 2. července 2020]. Dostupné na <<https://www.euroskop.cz/8732/sekce/historie-vnitriho-trhu/>>.

infrastruktury, zvýšením konkurence, snížením cen a kvalitnějším propojením odlehlých úseků se zalidněnými oblastmi.

V roce 1992 je vydána další Bílá kniha a poté podepsána Maastrichtská smlouva, jakožto jedna z nejdůležitějších smluv Společenství vůbec. Oba dokumenty vytyčily hlavní cíle pro vývoj dopravy následujících let, přičemž základ pro jejich plnění spočíval v přenesení pravomocí na supranacionální úroveň. Z konkrétně vymezených bodů lze hovořit o snaze liberalizovat veškerá dopravní odvětví, tvorbě společných podmínek pro mezinárodní dopravu, výstavbě transevropských sítí za účelem optimalizace nebo také snížení znečištění, které tento obor produkuje. Poprvé byl kladen významný důraz také na zvýšení bezpečnosti na silnicích, v rámci společné regulace.^{43 44} Na přelomu tisíciletí nešlo jednoznačně říct, zda by se SDP dala považovat za úspěšný projekt. Názory byly různé, na jednu stranu rokem 1985 začaly státy s unijními orgány spolupracovat, a hlavně definovat, jak by měla dopravní politika v budoucnu vypadat, přičemž rozvoj byl progresivní. Na druhou stranu odborníci přiznávají, že tato snaha přišla velice pozdě, a to hlavně v závislosti obrovského růstu dopravy, na který nebyla infrastruktura připravena. To se samozřejmě promítlo do ekonomicky nadbytečných nákladů a nadměrného znečištění životního prostředí.⁴⁵

S ukončením Akčního plánu přichází na scénu další Bílá kniha, tentokrát s podtitulem „*Evropská dopravní politika pro rok 2010: Čas rozhodnout*“. Jak název napovídá, dokument se opět věnuje několika desítkám úkolů, které měly být splněny do výše zmíněného data. Mezi ně lze zařadit například celkovou optimalizaci, usměrnění letecké dopravy, podporu lodní dopravy nebo revitalizaci železnic. Vzhledem k cílům je patrné, že společným původcem je podpora udržitelného rozvoje, a tedy ochrana životního prostředí.⁴⁶ Úspěšnost úmyslů této knihy z roku 2001 byla po polovině doby platnosti přezkoumána, přičemž hlavní úskalí z předchozích dokumentů stále zůstávala. Naopak se však již povedlo vytvořit některé transevropské sítě, dokončit podmínky pro spravedlivou obchodní soutěž, zahájit projekt Jednotné evropské nebe i posílit práva cestujících leteckých společností, kterým bude s ohledem na tuto diplomovou

⁴³EUROPEAN COMMISSION. *Bílá kniha: The Future Development of Common Transport Policy: A Global Approach to the Construction of a Community Framework for Sustainable Mobility* [online]. Aei.pitt.edu, 2. prosince 1992 [cit. 19. července 2020]. Dostupné na <http://aei.pitt.edu/1116/1/future_transport_policy_wp_COM_92_494.pdf>.

⁴⁴Maastrichtská smlouva o Evropské unii ze dne 29. června 1992, čl. 75; 129.

⁴⁵FOJTÍKOVÁ, Lenka, LEBIEDZIK, Marian. *Společné politiky Evropské unie*. Praha: C.H. Beck, 2008. s. 140-141.

⁴⁶EUROPEAN COMMISSION. *Bílá kniha: Evropská dopravní politika pro rok 2010: Čas rozhodnout*. [online]. Ec.europa.com, 12. září 2001 [cit. 19. července 2020]. Dostupné na <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/doc/2001_white_paper/lb_texte_complet_en.pdf>.

práci logicky věnována samostatná část níže.⁴⁷ V roce 2011 přišla, již výše představená, doposud poslední Bílá kniha “*Plán evropského jednotného dopravního prostoru-vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje*”, která ukazuje praktickou náplň toho, jak by mělo být cílů strategie Doprava 2050 dosaženo.⁴⁸ I tato kniha byla v mezidobí přezkoumána, přičemž se potvrdilo tak jisto jako v minulých letech, že zásadní problémy stále přetrvávají.⁴⁹

Dopravní politika prošla od svého začátku až k dnešnímu dni velkým vývojem. Bylo dosaženo významných pokroků v oblasti technologie i bezpečnosti, poměrově se snížilo znečištění ovzduší, došlo k odstranění mnoha omezení, která bránila efektivnímu fungování vnitřního trhu a taktéž se zlepšily podmínky pracujících v dopravním odvětví. I tak je ale před SDP celá řada úkolů, kterými je více než nutné se zabývat. Mezi těmi nejpálčivějšími je závislost na ropě, přetížení některých odvětví, nerovnoměrný rozvoj infrastruktury, nebo stále nedostačující ochrana životního prostředí. Zda se do roku 2050 podaří dosáhnout vymezených cílů je však nemožné dnes říct, jelikož samotná Unie označuje tento úkol za extrémně náročný.

2.2 Letecká doprava

Letecká doprava zažívá v posledních desetiletích veliký rozmach. Dokumentuje i statistika počtu přepravených cestujících v EU, která v roce 2017 poprvé překonala hranici jedné miliardy.⁵⁰ Tento progresivně rostoucí dopravní obor je upřednostňován jednak díky rychlosti a komfortu, který nabízí, ale dnes již taktéž kvůli atraktivní ceně. Rostoucí trend můžeme přisoudit dvěma základním faktorům, a to technologickému pokroku a liberalizaci, která zapříčinila vznik silné konkurence, která tlačí na pokles cen letenek. Nezanedbatelnou roli hraje samozřejmě i bezpečnost tohoto odvětví, která je statisticky největší.⁵¹ V této části práce bude přiblížen vývoj letecké dopravy v mezinárodním kontextu s větším důrazem na práva

⁴⁷FOJTÍKOVÁ, Lenka, LEBIEDZIK, Marian. *Společné politiky Evropské unie*. Praha: C.H. Beck, 2008. s. 143.

⁴⁸EUROPEAN COMMISSION. *Bílá kniha: Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje* [online]. Mdcz.cz, 28. března 2011 [cit. 12. července 2020]. Dostupné na <<https://www.mdcz.cz/getattachment/Dokumenty/Evropska-unie/Zakladni-dokumenty/Bila-kniha-Plan-jednotneho-evropskeho-dopravniho-prostoru-%E2%80%93-vytvoreni-konkurenceschopneho-dopravniho-systemu-ucinne-vyuzivajiciho-zdroje.pdf.aspx>>.

⁴⁹EUROPEAN PARLIAMENT. *Zpráva o provádění bílé knihy o dopravě z roku 2011: hodnocení a cesta k udržitelné mobilitě* [online]. Europarl.europa.eu, 29. července 2015 [cit. 19. července 2020]. Dostupné na <https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-8-2015-0246_CS.html>.

⁵⁰EUROPEAN COMMISSION. *Statistika přepravy cestujících* [online]. Ec.europa.com, 8. ledna 2020 [cit. 21. července 2020]. Dostupné na <https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Passenger_transport_statistics/cs&oldid=456673#Cestuj.C3.ADc.C3.AD_v_leteck.C3.A9_doprav.C4.9B>.

⁵¹PRŮŠA, Jiří a kol. *Svět letecké dopravy*. 2. vydání. Praha: Galileo Training, 2015. s. 38.

cestujících. Následně bude obdobný princip aplikován i na perspektivu společné dopravní politiky, přičemž zde bude do detailu rozebrána legislativní činnost Evropské unie vzhledem k tématu práce.

2.2.1 Letecká doprava v mezinárodním kontextu

Vznik leteckého dopravního odvětví datujeme na počátek 20. století. V tu dobu již bylo uskutečněno několik prvních pokusů o přelet. Ve chvíli, kdy technologie umožnila letadlům překročit hranici vlastního státu, byla nutná právní mezinárodní regulace. Prvním takovým dokumentem byla Pařížská úmluva z roku 1919, která byla ratifikována 33 státy včetně Československa. Ve svém obsahu řešila suverenitu státu nad vzdušným prostorem a bezproblémový přelet nad cizím územím. Smlouva taktéž založila Mezinárodní komisi pro civilní letectví a stala se jakýmsi vzorem pro další dokumenty přijaté za podobným účelem. Zanikla v roce 1944, kdy byla nahrazena Chicagskou úmluvou.⁵² S rostoucí tendencí daného odvětví bylo nutné začít řešit i odpovědnost dopravce za způsobenou škodu. Zde na scénu vstupuje právě Varšavská úmluva z roku 1929, která unifikovala nevyváženost pravidel týkající se odpovědnosti mezi státy. Obsahově se dokument zabývá osobami, zavazadly a zbožím, přičemž je z povahy závazná pouze pro své signatáře. Z hlediska významnosti je tato smlouva považována za samotný vrchol. Nejenže je stále platná, ale dodnes byla ratifikována 152 státy, což z ní dělá jednu z nejrozšířenějších mezinárodních smluv vůbec. V roce 1999 byla novelizována tzv. Montrealskou úmluvou, která ji měla pro svou aktuálnost prakticky ve všech aspektech nahradit.⁵³ Jelikož však nebyla MÚ ratifikována ve všech státech, je ta Varšavská stále platná.⁵⁴

Když se pokusíme na moment pominout veškerá negativa, které 2. světová válka přinesla, zjistíme, že toto období bylo velice přínosné pro technologický pokrok v letecké dopravě. To způsobilo její enormní nárůst, na což tehdejší právní úprava nebyla dostatečná. V roce 1944 byla tedy uskutečněná Chicagská konference s účastí 52 států, jejíž nejvýznamnějším výstupem byla Úmluva o mezinárodním civilním letectví (Chicagská úmluva). Tento dokument, který byl doposud osmkrát novelizován, nahradil Pařížskou smlouvu, je považován za základní stavební kámen současného civilního letectví, přičemž řešil harmonizaci

⁵²ČAPEK, Jan, KLÍMA, Richard, ZBÍRALOVÁ Jaroslava. *Civilní letectví ve světle práva*. Příbram: LexisNexis CZ, 2005. s.12-14

⁵³TRUXAL, Steven. Air carrier liability and air passenger rights: a game of tug of war?. *Journal of International and Comparative Law*, roč. 4, č.1. 2017. s. 4-6.

⁵⁴HORNÍK, Jiří. *Historie, regulace a právo v letecké dopravě, role letecké dopravy v globálním světě* [online]. Flying-revue.cz, 24. července 2018 [cit. 12. července 2020]. Dostupné na <<https://www.flying-revue.cz/svet-letecke-dopravy-2>>.

technických parametrů pro kontrolovaný vývoj, a tudíž stabilní ekonomický rozvoj. Za účelem dohledu nad vývojem mezinárodního letectví byla dokumentem zřízena i organizace ICAO (Mezinárodní organizace pro civilní letectví).⁵⁵ Úmluva měla i další výstupy z nichž se jeden týkal ponechání rozhodování o suverenitě vzdušného prostoru jednotlivým státům. Tento krok prakticky znamenal začátek dvoustranných dohod v letecké dopravě, což způsobilo tvrdou regulaci tohoto odvětví a významné oddálení potenciální liberalizace.⁵⁶ V 50. až 80. letech minulého století mezinárodní letecká doprava stále rostla, a počet přepravených osob nadále stoupal. Na řadu opět přišla otázka odpovědnosti za škodu, respektive Varšavská úmluva. Ačkoliv tato úprava stále platí, byla ve zmíněných letech doplněna řadou dokumentů. Mezi pozměňovací je možné zařadit Haagský protokol z roku 1955, 4 Montrealské protokoly z roku 1975 (3 platné) nebo Guatemalský protokol z roku 1971, který nakonec nevstoupil v platnost. Všechny jmenované se z největší části věnovaly větší ochraně spotřebitele, což bylo demonstrováno navýšením limitů odpovědnosti v každém z nich. Neměla by být opomenuta ani Guadalajarská úmluva z roku 1961, která VÚ pouze doplňovala, a to v souvislosti přesnějších definic a rozšířením odpovědnosti na smluvní strany, které neposkytují službu přímo. Všechny výše zmíněné dokumenty řešící odpovědnost dopravce společně s VÚ tvoří tzv. Varšavský systém.⁵⁷ Tento systém se ale postupem času stává terčem kritiky především z důvodu jeho neucelenosti. Každá změna nebo doplněk byl přijímán s určitou mírou skepse, což se promítlo v jejich nepodepsání u některých států. Vzhledem k dále trvajícimu růstu odvětví i technologickému pokroku bylo nutné na tuto situaci adekvátně reagovat a vytvořit sjednocený rámec. To se povedlo v květnu roku 1999, kdy byla podepsána Úmluva o sjednocení některých pravidel v mezinárodní letecké dopravě (tzv. Montrealská úmluva). Nový dokument zachovává formu VÚ a přebírá mnohé prvky, které byly obsaženy v protokolech Varšavského systému. Základem je samozřejmě aktualizace smlouvy směrem k účinnější použitelnosti v dnešní době a unifikace jednotlivých dokumentů. Obsahově je smlouva kogentního charakteru a upravuje odpovědnost za způsobené škody na zavazadlech, za zpoždění letu a za smrt či zranění cestujících. Její použití je uplatněno v případech, kdy místo odletu a místo příletu je uskutečněno ve státech, které jsou smluvními stranami. Evropská unie je jedním ze signatářů této úmluvy, což tedy ukládá členským státům povinnost se jí řídit.⁵⁸

⁵⁵JONES, Helen. Amending the Chicago Convention and Its Technical Standards – Can Consent of All Member States Be Eliminated. *Journal of Air Law and Commerce*, roč. 16, č. 2. 1949. s. 185-186.

⁵⁶ČAPEK, Jan, KLÍMA, Richard, ZBÍRALOVÁ Jaroslava. *Civilní letectví ve světle práva*. Příbram: LexisNexis CZ, 2005. s.14-15.

⁵⁷PRŮŠA, Jiří a kol. *Svět letecké dopravy*. 2. vydání. Praha: Galileo Training, 2015. s.63-64.

⁵⁸Úmluva o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu ze dne 28. května 1999.

Vývoj mezinárodní letecké dopravy v kontextu právních pramenů prošel mnohými změnami a významně ovlivnil společnou dopravní politiku EU. Ta samozřejmě v leteckém odvětví přijímala vlastní předpisy nejčastěji ve formě nařízení, které však vždy musely být v souladu s platnou výše nastíněnou mezinárodněprávní úpravou. O vývoji letecké dopravní politiky v Evropské unii a o předpisech, které ji upravují, je pojednáno v následující kapitole.

2.2.2 Letecká doprava jako součást SDP

Jak je již výše napsáno, ačkoliv byla společná dopravní politika zakořeněna již v Římských smlouvách, její efektivní praktická realizace začala až v polovině 80. let. I když Římské smlouvy ve svém obsahu hovoří o začlenění všech druhů dopravy, v praxi byla ta letecká vyňata, jelikož se jí nepřikládala taková důležitost jako jiným odvětvím, které ji mohli lépe suplovat v "tak malém" evropském prostoru. Navíc byl tento sektor prakticky všude pod státním aparátem, a tudíž silně regulován.⁵⁹ Samotná nutnost jednomyslnosti při rozhodování Rady ministrů o tomto odvětví ještě více upevnila pozici národních států. Již Chicagská úmluva z roku 1944, přes veškerá pozitiva, která měla, prakticky pomohla nastolit podmínky pro bilaterální dohody mezi zeměmi, což de facto nastavilo těžce regulované prostředí. Nejen na evropském, ale i světovém trhu tehdy nebylo velké množství leteckých společností. Naprostá většina z nich byla pod kontrolou vlády a v každém státě byl často pouze jeden dopravce, který vykonával toto monopolní postavení. Přístup na trh byl velice složitý, jelikož byly regulovány kapacitní limity, obchodní práva na letové trasy a samozřejmě i ceny.⁶⁰ Argumentem pro ponechání regulace byl především strach z projevů konkurenčního boje, které by vzhledem k tehdejší nedostatečné technologické vybavenosti, mohl způsobit jistý morální hazard v podobě snížení bezpečnosti.⁶¹

V 70. letech se situace začíná měnit v USA a Kanadě, kde dochází k prvním náznakům deregulace.⁶² Tyto dvě velmoci začaly uzavírat nové liberalizační bilaterální dohody s jinými státy, čímž stimulovali rychlý růst tohoto sektoru, což způsobilo pokles cen letenek a celkově rozvoj trhu. Právě tento výstup ovlivnil EU a její členské státy, které si začaly uvědomovat, že pokud nedojde ke změně i u nich, stanou se brzy nekonkurenceschopné.⁶³ V osmdesátých letech

⁵⁹BUSINESSINFO. *Společná dopravní politika* [online]. Businessinfo.cz, 14. března 2011 [cit. 2. července 2020]. Dostupné na <<https://www.businessinfo.cz/navody/spolecna-dopravni-politika-eu/>>.

⁶⁰PRŮŠA, Jiří a kol. *Svět letecké dopravy*. 2. vydání. Praha: Galileo Training, 2015. s. 63-64

⁶¹DONGO, Kim. The Effects of Airline Deregulation: A Comparative Analysis. *Journal of Business Economics and Environmental Studies*, roč. 6, č. 3. 2016. s. 5-10.

⁶²MARADA, Miroslav. Důsledky deregulace letecké dopravy. *Geografické rozhledy*, roč. 20, č.5. 2011. s. 8-9

⁶³BURGHOUWT, Guillaume. Deregulation and Consequences for Airport Planning in Europe. *DISP*, roč. 39, č. 154. 2003. s. 37

se tedy evropské země začali snažit o totéž, přičemž první pomyslnou vlašťovkou byla dohoda mezi Velkou Británií a Nizozemskem, která deregulovala leteckou dopravu mezi těmito dvěma státy. Tento krok byl přirozeně následován i dalšími celky na evropském území, což motivovalo Společenství k rozsáhlé úpravě, i přes složitost procesu vzhledem k jeho pravomocím.⁶⁴

Prvním významným dokumentem, který, mimo jiné, ovlivnil leteckou dopravu byl Jednotný evropský akt z roku 1986. Hlasování v Radě se až na výjimky změnilo z jednomyslného na systém kvalifikované většiny, což významně odstranilo blokaci dopravního rozvoje a unifikaci dopravních předpisů na komunitární úrovni. Mimo tuto významnou změnu je nutné zmínit i hlavní cíl JEA, a to dokončení vnitřního trhu do roku 1993.⁶⁵ Díky tomuto pozitivnímu ultimátu, jehož součástí byla i deregulace letecké dopravy se začaly dělat kroky k úplné liberalizaci v podobě třech balíčků. Do té doby cíleně upřednostňovaný národní zájem států se najednou dostává do pozadí před celounijním směřováním. Liberalizační balíčky byly produkovány postupně, a to v letech 1988, 1990 a 1993. Absolutní deregulace ale bylo dosaženo až roku 1997, jelikož poslední z nich vyžadoval revizi. Roku 1988 spatřuje světlo světa tedy ten první, který potvrzuje spadání letecké dopravy pod Římské smlouvy a vystavuje toto odvětví volné soutěži. Balíček svým obsahem zvyšuje kapacitní limity a umožňuje dopravcům s jistými omezeními v podobě multilaterálních bariér stanovovat ceny letenek. O dva roky později byl vydán další, jehož obsah předešla opatření prohlubuje. Důležitým výstupem byl především zisk 3., 4. a 5. svobody vzduchu všech dopravců na území Unie u většiny tras. Pomyslným vrcholem těchto liberalizačních fází byl balíček číslo 3, který měl na deregulaci největší vliv. Už samotné datum jeho platnosti 1.1.1993 časově koreluje s Maastrichtskou smlouvou a jejím výstupem v podobě dokončení vnitřního trhu, statutu evropského občanství a nové politiky ochrany spotřebitele, což tlak na úplnou liberalizaci leteckého odvětví ještě zvýšilo.⁶⁶ Mimo kompletní odstranění kapacitních limitů a absolutní volnosti při tvorbě cen, také zakazuje jakoukoliv diskriminaci z hlediska státní příslušnosti, povoluje 9. kvazi svobodu vzduchu, předepisuje finanční a technická kritéria pro výkon služby a ruší nutnost registrace

⁶⁴KAJTMAN, Jan, MELICHAR, Vlastimil. *Deregulace a liberalizace letecké dopravy* [online]. dk.upce.cz, 2016 [cit. 12. července 2020]. Dostupné na <<https://dk.upce.cz/bitstream/handle/10195/67694/Kajtman.pdf?sequence=1&isAllowed=y>>.

⁶⁵Single European Act ze dne 29. června 1987, čl. 6–29.

⁶⁶KAWAGOE, Maho. Air Transport Deregulation in the EU: Study from the Europeanization Perspective. *Hokkaido journal of new global law and policy*, roč. 2, č.1. 2009. s.169–174.

leteckého dopravce v zemi vlastníka. V roce 1997 ještě došlo k revizi posledního balíčku, a to především z důvodu bezpečnosti.⁶⁷

Veškerá tato uvolňovací opatření způsobila obrovský boom leteckého odvětví, přičemž od 90. let je možné na trhu pozorovat růst dopravy a konkurence, nové obchodní modely, vznik nízkonákladových společností, vznik partnerství a aliancí, rozšíření sortimentů o nadstandardní způsob přepravy i vznik nových regionálních letišť, z důvodu levnějších cen a přeplněných kapacit.

Jak již bylo napsáno na začátku kapitoly, letecké odvětví rostlo nejen díky liberalizaci, ale také technologickému pokroku. Od nových způsobů odbavování cestujících, přes zavedení elektronických letenek, až k dnešnímu prodeji přes internet, letecký průmysl stále expandoval, což si na konci devadesátých let vyžádalo negativní důsledky. Jednalo se především o trvalý nárůst objemu, roztržitost leteckého prostoru a nesjednocené řízení provozu. Tato fakta zapříčinila nucené delší letové tratě, což se projevilo větší spotřebou paliva, vyššími emisemi, vyššími náklady na pohonné hmoty a na navigační systémy nebo také zpožděním letů⁶⁸ Právě tyto důvody byly stimulací pro Evropskou Komisi, která v roce 1999 vyhlásila reformu řízení letového provozu jako prioritu, přičemž již o rok později byla vytvořena expertní skupina zabývající se řešením této problematiky.⁶⁹ Výsledkem unijní snahy byl v roce 2004 soubor několika nařízení, která jakožto obsahový pilíř byla sdružena pod projekt s názvem Jednotné evropské nebe (SES). Dnes jedna z nejznámějších iniciativ Evropské unie byla založena s cílem zefektivnit letový provoz a navigační služby pomocí integrace vzdušného prostoru. Její dokončení je velice hrubě odhadováno na rok 2035, a hlavní cíle, o které projekt usiluje už od roku 2004 jsou zvýšení bezpečnosti, snížení znečištění životního prostředí o 10 %, snížení nákladu na řízení letového provozu o 50 %, a ztrojnásobení vzdušného prostoru.⁷⁰ Vývojově se úprava z roku 2004 stala nedostatečnou o pět let později, kdy byl tento rámec reformován z důvodu neefektivity tzv. funkčních letových oblastí (FAB), a s přidáním nařízení upravující nejen mechanismus výkonnosti, začal projekt vystupovat pod názvem Jednotné evropské nebe

⁶⁷KAJTMAN, Jan, MELICHAR, Vlastimil. *Deregulace a liberalizace letecké dopravy* [online]. dk.upce.cz, 2016 [cit. 12. července 2020]. Dostupné na <<https://dk.upce.cz/bitstream/handle/10195/67694/Kajtman.pdf?sequence=1&isAllowed=y>>.

⁶⁸EUROPEAN PARLIAMENT. *Letecká doprava: jednotné evropské nebe* [online]. Europarl.europa.com, Únor 2020 [cit. 12. července 2020]. Dostupné na <<https://www.europarl.europa.eu/factsheets/cs/sheet/133/letecka-doprava-jednotne-evropske-nebe>>.

⁶⁹LAWALLE, Chantal. The Single European Sky: a window of opportunity for EU-NATO relations. *European Security*, roč. 26, č.3. 2017. s. 416.

⁷⁰EUROPEAN PARLIAMENT. *Letecká doprava: jednotné evropské nebe* [online]. Europarl.europa.com, Únor 2020 [cit. 12. července 2020]. Dostupné na <<https://www.europarl.europa.eu/factsheets/cs/sheet/133/letecka-doprava-jednotne-evropske-nebe>>.

II. (SES II). Zatím poslední významnou změnou je spuštění aktualizace SES 2+ Evropskou komisí v roce 2013, díky čemuž by mělo docházet k rychlejší a efektivnější implementaci nařízení.) Nedílnou součástí celé této iniciativy je její technologicky-provozní pilíř, projekt SESAR. Tato vysoce moderní technologie, jejíž vývoj je součástí SES skoro od počátku, by měla být dokončena roku 2020 a sloužit jako účinný nástroj řízení letového provozu, respektive pro praktické splnění výše zmíněných cílů.⁷¹

Přestože je tento ambiciózní projekt dozajista obrovským posunem dopředu v rámci celé společné dopravní politiky, k dokonalosti má daleko. Z jedné strany je asi největším problémem pomalý progres celé iniciativy, z té druhé naopak odpůrci uvádějí negativní externalitu v podobě ztráty pracovních míst nebo omezení suverenity nad vzdušným prostorem. Pozitiva však v tomto případě drtivě převažují. Kapitoly výše stále poukazují na strmě expandující letecký průmysl, který využívá stále více a více zákazníků. To se sebou nese důležitost jejich právní ochrany, na což Unie dbá nejen dodržováním pravidel vyplývajících z ratifikovaných mezinárodních smluv, ale taktéž na základě své normotvorné činnosti, o které bude hovořeno v následující části.

2.2.3 Práva cestujících leteckých společností

Alfou a omegou každého dopravního odvětví jsou cestující. Se zvyšujícím se počtem přepravených osob v letecké dopravě roste také množství poškozených pasažérů. Je tedy na místě, aby se právní úprava soustředila na ochranu slabší strany, což cestující ve vztahu k leteckým společnostem bezpochyby je. Předchozí část se především zabývala, z mezinárodní i evropské perspektivy, na vývoj letecké dopravy, její cíle, projekty a nejdůležitější právní prameny. V následujících řádcích se autor již věnuje konkrétně aktům evropského práva formujícím ochranu cestujících a jejich působnost. Detailně budou zmapovány 2 nařízení, které předcházely nařízení 261/2004, kterému bude věnován největší prostor. Následně budou přinejmenším uvedeny další důležité akty s platností po roce 2004.

Nařízení 295/91

Prvním významným právním aktem, který vymezoval ochranu zákazníka leteckých společností bylo nařízení z roku 1991, *“kterým se stanoví společná pravidla systému náhrad za odepření nástupu na palubu v pravidelné letecké dopravě”*.⁷² V praktické rovině je to ochrana

⁷¹LAWALLE, Chantal. The Single European Sky: a window of opportunity for EU-NATO relations. *European Security*, roč. 26, č.3. 2017. s. 416

⁷²Nařízení Rady 295/91 ze dne 4. února 1991, kterým se stanoví společná pravidla systému náhrad za odepření nástupu na palubu v pravidelné letecké dopravě. Úř. věst. L 36, 8. února 1991 s. 5-7.

proti tzv. overbookingu, kdy bylo standardem leteckých společností prodat na určitý let více míst, než bylo schopné letadlo pojmout. Zde společnosti sledují svůj finanční zájem, aby daná linka měla naplněnou kapacitu. Vycházejí přitom ze svých interních analýz, které počítají s určitou sumou pasažérů, kteří se průměrně na let nedostaví.⁷³ Následné vrácení peněz za letenku a odlišný přístup ke kompenzacím vedl právě Evropskou unii ke sjednocení uvedeného systému. Aby nárok vznikl musel mít zákazník platnou zakoupenou letenku, být přítomný v požadovaném čase při boarding.⁷⁴ Taktéž se muselo jednat o let, který odlétal z členského státu EU, přičemž národnost pasažéra a místo příletu byly nedůležité.⁷⁵ Poškozená osoba měla v prvé řadě možnost na proplacení letenky, přeměrování na pozdější let nebo nástup na jiný let dle své potřeby, přičemž, nezávisle na tomto vyrovnání, vznikl také nárok na kompenzaci, která byla vymezena délkou letu 3500 km, a to 150 ECU do této hranice a 300 ECU nad danou vzdálenost.⁷⁶ Nařízení také dává povinnost dopravci poskytnout spotřebiteli stravu a občerstvení, telefon nebo fax do místa určení, popřípadě i ubytování v hotelu, pokud je to nutné.⁷⁷ Na druhou stranu je nutné dodat, že pokud dopravce bude schopen zajistit klientovi náhradní spojení, které dorazí na místo určení maximálně o dvě, respektive čtyři hodiny později, dle již specifikované délky letu, má možnost snížit kompenzaci o 50 %.⁷⁸ Ačkoliv tato první vlašťovka unifikující úpravy EU v oblasti letecké ochrany spotřebitelů byla velkým krokem kupředu, zaměřovala se pouze na jeden velice konkrétní problém. To se změnilo nařízením 261/2004, které řeší autorem zkoumanou tematiku mnohem komplexněji. Pro úplnost je třeba dodat, že nařízení 295/91 bylo zrušeno a nahrazeno výše zmíněným aktem.⁷⁹

Nařízení 2027/97

Výstupy Maastrichtské smlouvy i následná Bílá kniha nasměrovaly společnou dopravní politiku na cestu prohlubující se liberalizace, díky čemuž další úprava práv cestujících z pera EU na sebe nenechala dlouho čekat. V roce 1997 tak vzniklo nařízení *o odpovědnosti leteckého*

⁷³PARKISIMO. *Overbooking – Nepustia Vás do lietadla? Máte právo na náhradu škody* [online]. Parkisimo.com. 16. ledna 2019 [cit. 12. července 2020]. Dostupné na <<https://www.parkisimo.com/sk/magazin/cestovanie/overbooking-nepustia-vas-do-lietadla-mate-pravo-na-nahradu-skody>>.

⁷⁴Nařízení Rady 295/91 ze dne 4. února 1991, kterým se stanoví společná pravidla systému náhrad za odepření nástupu na palubu v pravidelné letecké dopravě. Úř. věst. L 36, 8. února 1991 s. 5-7. č.2.

⁷⁵„Tamtéž“ čl.1.

⁷⁶„Tamtéž“ čl.4.

⁷⁷„Tamtéž“ čl.5.

⁷⁸„Tamtéž“ čl.4.

⁷⁹Nařízení Evropského parlamentu a Rady 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 letu. Úř. věst. L 46, 17. února 2004, s. 1-8.

*dopravce v případě nehod.*⁸⁰ Unie shledala ochranu Varšavskou smlouvu, která danou oblast do té doby upravovala, jako nedostatečnou především z hlediska její neaktuálnosti vůči současným podmínkám. Obsah tohoto sekundárního aktu řešil sjednocení předpisů v případě nehod, které měly za následek smrt, zranění či jiné ublížení na zdraví, a to při nastupování, vystupování nebo přímo na palubě letadla. Taktéž byly určeny pojišťovací požadavky na dopravce a bez limitní odpovědnost za škodu, jejíž vyčíslená hranice pro vznášení námitek dopravcem proti vzniklým nárokům byla nastavena na 100 000 ZPČ (zvláštních práv čerpání).⁸¹ V roce 1999 však byla podepsána *Montrealská úmluva o odpovědnosti leteckého dopravce*⁸², která vytvořila skoro totožný systém regulace, jelikož se její obsah taktéž zabýval problematikou nařízení 2027/97.)⁸³ Nadřazenost mezinárodního dokumentu přinutil Unii novelizovat zmíněný sekundární právní akt, tak aby byl v souladu s Montrealskou úmluvou. Výsledkem bylo nové nařízení 889/2002, které ochranu cestujících unifikovalo rozšířením působnosti Montrealské úmluvy do vnitrostátní sféry.⁸⁴

2.2.3.1.1 Nařízení 261/2004

Počátkem nového tisíciletí dosahovala integrace vrcholu z pohledu teritoriálního rozšiřování své působnosti. Přístup 10 nových zemí do Společenství v praxi znamenal významné zvětšení jednotného vnitřního trhu a v kombinaci se stále se zvyšujícím zpožděním a zastaralým nařízením 295/91, opět vstoupila do popředí potřeba posílení ochrany práv slabší strany v letecké dopravě.⁸⁵ Výstupem bylo nařízení 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”*⁸⁶ Až do dnešní doby je možné považovat tento právní akt za nejzásadnější počín Evropského parlamentu a Rady v oblasti ochrany pasažérů. Dle autora této práce je to především ze dvou hlavních důvodů. Za prvé se nařízení mimo jiné týká oblasti zrušení letu a významného zpoždění, což jsou problémy, které se v praxi vyskytují relativně velice často narozdíl například od odpovědnosti v případě nehod. Díky četnosti těchto případů je pak nařízení pod neustálým drobnohledem nejen samotných fyzických osob, ale také

⁸⁰Nařízení Rady 2027/97 ze dne 9. října 1997 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod. Úř. věst. L 285, 17. října 1997, s. 1-3.

⁸¹„Tamtéž“ čl. 3.

⁸²Úmluva o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu ze dne 28. května 1999.

⁸³PRŮŠA, Jiří a kol. Svět letecké dopravy. 2. vydání. Praha: Galileo Training, 2015. s. 64-65.

⁸⁴Nařízení Evropského parlamentu a Rady 889/2002 ze dne 13. května 2002, kterým se mění nařízení Rady 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod. Úř. věst. L 140, 30. května 2002, s.2-5. Preambule odst. 8.

⁸⁵PRŮŠA, Jiří a kol. Svět letecké dopravy. 2. vydání. Praha: Galileo Training, 2015. s. 66.

⁸⁶Nařízení Evropského parlamentu a Rady 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 letu. Úř. věst. L 46, 17. února 2004, s. 1-8.

právníků, médií nebo firem specializujících se čistě na vymáhání nároku ze vzešlé újmy. Druhým důvodem je její postavení na základě právních systémů, a to konkrétně při porovnání s Montrealskou úmluvou. Tento o pár let starší mezinárodní dokument, k jehož dodržování se EU zavázala, upravuje dozajista vyšší množství aspektů než zkoumané nařízení. Jedním z témat, ve kterých se překrývají je oblast zpoždění a zrušení letu, což vytvořilo mezi těmito dvěma akty jistou duplicitu. Tento status vedl Mezinárodní asociaci pro leteckou dopravu (IATA) k napadení unijního nařízení pro neplatnost, vzhledem k rozporu, který zde organizace shledávala více než patrným. Evropský soudní dvůr byl však opačného názoru, přičemž svým rozhodnutím odlišil systém náhrad MÚ od kompenzací na základě nařízení 261/2004, čímž v praxi umožnil poškozeným osobám využít oba akty při uplatnění svých vzniklých práv.⁸⁷ Ačkoliv byla tato situace rozhodnutím ESD vyřešena, nelze říct, že by od té doby nařízení bezproblémově fungovalo. Ba naopak, během svého působení se ukázala nejasnost tohoto právního aktu v praxi, což mělo za následek další zásahy Evropského soudního Dvora. Mezi ty nejvýznamnější, o kterých bude pojednáno níže řadíme rozsudek *Sturgeon* z roku 2009, nejasnost pojmu “mimořádné okolnosti” a také častou nejasnost procesní aplikace.⁸⁸

Jak již bylo řečeno, hlavním cílem bylo posílení práv cestujících ve vztahu k leteckým dopravcům. Nařízení nejdříve konstatuje nedostatečnou efektivitu předešlého nařízení 295/91, které, ačkoliv bylo zaměřeno pouze na odepření nástupu na palubu, nedosahovalo patřičných výsledků ani v dané oblasti. Stejně tak je upozorňováno na vysoké množství cestujících, jež postihla zkušenost se zrušeným či významně zpožděným letem. Nařízení tak rozšiřuje svou působnost za prvé na nepravidelné linky, dále pak cestující pro uplatnění svých nároků nemusí odlétat pouze z území členského státu, ale taktéž ze třetí země, pokud je místo určení na území členského státu a dopravce je zaregistrován ve Společenství. Stejně jako v případě nařízení 295/91 se právní akt vztahuje na fyzické osoby, které měli řádně rezervovaný let na přepravu za úplatu, pomocí motorového letadla, přičemž pokud není staveno jinak, musí se přihlásit nejpozději 45 minut před odletem. V neposlední řadě je taktéž povinnost dopravce při porušení práv předat cestujícímu formulář o možnostech náhrady škody s kontaktem na instituci v dané zemi, která případy řeší. Mimo výše vymezené, nařízení taktéž upravuje neočekávanou změnu letových tříd a způsob přístupu přepravě hendikepovaných.⁸⁹

⁸⁷PRŮŠA, Jiří a kol. *Svět letecké dopravy*. 2. vydání. Praha: Galileo Training, 2015. s. 67.

⁸⁸Soudní dvůr: Rozsudek ze dne 19. listopadu 2009, *Sturgeon and Bock v Condor Flugdienst GmbH*, C-402/07 a C-432/07.

⁸⁹Nařízení Evropského parlamentu a Rady 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 letu. Úř. věst. L 46, 17. února 2004, s. 1-8.

Odepření nástupu na palubu

Téma odepření nástupu primárně z důvodu overbookingu již bylo podrobněji popsáno v řádcích výše. Novým aspektem v rámci tohoto fenoménu je pojem “dobrovolník”. Nastane-li tedy situace, kdy kapacita letadla nedokáže pojmout všechny pasažéry s platnou letenkou, je letecký dopravce povinen oslovit jednotlivce, zda by dobrovolně neodstoupili z daného letu, přičemž kompenzace se řeší domluvou mezi oběma subjekty. Pakliže cestující nebudou ochotni opustit své místo v letadle a problém bude přetrvávat, má dopravce právo odeprít přístup proti jejich vůli. V tomto případě se odškodnění řídí samotným nařízením, díky kterému má cestující právo požadovat proplacení letenky nebo přesměrování letu na nejbližší možnou příležitost. Dále pak, pokud dojde k onomu přesměrování, má nárok na stravu a občerstvení během čekání na další let, hotelový pokoj, pokud je to nezbytné a dva telefonní hovory, fax i email. Konečně má poškozený právo také na finanční kompenzaci. Její výše je dle nařízení závislá na délce letu, přičemž do 1500 km se jedná o 250 EUR, nad 1500 km uvnitř Společenství 400 EUR, mezi 1500 a 3500 km u letů, které překonávají hranice Společenství taktéž 400 EUR a ve zbylých případech 600 EUR. Dopravce má možnost snížit vyplacenou kompenzaci o 50 % v případě přesměrování, pokud daný let dorazí na místo určení se zpožděním maximálně dvou, tří nebo čtyř hodin oproti původnímu očekávanému doletu. Čas zpoždění samozřejmě koreluje s uvedenou délkou trasy od nejnižší po nejvyšší.⁹⁰

Zrušení letu

Další nepříjemnou zkušeností, která může potkat klienta letecké dopravy, je zrušení plánovaného letu. Do přijetí zkoumaného nařízení však nebyla unifikovaná právní ochrana proti takové skutečnosti a poškození se zpravidla orientovali na Montrealskou úmluvu, která vymezuje jednotnou kompenzaci pro zrušení, zpoždění a odepření nástupu v hodnotě 4150 zvláštních práv čerpání (ZPČ).⁹¹ Nařízení z roku 2004 si především kladlo za cíl zmírnit nepříjemnosti klientů spojené se zrušeným letem, proto přenesli na dopravce povinnost oznámit zrušení letu dostatečně s předstihem, a to ve lhůtě stanovené nařízením, která má základní měřítko dva týdny.⁹² Pokud však dopravce nedodrží svou povinnost, vzniká zde nárok na finanční kompenzaci, která se řídí dle stejného měřítka délky trasy, která byla popsána výše. Nehledě na dodržení lhůty, je dopravce při jakémkoliv zrušení letu povinný nechat cestujícího

⁹⁰ „Tamtéž“ čl. 4, 7, 8, 9.

⁹¹ Úmluva o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu ze dne 28. května 1999. čl. 22, odst. 1.

⁹² Nařízení Evropského parlamentu a Rady 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 letu. Úř. věst. L 46, 17. února 2004, s. 1-8. čl. 5.

vybrat mezi refundací pořizovací ceny letenky a přesměrováním. Stejně jako v případě odepření přístupu na palubu má klient při přesměrování nárok na servis v podobě stravy, občerstvení, telefonní hovory, fax, email. Stejně tak i na hotelový pokoj, pokud je nový let určen minimálně na následující den.⁹³ Evropské struktury byly při formování tohoto aktu přísné vůči dopravci i v případě, kdy je prodejcem letenky zprostředkovatel. Pokud dojde ke zrušení letu a zprostředkovatel nekontaktuje ve vymezeném období cestujícího, i přesto, že byl dopravcem správně a včas informován, nařízení se i v tomto případě použije proti dopravci. Navzdory všem těmto faktům, existuje však i možnost, která zprostí dopravce ze svých závazků vůči poškozeným klientům, co se finanční kompenzace týče, prostřednictvím výskytu tzv. mimořádných okolností, které budou podrobněji rozebrány níže.⁹⁴

Zpoždění letu

Pravděpodobně nejčastějším nešvarem leteckého cestování je zpoždění letu, které je taktéž ošetřeno nařízením 261/2004, i když ve svém původním znění nedosahovalo takové úrovně ochrany, jako zbylé dvě události. Tvůrci nejprve vyjádřili časový horizont, kdy se o zpoždění ve smyslu tohoto sekundárního aktu jedná, a to konkrétně dvě hodiny v případě letu kratšího než 1500 km, tři hodiny v případě letu uvnitř Společenství, respektive do 3500 km u ostatních letů a čtyři hodiny ve všech ostatních případech. Při splnění těchto kritérií může cestující uplatnit nárok poskytnutí servisu viz výše. Pokud však jakékoliv zpoždění protne hranici pěti hodin, je možné žádat také o refundaci letenky.⁹⁵ Nařízení ve svém znění u zpoždění letu nepočítalo s možností finanční kompenzace, což se však k nelibosti dopravců změnilo v roce 2009 rozhodnutím v případě *Sturgeon*, kde ESD dovodil, že *“pro účely uplatnění nároku na náhradu škody lze na cestující zpožděných letů nahlížet stejně jako na cestující zrušených letů, a že se tedy mohou dovolávat nároku na náhradu škody podle článku 7 uvedeného nařízení, jestliže z důvodu zpoždění letu utrpí ztrátu času tří nebo více hodin, po čase příletu původně plánovaném leteckým dopravcem”*.⁹⁶ Judikát tedy opět posílil práva pasažérů, kdy zpoždění zařadil do stejné kategorie, a tedy umožnil poškozeným nárokovat finanční kompenzaci, na základě parametrů jako zrušení letu a odepření nástupu na palubu. I zde však

⁹³ „Tamtéž“ čl. 7, 8, 9.

⁹⁴ „Tamtéž“ čl. 5.

⁹⁵ Nařízení Evropského parlamentu a Rady 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 letu. Úř. věst. L 46, 17. února 2004, s. 1-8. čl. 6.

⁹⁶ Soudní dvůr: Rozsudek ze dne 19. listopadu 2009, *Sturgeon and Bock v Condor Flugdienst GmbH*, C-402/07 a C-432/07.

platí možnost argumentace dopravce na základě mimořádných událostí, které jsou jedním z nejrozporuplnějších témat po celou dobu účinku zkoumaného nařízení.

Mimořádné okolnosti

Nejproblematictější úskalím zkoumaného nařízení z hlediska definice se stal pojem “mimořádná okolnost”. Jak již bylo napsáno, tato slovní formulace umožňuje v některých případech zprostit leteckého dopravce od finanční kompenzace ze svých závazků vůči poškozenému klientovi. Jak definuje samotné nařízení, mimořádnou okolností se rozumí událost, “*kterým by nebylo možné zamezit i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření.*”⁹⁷ Jednoduše by se tedy dalo konstatovat, že pokud dopravce přes veškeré úsilí nemá kapacitu předvídat a následně vyřešit určitou událost, může se tento pojem aplikovat. Situace je však v mnohém komplikovanější, jelikož se nedá teoreticky ukotvit veškeré možné případy a ani nelze úplně přesně paušálně zařadit typické znaky určitých událostí do kategorií. V praxi tedy velice často není jasné, zda dopravce může využít daného termínu. Nařízení samo o sobě vykazuje velice skromný demonstrativní výčet případů, které mohou vest k výskytu mimořádných okolností. Děje se tak, “*... zejména v případech politické nestability, povětrnostních podmínek neslučitelných s uskutečněním dotčeného letu, bezpečnostních rizik, neočekávaných nedostatků letové bezpečnosti a stávek,...*”⁹⁸ Nedostatečná konkretizace daného pojmu plodí také nešvar s tím spojený, jelikož právě letecký dopravce má finanční zájem svádět co možná jakékoliv příčiny zpoždění nebo zrušení letu na mimořádnou okolnost. To dle autora může vzbuzovat v cestujících rezignovaný postoj ve snaze domct se svých finančních náhrad. ESD je v této oblasti pravidelně zásobován spornými případy. Pro ilustraci by mohl posloužit sporný případ *Pešková*, kdy se letoun střetl s ptákem a následná kontrola neporušenosti způsobila zpoždění naplňující podmínky finanční náhrady pro cestující. Generální advokát svým názorem dal najevo, že pravidelné testy nejcitlivějších částí letadla počítají s takovouto možností, tudíž následná kontrola nebyla nutná, díky čemuž skutek nenaplnuje podmínky mimořádné okolnosti.⁹⁹ Naproti tomu však ESD stanovisko nevzal do úvahy a vyjádřil se zcela naopak, s odůvodněním nepředvídatelné exogenní události.¹⁰⁰ Zde je tedy patrné, že i po dlouhé účinnosti nařízení a mnoha judikátech v této oblasti není někdy

⁹⁷Nařízení Evropského parlamentu a Rady 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 letu. Úř. věst. L 46, 17. února 2004, s. 1-8. čl. 5.

⁹⁸ „Tamtéž“ Preambule, odst. 14.

⁹⁹Stanovisko Generálního advokáta Yvese Bota ze dne 28. července 2016, *Pešková v Travel Service*, C-315/15, bod 49.

¹⁰⁰Soudní dvůr: Rozsudek ze dne 4. května 2014, *Pešková v Travel Service*, C-315/15.

vůbec jasné, zda událost naplňuje charakter mimořádné okolnosti, a to ani na půdě Soudního Dvora.

Procesní uplatnění nařízení

Mimo hmotnou část práva nařízení 261/2004 je stěžejní poukázat i na tu procesní. Důležitost efektivního fungování jejího mechanismu je taktéž klíčové ve sféře letecké dopravy. Nařízení 261/2004 bývá dost často kritizováno právě za tuto oblast, jelikož neposkytuje odpověď na jisté konkrétní procesní otázky. Vše by do budoucna měla změnit jeho novelizace, jejíž návrh z roku 2014 má za cíl mimo jiné i legislativně zařadit příslušné judikáty, které byly produkovány od samého počátku nařízení.¹⁰¹

Aby se mohl jedinec domáhat svých práv, jsou dle nařízení všechny členské státy povinny vytvořit na svém území dozorčí orgán, soustřeďující se na danou tematiku. *“Členské státy by měly zajistit a kontrolovat všeobecné dodržování tohoto nařízení jejich leteckými dopravci a určit vhodný orgán k provádění těchto kontrolních úkolů.”* Další část oficiálního dokumentu pak hovoří o nutnosti sankcionování dopravce v případě konzistentního porušování 261/2004. Ony sankce však musí být *“účinné, přiměřené a odrazující.”*¹⁰² V případě České republiky tato náplň práce přešla na Úřad pro civilní letectví (ÚCL). Celý proces z pohledy poškozeného je však poněkud komplikovanější. Za prvé má cestující povinnost nejprve kontaktovat leteckého dopravce ve snaze o odškodnění. Pokud tento způsob neoficiální komunikace vyjde nazmar, ať už z důvodu nulové nebo neuspokojivé reakce, může cestující za šest týdnů podat stejnou stížnost již na ÚCL. Problémem jsou však kompetence ÚCL, který má sice právo dopravní společnost sankcionovat, avšak nemůže vymáhat finanční kompenzaci pro jednotlivce. Zkrátka a dobře, cestujícímu nezbyde nic jiného než řešit situaci oficiální cestou, a tedy u příslušného soudu.¹⁰³ Taková praxe dle autora může vést k tomu, že pasažér často celý proces podání stížnosti k ÚCL vynechává, čímž paradoxně může ulehčit dopravci, který se vyhne případné sankci. I tak však lze dle výroční zprávy ÚCL z roku 2018 soudit, že obeznamenost občanů se svými právy neustále narůstá (viz graf č.1), o čemž svědčí skoro

¹⁰¹Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o změně nařízení č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů, a nařízení (EHS) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce při letecké dopravě cestujících a jejich zavazadel

¹⁰²Nařízení Evropského parlamentu a Rady 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 letu. Úř. věst. L 46, 17. února 2004, s. 1-8. Preambule. odst. 21, 22.

¹⁰³EVROPSKÉ SPOTŘEBITELSKÉ CENTRUM. *Práva cestujících v letecké dopravě – formulář stížností* [online]. Evropejskypotrebitel.cz 16. srpna 2017 [cit. 12. července 2020]. Dostupné na <<https://evropejskypotrebitel.cz/letecka-doprava/prava-cestujících-v-letecke-doprave-formular-stiznosti/>>.

dvojnásobně stoupající číslo stížností každý rok. Pro upřesnění jich bylo za daný rok přes 1500, přičemž nejčastějším tématem bylo zpoždění, následováno zrušením letu.¹⁰⁴

Další možností, kterou cestující má je obrátit se na jednu z poboček Evropského spotřebitelského centra, která sídlí v každé zemi Evropské unii. Její představitele pak mohou bezplatně zastupovat cestujícího při komunikaci s leteckým dopravcem, avšak i zde narážíme na obdobný problém jako u ÚCL, a tedy nedostačenou kompetenci vymáhat individuální kompenzace.¹⁰⁵

Třetí a zároveň uživatelsky nejjednodušší varianta je obrátit se na soukromou firmu, která se přímo na danou oblast specializuje. Pro některé cestující je mnohdy proces žádání o kompenzaci složitý, časově náročný a vyčerpávající, díky čemuž nakonec zaujmou rezignovaný postoj a finanční náhradu raději oželí. Na tom ostatně i dopravci profitují. Na základě této praxe vzniklo nespočet společností, zabývajících se čistě tímto byznys modelem, jmenovitě například Click2Claim. Cestující ji postoupí svou žádost s patřičnými dokumenty a ta následně řeší v jeho zastoupení veškerou komunikaci s dopravcem, tak dlouho a na jakékoliv úrovni, jak je to nutné, přičemž pozitivní externalitou je i fakt, že dopravci dané společnosti ze zkušenosti již znají, díky čemuž je získání náhrady pravděpodobnější. Logicky se následně však cestující musí rozloučit s určitou částí vymožené částky, zpravidla v rozmezí 20 až 30 %, kterou si firma většinou pouze z úspěšné realizace žádosti účtuje. Taktéž je nutné se připravit na delší dobu vyřízení kompenzace.¹⁰⁶

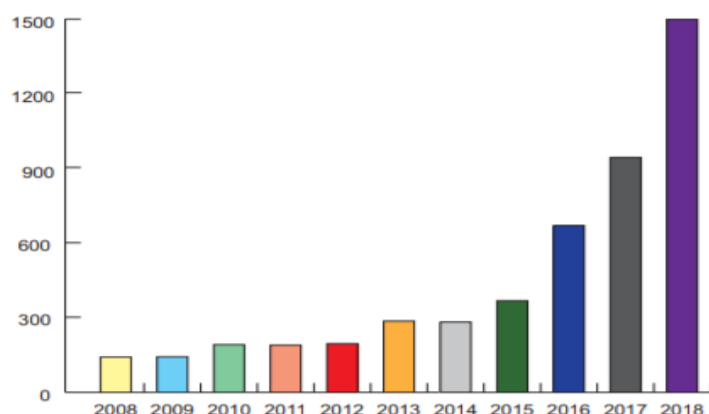
¹⁰⁴ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ. *Výroční zpráva 2018* [online]. Caa.cz 2. 2018 [cit. 12. července 2020]. Dostupné na <https://www.caa.cz/wp-content/uploads/2019/07/VZ_UCL_2018_final.pdf>.

¹⁰⁵EVROPSKÉ SPOTŘEBITELSKÉ CENTRUM. *Práva cestujících v letecké dopravě – formulář stížností* [online]. Evropejskypotrebiteľ.cz 16. srpna 2017 [cit. 12. července 2020]. Dostupné na <<https://evropejskypotrebiteľ.cz/letecka-doprava/prava-cestujících-v-letecke-doprave-formular-stiznosti/>>.

¹⁰⁶CLICK2CLAIM. *Ceník*. [online]. Click2claim.cz. [cit. 12. července 2020]. Dostupné na <<https://www.click2claim.eu/cs/cenik>>.

Graf č.1:

Stížnosti podle Nařízení 261/2004



Zdroj: Výroční zpráva ÚCL 2018

Situace po nařízení 261/2004

Ani po přelomovém roce 2004 neustála tvůrčí činnost Evropské unie v oblasti ochrany pasažérů. Hned ve stejném roce bylo přijato nařízení 785/2004 o povinnosti pojistného krytí, jehož minimální výše byla v roce 2010 ještě zvýšena, a které chránilo pasažéry především před hypotetickým úpadkem společnosti.¹⁰⁷ o dva roky později přišlo na řadu nařízení 1107/2006 “o právech osob se zdravotním postižením a osob s omezenou schopností pohybu a orientace v letecké dopravě”, čímž se posílila práva hendikepovaných.¹⁰⁸ V roce 2009 bylo naopak nutné, s rostoucími transakcemi skrz online prostředí, respektive počítačový rezervační systém (CRS), regulovat i toto odvětví, vzhledem k častému klamání spotřebitele například neúplnou cenou, za účelem upřednostňování prodeje letenek určitého dopravce. Tento způsob hraničící s narušením hospodářské soutěže byl následně upraven v nařízení 80/2009, “o kodexu chování pro používání počítačových rezervačních systémů”, jehož následkem byl dopravce povinen vždy zveřejňovat plnou cenu letenky s veškerými poplatky navíc.¹⁰⁹ V současné době se již dlouho očekává novela nařízení 261/2004, která by měla, dle již výše zmíněného návrhu z roku

¹⁰⁷Nařízení Evropského parlamentu a Rady 785/2004 ze dne 24. dubna 2004 o požadavcích na pojištění u leteckých dopravců a provozovatelů letadel. Úř. věst. L 138, 30. dubna 2004, s. 1-6.

¹⁰⁸Nařízení Evropského parlamentu a Rady 1107/2006 ze dne 5. července 2006 o právech osob se zdravotním postižením a osob s omezenou schopností pohybu a orientace v letecké dopravě. Úř. věst. L 204, 26. července 2006, s. 1-9.

¹⁰⁹Nařízení Evropského parlamentu a Rady 80/2009 ze dne 14. ledna 2009 o kodexu chování pro používání počítačových rezervačních systémů. Úř. věst. L 35, 4. února 2009, s. 47-5

2014, mimo jiné, hlavně přesněji definovat pojem mimořádných okolností s rozšířeným demonstrativním výčtem a zefektivnit procesní část nařízení.

Pro úplné ukončení kapitoly je na místě odpovědět na výzkumnou otázku: Jak nařízení 261/2004 ovlivnilo ochranu práv cestujících leteckých společností a do jaké míry je tato úprava efektivní?

Dle autora je nezpochybnitelná neustále rostoucí snaha Evropské unie chránit slabší stranu v leteckém odvětví. Nařízení 261/2004 je doposud bezpochyby nevýznamnějším počinem evropských institucí v oblasti ochrany pasažérů, přičemž svou sílu bezpochyby získalo hlavně díky relativně štědrému kompenzačnímu systému. Druhým nezpochybnitelným faktem je neustálý růst obeznámenosti širší veřejnosti s tímto závazným předpisem, a to především díky jeho šíření skrz technologicky stále vyspělejší online prostředí. Největší zásluhu na tom pravděpodobně mají soukromé společnosti, které cílenou reklamou nabízejí své služby v oblasti vymáhání plynoucích nároků. Z opačné stránky má nařízení i své zjevné nedostatky, a to především v nedůsledném definování pojmu mimořádných okolností, které způsobují nejistotu nejen mezi leteckými dopravci a cestujícím, ale také na půdě Soudního dvora, kde generální advokát může být opačného názoru než Soudní dvůr i po 12 letech platnosti nařízení. Druhým problémem je stále nedokonalé procesní uplatnění, kdy nejkompentnější národní instituce v dané oblasti nemají právo nárokovat individuální kompenzace, přičemž poškozeným nezbyde jiná možnost, než se soudit (případně využít služby drahé soukromé společnosti) většinou ve dlouhotrvajícím sporu, pokud dopravce není ochoten se mimosoudně vyrovnat. Vzhledem k trvajícím nárůstu letecké dopravy a další očekávané expanzi je dozajista na místě novela, která však již 6 let od svého oficiálního návrhu stále neexistuje. Dle autora je tedy přes určité klady nařízení 261/2004, správným krokem, ne-li dokonce nezbytným revize aktu. 1. května 2004 se během největšího rozšiřování stala členem Evropské unie i Česká republika. O tom, jakým způsobem a jak výrazně se změnila letecká doprava a práva pasažérů u nás, bude pojednáno v další kapitole.

3 Dopravní politika ČR

Vznik plurální demokracie a přechod na tržní hospodářství. Tak by autor velice stručně a výstižně definoval razantní změnu fungování celého státu, tehdy ještě Československa, která započala Sametovou revolucí v roce 1989. Po pár letech určité nejistoty a následném vzniku samostatné České republiky v roce 1993 mířila naše země prozápadním směrem, jehož konkrétním obrysem se stala Evropská unie. To se sebou však neslo mnohá úskalí v podobě propastného dosavadního rozdílu nejen ve smýšlení, ale i u vývoje různých odvětví, kde dopravní politika nebyla výjimkou. Následující kapitola je rozdělena na tři části, z toho první část charakterizuje dopravní politiku ČR jako celek. Druhá a třetí je rozdělena na období před a po vstupu do Evropské unie, přičemž zkoumá českou leteckou dopravu v závislosti na daném období, opět s přihlédnutím i na práva pasažérů leteckých společností.

Strategie a cíle dopravní politiky jsou majoritně dlouhodobého charakteru, hlavně co se týká výstavby infrastruktury. I proto Česká republika měla od svého počátku až dodnes pouze 4 respektive 5 základních koncepčních dokumentů, které byly vymezeny na určité období. V roce 1993 byl schválen první z nich „*Dopravní politika pro devadesátá léta*“, který se logicky zaměřoval na nastartování aspektů tržního hospodářství.¹¹⁰ Následně byla představena vize na roky 1997-2000, která již částečně, ale ne dostatečně reflektovala unijní směřování, což se změnilo v roce 1998, kdy vešla v platnost aktualizovaná verze z pera úřední vlády Josefa Tošovského, která svým časovým rámcem do roku 2005 již začala významně akcentovat probíhající předvstupní jednání do Evropské unie, v podobě cílů o propojení dopravní soustavy a rušení existujících právních překážek.¹¹¹ Nutno podotknout, že Česká republika již měla od roku 1996 podanou žádost o členství a již začátkem devadesátých let čerpala prostředky prostřednictvím nástrojů předvstupní pomoci Phare, SAPARD a ISPA.¹¹² Rok po vstupu ČR do EU vznikl již třetí koncept, tentokrát pro období 2005 - 2013, který již plně následoval vize společné dopravní politiky EU¹¹³, stejně tak jako jeho zatím poslední pokračovatel pro období 2014 až 2020 s výhledem do roku 2050, který bude více rozebrán vzhledem k jeho

¹¹⁰KYLOUŠEK, Jakub. Dopravní politika. In BALÍK, Stanislav a kol. (eds). *Veřejné politiky v České republice v letech 1989-2009*. Brno: CDK. 2010. s. 123.

¹¹¹KABELE, Adam. *Evropeizace dopravní politiky v ČR a její dopady*. Olomouc: Univerzita Palackého, 2015. s.15

¹¹²EUROSKOP. *Předvstupní pomoc*. [online]. Euroskop.cz, [cit. 2. července 2020]. Dostupné na: <<https://www.euroskop.cz/168/sekce/predvstupni-pomoc/>>.

¹¹³MINISTERSTVO DOPRAVY. *Dopravní politika ČR pro léta 2005-2013* [online]. Databaze-strategie.cz, [cit. 12. července 2020]. Dostupné na <https://www.dataplan.info/img_upload/7bdb1584e3b8a53d337518d988763f8d/dopravni-politika-2005_2013.pdf>.

aktuálnosti.¹¹⁴ V neposlední řadě je vhodné doplnit, že cíle obou strategií již měly plnou podporu financování prostřednictvím strukturálních fondů EU, jež jsou významnou součástí celkové sumy investic naší země do dopravní politiky.¹¹⁵

Jak již bylo uvedeno výše, zatím poslední koncept je hlavním strategickým materiálem pro vývoj zkoumaného odvětví. Zaštitěn ministerstvem dopravy, svým obsahem plynule navazuje na předchozí období a formuluje cíle ke splnění, které pro ČR vyplývají s mezinárodních závazků nebo na základě vlastní kreativní činnosti. Jádrem DP je obecně definovaný hlavní cíl, který hovoří o tvorbě kvalitní dopravní infrastruktury postavený na optimalizaci jednotlivých složek v souladu s hospodářskou soutěží a ochranou zdraví a životního prostředí. Od dané vrcholné definice se odvíjí hierarchická struktura, jež se nejprve štěpí na 9 priorit, které následně obsahují vlastní specifické cíle, opatření k jejich plnění a gestora. Priority jsou rozděleny sektorově na uživatele, provoz a bezpečnost, zdroje, infrastrukturu, výzkum a vývoj, ochranu zdraví a ŽP, sociální složku, budoucí směřování a taktéž na subsidiární odpovědnost.¹¹⁶ Enormní rozsah specifických cílů DP v dokumentu vychází především z unijního směřování, respektive úpravy, přičemž v první řadě stojí obecná, vše pojímající strategie Evropa 2020. Následovník Lisabonské strategie, jehož hlavním bodem je trvale udržitelný růst, bývá některými autory do značné míry kritizován pro svou nereálnost.¹¹⁷ Čistě dopravní odvětví pak už ovlivňuje, již v předchozích kapitolách charakterizována, Bílá kniha z roku 2011. Co se týče naopak vnitrostátních východisek, hovoříme především o strategiích udržitelného rozvoje, mezinárodní konkurenceschopnosti, regionálního či územního rozvoje nebo koncepci energetické, cestovního ruchu a politiky životního prostředí. Nejúdernější téma pro tuto diplomovou práci je možné vidět hned u první priority, která soustředí svůj zájem na koncového uživatele. Dokument písemně rozvíjí dlouholetou snahu EU o společné prvky zajištění ochrany práv cestujících, napříč všemi dopravními sektory, společně s cílem posílení práv v procesní sféře, přičemž výstupem by měl

¹¹⁴MINISTERSTVO DOPRAVY. *Dopravní politika ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050* [online]. Mdcz.cz, [cit. 12. července 2020]. Dostupné na <<https://www.mdcz.cz/getattachment/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-a-MFDI/Dopravni-politika-CR-pro-obdobi-2014-2020-s-vyhled/Dopravni-politika-CR-2014-%E2%80%93-2020.pdf.aspx>>.

¹¹⁵KYLOUŠEK, Jakub. Dopravní politika. In BALÍK, Stanislav a kol. (eds). *Veřejné politiky v České republice v letech 1989-2009*. Brno: CDK. 2010. s. 123.

¹¹⁶MINISTERSTVO DOPRAVY. *Dopravní politika ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050* [online]. Mdcz.cz, [cit. 12. července 2020]. Dostupné na <<https://www.mdcz.cz/getattachment/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-a-MFDI/Dopravni-politika-CR-pro-obdobi-2014-2020-s-vyhled/Dopravni-politika-CR-2014-%E2%80%93-2020.pdf.aspx>>.

¹¹⁷ERIXON, Fredrik. The Europe 2020 strategy: time for Europe to think again. *European View*, roč. 9, č. 1. 2010. s. 29.

být pozvolný přechod s individuální, na hromadnou dopravu. Ač je postoj ČR k této tematice veskrze kladný, je dle autora trochu benevolentnější v opatření, které sice deklaruje nutnost dalšího zajišťování práv, avšak také apeluje na rovnováhu mezi rozsahem práv slabší strany a konkurenceschopností té silnější. Zde je tedy částečně patrné, že ČR v tomto aspektu neprojevuje takový razantní postoj ochrany jako nadnárodní instituce typu Evropského soudního dvora.¹¹⁸

Financování dopravní politiky je stěžejním kritériem pro úspěšnou realizaci strategie. V České republice za provádění této činnosti odpovídá Statní fond dopravní infrastruktury (SFDI), do kterého proudí příjmy nejen z národní sféry, v podobě tržeb z mýtného, dálničních známek či spotřební daně, ale také z evropských strukturálních fondů, bez kterých by se dnes ČR jen těžko obešla.¹¹⁹ Příslušné finance z Unie jsou získávány prostřednictvím žádosti subjektů na základě prioritních os obsažených v Operačním programu Doprava 2014-2020. Tento dokument vycházející z výše charakterizovaného konceptu dopravní politiky ČR je odeslán k posouzení Komisi, která na jeho základě přiděluje finanční prostředky. Pro současné období se jedná o 123 mld. Kč.¹²⁰ Mimo tyto dva, co do hodnoty, nejvýznamnější způsoby financování, dále existuje evropský nástroj CEF, který je zaměřen na vývoj transevropských sítí, Public Private Partnership, fungující na bázi kooperace veřejného a soukromého sektoru s možnou pomocí čerpání úvěrů Evropské investiční banky.¹²¹ Z perspektivy roku 2020 je dle dostupných statistik celková suma vyčíslena na 17.1 mld Kč pocházejících z EU a 70.2 mld. Kč z vnitrostátních zdrojů. Dohromady by tedy mělo být využito 80.3 mld. Kč.¹²²

¹¹⁸MINISTERSTVO DOPRAVY. *Dopravní politika ČR pro léta 2005-2013* [online]. Databaze-strategie.cz, [cit. 12. července 2020]. Dostupné na <https://www.dataplan.info/img_upload/7bdb1584e3b8a53d337518d988763f8d/dopravni-politika-2005_2013.pdf>.

¹¹⁹HOŘELICA, Zbyněk. *Financování dopravní infrastruktury z rozpočtu SFDI a implementace BIM* [online]. Asb.portal.cz, 23. března 2018 [cit. 12. července 2020]. Dostupné na <<https://www.asb-portal.cz/stavebnictvi/inzenyrskostavby/doprava/financovani-dopravni-infrastruktury-z-rozpoctu-sfdi-a-implementace-bim>>.

¹²⁰OPERAČNÍ PROGRAM DOPRAVA. *Programové dokumenty* [online]. opd.cz, 20. června 2018 [cit. 12. července 2020]. Dostupné na: <<https://www.opd.cz/slozka/programove-dokumenty>>.

¹²¹EVROPEAN COURT OF AUDITORS. *Partnerství veřejného a soukromého sektoru v EU: rozšířené nedostatky a omezené přínosy* [online]. Eca.europa.com, 2018 [cit. 12. července 2020]. Dostupné na: <https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR18_09/SR_PPP_CS.pdf>.

¹²²KNOTTOVÁ, Radka. *Vyjádření k rozpočtu SFDI na rok 2020* [online]. Sdruzeni-silnice.cz, 2. září 2019 [cit. 12. července 2020]. Dostupné na: <<https://www.sdruzeni-silnice.cz/Rozpocet-SFDI-na-rok-2020-cln10917.aspx>>.

3.1 Letecká doprava před vstupem do EU

Nejmladší odvětví dopravní politiky je charakteristické překonáváním dlouhých vzdáleností za relativně krátký časový úsek. Proto bylo už od samého počátku důležité nahlížet na toto odvětví především v mezinárodním kontextu, zejména právní úpravy (viz kapitola 2). Leteckou dopravu lze tedy ve své podstatě považovat za jeden z klíčových znaků prohlubující se globalizace. Jak již bylo také řečeno, do druhé poloviny 80. let bylo společným znakem evropských států silné monopolní postavení státních firem na trhu letecké přepravy, přičemž socialistické Československo nebylo výjimkou. Rozdíl mezi Evropským společenstvím a Československem, jakožto státem východního bloku tedy nebyl v míře liberalizace, ale v počtu přepravených cestujících a technickém stavu.¹²³ Práva cestujících ČR byla již dlouhou dobu ošetřena Varšavskou úmluvou jejíž působnost se z povahy dokumentu vztahovala pouze na mezinárodní dopravu, což v 50. a 60. letech, vzhledem k omezené svobodě cestování a orientace socialistické ČSSR především na vnitrostátní linky, pozbývalo efektivního účinku¹²⁴ Naproti tomu v sedmdesátých letech již bylo Československými aeroliniemi, v postavení monopolního státního dopravce, zřízeno více jak 50 linek skoro po celé planetě. Určitý pokles začal v osmdesátých letech, jelikož ČSSR stanovila limity spotřeby paliv v závislosti na ropné krizi. Omezení se však paradoxně začala dotýkat ve větší míře linek vnitrostátních, jelikož v tu dobu již byly dálkové lety prioritou. Stejný trend logicky nastal i co se týká přepravených pasažérů, jejichž průměrný počet se v období začátku osmdesátých let pohyboval na hranici jednoho milionu, což představovalo významný rozdíl oproti téměř dvojnásobnému počtu, z druhé poloviny let sedmdesátých. Až předrevoluční éra zaznamenala nárůst, který však neměl dlouhého trvání, jelikož roku 1991 se čísla dostala na podobné hodnoty jako na začátku 60. let. Konkrétně šlo o něco přes 900 tisíc cestujících.¹²⁵

ČSR, respektive ČR byla po roce 1989 smyšlením nastavena odpoutat se od východního vlivu a nastavit prozápadní směřování. 90. léta byla proto nejen v oblasti letecké dopravy klíčová pro nalezení nové pozice naší země. Nastalé změny je dle autora možné i v tomto odvětví sledovat z vnitrostátní, evropské a mezinárodní potažmo globální perspektivy v mnoha aspektech najednou. Jak uvádí Průša, pád režimu neumožnil pouze přístup k vyvinutějším západním technologiím, ale povolil podnikání zahraničním poskytovatelům, což v roce 1990

¹²³KABELE, Adam. *Evropeizace dopravní politiky v ČR a její dopady*. Olomouc: Univerzita Palackého, 2015. s.33.

¹²⁴ Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě ze dne 12. října 1929. (pro mě čl. 1 odst. 2)

¹²⁵ ZEMAN, Libor. *České aerolinie – 80 let ve vzduchu jako doma*. Praha: České aerolinie. 2003. s. 102-104.

umocnilo zrušení státního monopolu, a tedy možnost zapojení i českých soukromníků. Přístup na trh byl však stále velmi složitý, ať už z důvodu zaběhlé, pro ČR nové konkurence, tak z hlediska velké sumy nutných investic.¹²⁶ I tak již v roce 1997 vznikla první soukromá letecká společnost Travel Service, kterou je možné v současnosti považovat za suveréna mezi českými dopravci. A změny se samozřejmě nedotkly jen soukromého sektoru, ale do té doby i čistě státně vlastněných ČSA. Původně monopolem zaštitěny dopravce byl přetransformován v roce 1992 na akciovou společnost, načež se státní struktury neúspěšně pokoušely o jeho privatizaci, což se úplně vydařilo až na třetí pokus, v roce 2017, přičemž v průběhu let procházel doslova turbulentními etapami na hranici bankrotu.¹²⁷ Úpravy doznala taktéž hmotná část leteckého práva prostřednictvím novelizace zákona o civilním letectví z roku 1997. Pro účely této práce je důležité především zmínit, že za prvé, právě do tohoto zákona jsou v průběhu let implementovány unijní právní akty a za druhé, na jeho základě vznikl Úřad pro civilní letectví, který se stal hlavním dozorovým orgánem nad dodržováním práv vyplývajících z nařízení 261/2004.¹²⁸

V unijním prostředí v mezidobí finišovala příprava liberalizace letecké dopravy v podobě třech balíčků, které vydláždily cestu pro vznik nízkonákladových společností (viz kapitola 2.2.2). To se dotklo České republiky o dva roky později, jelikož už v roce 1999 zde začala nabízet své služby společnost Go-Fly.¹²⁹ Právě liberalizaci autor považuje za prvotní příčinu budoucí úpravy práv cestujících, jelikož vznik silné konkurence, v příčinné souvislosti s poklesem cen letenek, následované exponenciálním růstem využití letecké přepravy, přinutilo unijní struktury zvýšit ochranu slabší strany ve vztahu k dopravci. Lze tedy konstatovat, že liberalizace, jakožto europeizační proces v tehdejších členských státech, zapříčinil vznik nových aktérů na trhu, kteří začali ještě před vstupem ČR do EU na našem území působit. Aniž by tedy daná nařízení byla obsažena v českém právním řádu, uskutečňovaly se u nás v letecké dopravě změny, které můžeme definovat jako projevy latentní europeizace.

¹²⁶HORNÍK, Jiří. *Historie, regulace a právo v letecké dopravě, role letecké dopravy v globálním světě* [online]. Flying-revue.cz, 24. července 2018 [cit. 12. července 2020]. Dostupné na <<https://www.flying-revue.cz/svet-letecke-dopravy-2>>.

¹²⁷Z DOPRAVY. *Koupě ČSA přehledně: Travel Service ovládl aerolinie na třetí pokus* [online]. Zdopravy.cz, 6. října 2017 [cit. 12. července 2020]. Dostupné na: <<https://zdopravy.cz/csa-prehledne-travel-service-ovladl-csa-na-treti-pokus-2627/>>.

¹²⁸Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č.455/91 Sb., o živnostenském podnikání, ve znění pozdějších předpisů

¹²⁹KOSTKOVÁ, Miroslava, NĚMČANSKÝ, Milan, TORČÍKOVÁ, Eva. *Management služeb cestovního ruchu*. Karviná: Slezská univerzita v Opavě. 2009. s. 84.

V pozadí nezůstala ani dlouho neaktualizovaná práva cestujících. Zde však alespoň doposud nepřicházel přímý významný tlak z evropských struktur, nýbrž z mezinárodní sféry. Česká republika podepsala Montrealskou úmluvu v roce 1999 a stala se tak jedním ze současných 133 signatářů.¹³⁰ Pro úplnost nelze samozřejmě opomenout ani přípravy na vstup do EU. Negociace probíhaly od roku 1998 do roku 2002, přičemž pravidelné roční posudky Komise o pokroku v kapitole Doprava byly k té letecké asi nejpozitivnější ve srovnání s ostatními odvětvími.¹³¹ Dle autora je to především z důvodu mezinárodní povahy letecké dopravy jako takové.

Celkově se dá tedy konstatovat, že s příchodem demokratické společnosti doznalo letecké odvětví změn, napříč širokým spektrem sfér, které postupně přibližovaly celý sektor západním směrem. Přestože se letecká doprava rozvinula i čistě v mezinárodním měřítku, autor se domnívá, že na konci devadesátých let byla největší vlivnou silou Evropská unie, přičemž vnitrostátní struktury usilovaly o členství v dané organizaci, čemuž přizpůsobovali své jednání, což nastolilo ideální podmínky.

3.2 Letecká doprava po vstupu EU

1.května 2004 se ČR stala členem Evropské unie. To se sebou neslo mnoho významných změn, v prvé řadě umožnění fungování svobod vnitřního trhu, se kterým souvisela podmínka přijetí a dodržování Schengenského acquis. Už od začátku členství byla uvedena do praxe některá Schengenská pravidla, která byla oficiálním přistoupením 21.12. 2007 doplněna o zbývající rámec, jehož nejdůležitější částí bylo zrušení kontrol na vnitřních hranicích a s tím spojená přísnější kontrola těch vnějších. To se významně dotklo hlavně letecké infrastruktury, kdy bylo předpisem nařízené rozdělit pasažéry na příletu i odletu, a to na základě příslušnosti území k Schengenskému prostoru či nikoliv. S očekávaným trvalým přírůstkem cestujících se v reakci na to vybudovaly na předních českých letištích nové terminály, díky kterým bylo možné dané rozdělení prakticky splňovat bez problémů.¹³²

Se vstupem samozřejmě souviselo i nabytí platnosti unijních právních aktů. Zde se opět lze vrátit k nízkonákladové dopravě, jelikož liberalizační podmínky vytvořené koncem devadesátých let byly nyní závazné i pro ČR. Ačkoliv již v roce 2003 tvořil tržní podíl „low-

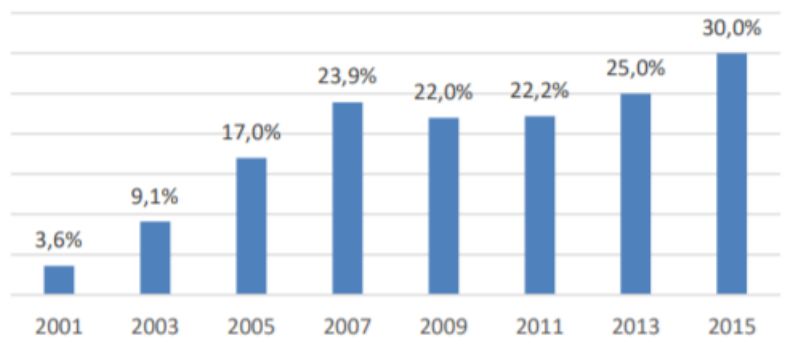
¹³⁰Úmluva o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu ze dne 28. května 1999.

¹³¹EUROPEAN COMMISSION. *Hodnotící zprávy Evropské komise* [online]. Euroskop.cz, [cit. 12. července 2020]. Dostupné na: <<https://www.euroskop.cz/8651/sekce/hodnotici-zpravy-evropske-komise/>>.

¹³²MINISTERSTVO DOPRAVY. *Schengen* [online]. mdcz.cz, [cit. 12. července 2020]. Dostupné na: <<https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Letecka-doprava/Pravni-predpisy/Schengen>>.

costu“ na českém území necelá 4 procenta osobní letecké dopravy, o dva roky později už to bylo skoro 17 %¹³³ (viz graf. č. 2), čemuž v jisté míře pomohl rok 2004 a založení první české nízkonákladové společnosti Smartwings.¹³⁴ Stoupající charakter tohoto fenoménu se zpomalil a k roku 2019 evidujeme zhruba třetinový tržní podíl, čímž dosahujeme evropského průměru.¹³⁵

Graf č.2: Podíl nízkonákladových společností na českém trhu



Zdroj: DUDOVÁ, Veronika. 2017.

Do popředí se v roce 2004 taktéž dostaly regionální letiště, které se v červenci výše zmíněného data staly soukromými subjekty spadajícími pod příslušný kraj. Stimulem pro tento krok byl opět očekávaný nárůst přepravy v kombinaci s do té doby nevyužitým potenciálem, který daná místa měla. Tato změna se i přes velké a průběžné investiční náklady zainteresovaných územních jednotek dá hodnotit pozitivně, ať už v Ostravě, Brně nebo Karlových Varech, jelikož v současné době, jsou regionální letiště jednou z dominant krajů, které ekonomicky i kulturně daným lokacím prospívají.¹³⁶

Jak již bylo výše uvedeno, dopravní politika ČR se v jisté míře před a významně po vstupu soustředí na realizaci cílů společné dopravní politiky, čehož je letecká přeprava součástí. Strategické plány na roky 2005-2013, respektive 2014–2020, společně se sektorovým konceptem letecké dopravy 2016–2020, určují cíle vycházející především z unijní strategie a skrz strukturální fondy jsou naší zemi inkasovány nemalé prostředky k jejich

¹³³DUDOVÁ, Veronika. *Porovnání leteckých dopravců v osobní letecké dopravě*. Ostrava: VŠB, 2017. s.24.

¹³⁴HAMPL, Tomáš. *První český low-cost je tady!* [online]. airways.cz, 22. ledna 2004 [cit. 12. července 2020]. Dostupné na: <<https://www.airways.cz/zprava/prvni-cesky-low-cost-je-tady/>>.

¹³⁵STATISTA. *Market share of low-cost carriers in Europe from 2009 to 2019* [online]. Statista.com, 20. června 2020 [cit. 12. července 2020]. Dostupné na: <<https://www.statista.com/statistics/1117218/low-cost-carrier-market-share-europe/>>.

¹³⁶MINISTERSTVO DOPRAVY. *Letiště* [online]. Mdcz.cz, [cit. 12. července 2020]. Dostupné na: <<https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Letecka-doprava/Pravni-predpisy/Letiste>>.

naplnění. Přenesení pravomocí z národní na supranacionální úroveň vytvořilo podmínky pro vznik vysokého množství právně závazné sekundární legislativy, která následným začleněním do leteckého zákona europeizovala široké spektrum oblastí letecké dopravy. Mezi ty nejdůležitější řadíme bezpečnost, ochranu ŽP, řízení letového provozu, letovou způsobilost, podmínky vstupu na trh a v neposlední řadě, diplomovou práci zkoumanou, ochranu cestujících. Na poslední zmíněnou oblast se bude detailněji zaměřovat finální kapitola.

Zajímavou otázkou se jeví, zda vnitřní změny ČR v oblasti letecké dopravy, před i po vstupu do Evropské unie byly založeny čistě na přímém europeizačním vlivu nebo zde paralelně sehrávala svou úlohu i globalizace. Autor se spíše přiklání k druhé variantě, jelikož si nedokáže dost dobře představit, jak by ve zkoumaném období, kdy docházelo ke změnám světového charakteru, navíc v sektoru letecké dopravy, mohly europeizační i globalizační tlaky existovat a působit separovaně.

4 Europeizace práv cestujících

Finální kapitola této diplomové práce je rozdělena na dvě části. V první z nich se autor zaměřuje na koncept europeizace, jehož teoretickou rovinu, rozebranou v první kapitole, se pokusí propojit s praktickým vývojem ochrany práv pasažérů leteckých společností v Evropské unii, respektive České republice. Druhá již operuje s poznatky získanými prostřednictvím online výzkumu na téma: Informovanost občanů o právech cestujících leteckých společností v ČR. Na konci obou částí budou na základě výsledku analýzy zodpovězeny výzkumné otázky.

4.1 Proces europeizace a jeho rozsah

Dostatečná ochrana cestujících je v liberalizovaném leteckém, železničním či vodním sektoru, nebál bych se říct, podmínkou efektivního fungování dopravy jako celku. Ostatně, pasažér dnes vystupuje v pozici zákazníka, jehož poškození na základě zakoupené služby způsobí, že se již pravděpodobně nevrátí a uchýlí se v budoucnu k jiným možnostem přepravy. Tou nejčastější může být například osobní silniční doprava, jejíž další mohutné zvyšování rozhodně nepatří mezi cíle společné dopravní politiky. Ba naopak, růst tohoto, co do objemu nejužívanějšího odvětví nekoresponduje s představou Unie o optimalizaci a z ní plynoucí stále více zdůrazňována ochrana životního prostředí.¹³⁷ I takováto do jisté míry subjektivní dedukce autora mohla vést snahu především Komise k iniciaci právních aktů ke zvyšování ochrany cestujících napříč všemi dopravními obory. Z předchozích kapitol je již známo, že Evropská unie vytvořila, nejen v letecké dopravě, určitý rámec pravidel, které řešené téma upravují skrz předpisy. Vzhledem k tématu diplomové práce je však nutné se na dané změny podívat europeizační optikou. V prvé řadě je vhodné tematicky specifikovat oboustranný přístup k europeizaci. Pro top-down je charakteristická vnitřní změna jednotlivých států, na základě tvorby modelu na nadnárodní úrovni, což u ochrany cestujících má nejčastěji podobu nařízení, které je inkorporováno do právního řádu jednotlivých států. To je v případě České republiky prakticky viditelné v Zákoně o civilním letectví, o kterém by se dalo hovořit jako o exkluzivním příjemci unijní letecké úpravy v oblasti práv cestujících. Následně pak pozorujeme změny nastalé v důsledku závaznosti daných aktů, které jsou projevem top-down europeizace.

¹³⁷EUROPEAN COMMISSION. *Bílá kniha: Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje* [online]. Mdcz.cz, 28. března 2011 [cit. 19. července 2020]. Dostupné na <<https://www.mdcz.cz/getattachment/Dokumenty/Evropska-unie/Zakladni-dokumenty/Bila-kniha-Plan-jednotneho-evropskeho-dopravniho/Bila-kniha-Plan-jednotneho-evropskeho-dopravniho-prostoru-%E2%80%93-vytvoreni-konkurenceschopneho-dopravniho-systemu-ucinne-vyuzivajiciho-zdroje.pdf.aspx>>.

Koncept se však dá zkoumat i z perspektivy bottom-up, a tedy na základě prvotního impulsu na národní úrovni. Položme si otázku, co motivuje subjekty určitého státu k vyvíjení tlaku na zvyšování ochrany pasažérů? V teoretické rovině může existovat problém, specifický pro určité prostředí a k jehož vyřešení není možné dojít na národní úrovni. Taktéž se může jednat o doposud existující vnitrostátní úpravu, kterou se státy snaží prosadit v supranacionální sféře, aby při následné výsledné podobě modelu byly v souladu s unijní úpravou a nemusely vyvinout žádné transakční náklady vycházející z europeizace.¹³⁸ Nelze se však dle autora omezit jen na tyto dva teoretické důvody, aplikovatelné obecně. V praxi se konkrétně může jednat o nespočet pozitivních či negativních příčin, ať už plynoucích ze státního aparátu nebo soukromého sektoru, kdy se určitý subjekt může snažit prosazovat na nadnárodní úrovni své zájmy, ať už například z důvodu populistického rozšiřování své voličské základny nebo finančního benefitu přímo či nepřímo plynoucího z onoho posílení.

Zajímavým tématem je dozajista otázka, proč k europeizaci práv cestujících leteckých společností vůbec došlo. Autor za příčinu považuje dvě základní události, které jsou spolu více či méně propojené. Za prvé se jedná o tehdejší plánované východní rozšíření v souvislosti s očekávaným velkým přírůstkem osob využívajících dopravní infrastrukturu společenství. Dalo by se tedy předpokládat, že už samotná snaha kandidátských zemí o přístup k volnému trhu, respektive do EU, dala jakýsi samovolný impuls pro posílení zkoumaných pravidel. V tomto případě je tedy patrné, jak integrační snahy přispěly k nastartování europeizačních procesů v oblasti ochrany pasažérů, což jen potvrzuje teoretické východisko obou generačních pojetí. Druhým zásadním milníkem je liberalizace leteckého trhu v Evropě. Úspěšná deregulace v USA, která proběhla 10 let předtím, než se začala liberalizovat ta evropská¹³⁹, dle autora způsobila pozitivní výsledek v podobě expanze letecké dopravy za oceánem a s tím spojené efekty, čímž inspirovala, potažmo donutila evropské elity ke stejnému kroku. Následné již ve třetí kapitole popsané projevy liberalizace vytvořili podmínky pro rozvoj práv cestujících. S výše uvedeného by tedy bylo možné vyvodit, že europeizace je v tomto případě produktem globalizace, bez které by k následným změnám na evropském území nedošlo.

Jak již bylo uvedeno v první kapitole, europeizace na základě top-down přístupu vyvolává vnitřní změny na úrovni států. Dalo by se tedy říct, že před europeizací existuje

¹³⁸ZEMANOVÁ, Štěpánka. Výzkum europeizace – aktuální problémy a perspektivy. *Mezinárodní vztahy*, roč. 42, č. 1. 2007. s. 29-51.

¹³⁹KAJTMAN, Jan, MELICHAR, Vlastimil. *Deregulace a liberalizace letecké dopravy* [online]. dk.upce.cz, 2016 [cit. 12. července 2020]. Dostupné na <<https://dk.upce.cz/bitstream/handle/10195/67694/Kajtman.pdf?sequence=1&isAllowed=y>>.

nějaký stav A na straně členského státu pramenící ze současné úpravy a žádoucí stav B, kterého chtějí unijní aktéři prostřednictvím modelu dosáhnout. Jeho následným promítnutím ve vnitrostátním prostředí dochází ke změnám, které mohou být odlišný rozsah v různých členských státech, v závislosti na jejich míře nesouladu, kultuře, historii, sociálním vnímání a tak dále. Pokud opět zasadíme teoretické vymezení do kontextu s ochranou práv cestujících v rámci České republiky, můžeme stav A označit jako významně regulovaný z pohledu mezinárodního práva. Zde je konkrétně hovořeno o Varšavské, respektive Montrealské úmluvě. Podobně by se daná logika dala aplikovat i na jiné státy Evropské unie, jelikož i ony jsou již po dlouhá desetiletí smluvní stranou Varšavské úmluvy.¹⁴⁰ Vzhledem tedy k přeshraniční povaze celého letectví a jeho časnému mezinárodnímu právnímu zakotvení, lze dle autora vyvodit, že míra nesouladu jednotlivých členských států vůči nejdůležitějším unijním modelům v oblasti ochrany práv cestujících byla velice podobná a nijak zvlášť dramatická. Z toho lze také vyhodnotit, že z hlediska typologie změn dle Tanji Börzel¹⁴¹ došlo v tomto odvětví k akomodaci, a tedy k výraznější změně, která však neohrožuje hlavní podstatu dané oblasti, přičemž ji ale rozšiřuje o nové evropské elementy. Ve zkoumaném případě se tedy jedná o přísnější pravidla ochrany pasažérů. Pokud se na vnitřní proměnu prostředí podíváme konkrétněji, teorie hovoří o explicitních a implicitních změnách. První jmenované jsou Unii prostřednictvím aktu přímo požadovány.¹⁴² Ve zkoumaném odvětví tak zahrnují posílení práv pasažérů a vznik dozorových orgánů pro jejich dodržování. Implicitní naopak mandatorní nejsou, ale vznikají dle autora jako sekundární následek těch explicitních. Zde by se tedy dal jako příklad použít vznik soukromých společností v závislosti na vymáhání nařízení 261/2004.

Europeizace nemusí být zkoumána pouze na základě vnitřních změn, ale taktéž z časového hlediska. Již z kapitoly o historii společné dopravní politiky je evidentní, že po dobu existence EU (ES) je letecké dopravě přikládán různý význam v průběhu let. Zhruba do poloviny osmdesátých let nebylo letecké odvětví europeizováno prakticky vůbec, vzhledem k suverenitě členských států. Razantní změna nastala v období liberalizace mezi roky 1988 a 1997¹⁴³, hovoříme tedy o intenzivní europeizaci. Konkrétně v oblasti ochrany pasažéru

¹⁴⁰Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě ze dne 12. října 1929. (pro mě čl. 1 odst. 2)

¹⁴¹BÖRZEL, Tanja, RISSE, Thomas. Conceptualizing the Domestic Impact of Europe. In FEATHERSTONE, Kevin, RADAELLI, Claudio. (eds): *The politics of Europeanization*. New York: Oxford University Press, 2003. s. 70-71

¹⁴²ZEMANOVÁ, Štěpánka. Výzkum europeizace – aktuální problémy a perspektivy. *Mezinárodní vztahy*, roč. 42, č. 1. 2007. s. 29-51.

¹⁴³KAJTMAN, Jan, MELICHAR, Vlastimil. *Deregulace a liberalizace letecké dopravy* [online]. dk.upce.cz, 2016 [cit. 12. července 2020]. Dostupné na <<https://dk.upce.cz/bitstream/handle/10195/67694/Kajtman.pdf?sequence=1&isAllowed=y>>.

vzhledem k přijatým nařízením, i s přihlédnutím i k jejich míře významu, byla europeizace nejintenzivnější mezi roky 2004 až 2010 viz kapitola 2, a tedy v návaznosti na východní rozšíření. V posledním desetiletí byl však zaznamenán pokles, který se dá dobře prakticky ukázat na příkladu návrhu novely nařízení 261/2004 z roku 2014, která upozorňuje na nutnost změny daného aktu, avšak k dnešnímu dni stále nebylo novelizace dosaženo.¹⁴⁴

Vzhledem k výše uvedenému je na místě odpovědět na výzkumnou otázku: Jakým způsobem a do jaké míry byla práva cestujících leteckých společností na území ČR europeizována? Z hlediska způsobu lze dojít k závěru, že nejvíce dominantním prvkem je forma nařízení, přičemž nelze opomenout významnou roli ESD, který v průběhu let relativně často zasahoval do úpravy daných aktů. Na základě zjištěných faktů se autor domnívá, že míra vnitřních změn je na úrovni akomodace, kdy na jednu stranu se významně zvýšila ochrana jednotlivce oproti mezinárodnímu standardu, na druhou zde však v minulosti tento mezinárodní standard dlouho byl a stále zůstává platný. Nehledě na to, že Evropská unie je smluvní stranou Montrealské úmluvy, tudíž pravidla ochrany pasažérů prohloubila, nikoliv pozměnila. K tomu je třeba dodat, že mezinárodní úprava je obsahově rozsáhlejší, jelikož evropská legislativa rozvinula především pár oblastí prostřednictvím nařízení 261/2004, avšak činnost například v oblasti ochrany zavazadel sekundární legislativa skoro neupravila a nechala doposud plně v kompetenci Montrealské úmluvy.

4.2 Informovanost o právech cestujících v ČR

Poslední, avšak neméně důležitý bod této diplomové práce spočívá v kvantitativním výzkumu na bázi dotazníkového šetření. Hlavním cílem praktické částí je odpovědět na výzkumnou otázku: Jaká je informovanost občanů ČR o právech cestujících leteckých společností? Za prvé je důležité samotný dotazník představit. Autor výzkum postavil na obeznámenosti s nařízením 261/2004, které je nevýznamnějším sekundárně legislativním aktem Evropské unie, týkající se ochrany práv pasažérů leteckých společností. Dotazník je složen z 12 otázek, přičemž byla využita možnost uzavřených i otevřených odpovědí, v jednom případě může respondent zaškrtnout více možností, jelikož má za úkol označit jednotlivé formy poškození ze strany leteckého dopravce, se kterými se osobně setkal. Autor při tvorbě využil šablony Google Forms, která je k dispozici zdarma. Distribuce probíhala především skrz sociální sítě, avšak pro získání reprezentativnějšího vzorku autor využil i prostředí několika

¹⁴⁴Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o změně nařízení č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů, a nařízení (EHS) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce při letecké dopravě cestujících a jejich zavazadel

nasmlouvaných soukromých společností, které předem oslovil. Je však důležité, čtenáře upozornit, že i tak z větší části na výzkumu participovala mladší generace, což mohlo způsobit určitou odchylku. Přes veškerou snahu se celková návratnost dotazníku vyšplhala pouze na číslo 261, což by však mělo posloužit jako adekvátní počet pro získání alespoň indikačního vzorku.

Co se týče samotného vyhodnocování výzkumu, autor zde představí jednotlivé otázky a kvantitativně či procentuálně vyjádřené odpovědi, přičemž některé otázky budou doplněny o grafickou ukázkou a vyvozené závěry. Následná část bude mít za cíl nalézt souvislosti mezi odpověďmi, a to majoritně na základě určitého atributu porovnávaného se znalostí konkrétních prvků nařízení 261/2004.

4.2.1 Dotazníkové šetření

První pětice otázek je analytického charakteru, z čehož vyplývá, že jejich individuální výsledky nemají parametry pro naplnění hlavního cíle praktické části. Svou hlavní úlohu sehrají, až při následném hledání korelace s jinou otázkou.

1) Jaké je Vaše pohlaví?

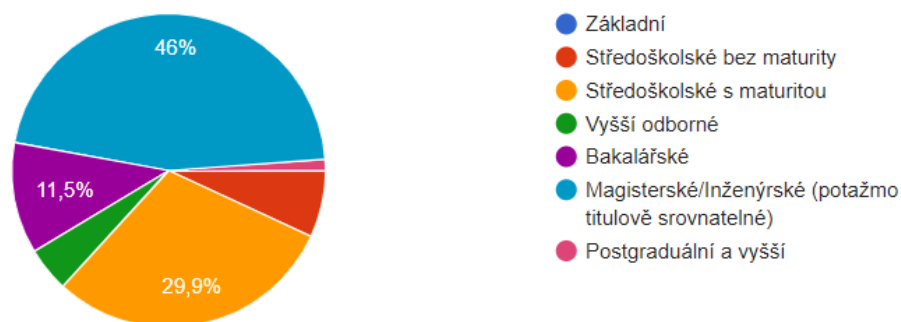
Průzkumu se zúčastnilo celkem 261 respondentů, přičemž mírnou převahu měli muži, kterých bylo 138 (52,9 %). Žen tedy bylo 123 (47,1 %). Obecná otázka, která v následné části prozkoumá, zda má pohlaví vliv na znalost práv cestujících.

2) Uved'te Váš věk

Jak již bylo výše naznačeno, mladší generace byla nejobjemnějším zástupcem v rámci tohoto výzkumu. Do 30 let včetně vyplnilo dotazník 132 osob (50,5 %), mezi roky 31 až 45 jich bylo 78 (29,9 %), a 46 a více letých se nashromáždilo 51 (19,6 %). Nutno dodat, že věk nejmladšího a nejstaršího respondenta byl 19, respektive 78 let. Otázka poslouží v další části k posouzení či vyvrácení závislosti věku a znalosti práv cestujících.

3) Jaké je Vaše nejvyšší dosažené vzdělání

Graf č.3: Procentuální rozdělení dosaženého vzdělání respondentu



Zdroj: Vlastní výzkum – Google Forms

Z uvedeného grafu je patrné, že nejširší zastoupení měli vystudovaní magistři/inženýři, následování středoškolským vzděláním s maturitou. Pro účely diplomové práce při zkoumání souvislostí v následné části byl výsledek rozdělen pouze na dvě části, a to na bakalářský titul a vyšší – 153 (58,6 %) a nižší než daný parametr – 108 (41,4 %). Otázka je klíčová k posouzení vztahu mezi dosaženým vzděláním a znalostí práv cestujících. Pro úplnost by bylo vhodné dodat, že míra vysokoškolsky vzdělaných dotázaných značně přesahuje republikový průměr, který je významně nižší.

4) *Zkuste odhadnout, kolik průměrně minut strávíte denně na internetu (vyjádřete pouze číslovkou v minutách):*

Otevřená otázka, u které autor následně vytvořil tři kategorie. Jedná se za prvé o skupinu trávící na internetu 60 minut a méně – 66 resp. (25,3 %), za druhé 61 min až 120 min – 90 resp. (34,5 %) a 121 a více min – 105 resp. (40,2 %). Otázka je důležitá pro posouzení vztahu mezi dobou strávenou na internetu a znalostí práv cestujících. Autor vychází z předpokladu, že internetová reklama kompenzací na základě nařízení 261/2004 má v současnosti významný dosah, proto se snaží prokázat, že lidé trávící na internetu více času, budou mít lepší znalost.

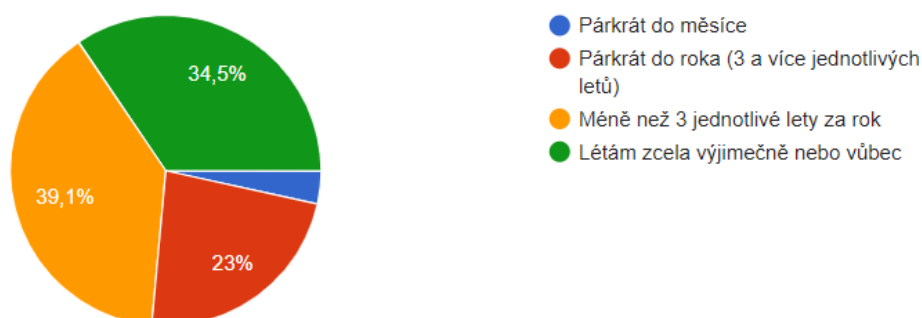
5) *Zkuste odhadnout, kolik dní ročně strávíte v zahraničí na dovolené nebo služebních cestách (vyjádřete pouze číslovkou v řádu dnů)*

Další z otevřených otázek, která se zabývá počtem strávených dní v zahraničí za rok. 69 respondentů (26,4 %) odpovědělo, že maximálně 10 dní. Druhá kategorie, která je zastoupena 120 účastníky výzkumu (46 %) tráví v zahraničí 11 až 25 dní. Delší pobyty během jednoho roku má 72 dotazovaných (27,6 %). Tato otázka poslouží k posouzení vztahu mezi délkou pobytu v zahraničí a znalostí práv cestujících.

Zbylých sedm otázek již poskytuje informace přímo k tématu, přičemž některé jsou logicky také součástí korelační části.

6) *Jak často využíváte služeb letecké dopravy v pozici cestujícího?*

Graf č.4: Frekvence využití osobní letecké dopravy

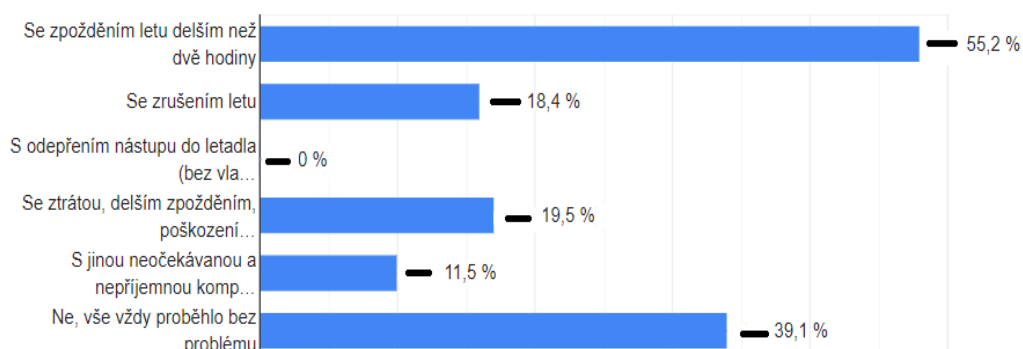


Zdroj: Vlastní výzkum – Google Forms

Tyto odpovědi již přinášejí první tematické výsledky. Z grafu je patrné, že nejčastěji zastoupenou skupinou jsou příležitostní cestující, kteří využijí dopravu zpravidla jednou ročně tam a zpět. Celkově se jejich počet v dotazníku vyšplhal na 102. Významnou část tvoří i typičtí neletci, kterých je 90. Nelze opomenout ani 60 dotázaných, kteří létají párkrát do roka. Zanedbatelný, je počet devíti respondentů, pro které je létání s nadsázkou řečeno denní chleba. V následné části je důraz kladen především na nejpočetnější skupinu ve vztahu ke zkušenosti s poškozením a znalostí práv. Stejného postupu se dostane celému zastoupení s výjimkou neletců, kteří budou extrahováni.

7) *Setkal/a jste se v roli cestujícího s jednou nebo více níže uvedených možností? (možné označit více odpovědí)*

Graf č.5: Jednotlivá poškození leteckým dopravcem na základě zkušenosti



Zdroj: Vlastní výzkum – Google Forms

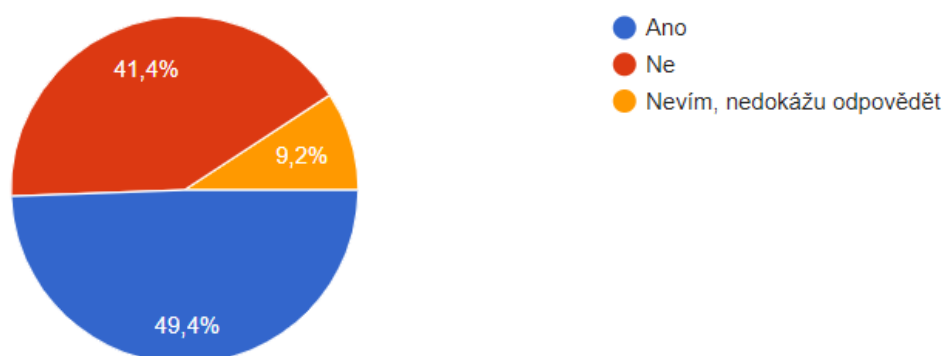
Otázka již přímo směřovala ke zjištění, jak veliké zastoupení mají konkrétní formy poškození. Výsledek přinesl zajímavou statistiku, kde je evidentní, že zpoždění letu delší, než dvě hodiny je nejpálčivějším problémem. Celých 144 respondentů se během svého života již s obdobnou situací potýkalo. Naproti tomu 102 dotázaných uvedlo, že při jejich cestě problém nenastal. Taktéž je nutné zdůraznit, že nikdo z respondentů nebyl přímým účastníkem odepření nástupu do letadla bez vlastního zavinění, což indikuje, že problém overbookingu byl již vyřešen. Hodně řešeným tématem bývá problém se zavazadly, což je upraveno pouze Montrealskou úmluvou. V porovnání se zpožděním letu je však patrné, že se v takové míře nevyskytuje. Pro úplnost je třeba dodat, že zpoždění dvou a více hodin v dotazníku nereflektuje možnost výskytu mimořádných okolností, z čehož logicky vyplývá, že určitá část případů bude spojena i s touto situací.

8) Jakým způsobem byste reagoval/a, pokud by Vás postihlo zpoždění letu delší než 2 hodiny, zrušení letu nebo odepření nástupu na palubu? Dožadoval/a byste se svých práv? Pokud již máte zkušenost s danou situací, odpovězte na základě Vaší tehdejší reakce. (Otázka se nevztahuje na problémy se zavazadly.)

Daná otázka byla položena především ke zjištění, kolik pasažérů by se svých práv určitě nedožadovalo. Výsledkem je pouhých 27 případů (10,3 %). Naopak 108 dotázaných (41,4 %) by nárokovali újmu vždy. Nejobsáhlejší skupinu tvoří nerozhodnutá část respondentů, kteří ve 126 případech (48,3 %) zvolili možnost, kde záleží na okolnostech. V následné části je tedy cílem alespoň přibližně určit, co je myšleno danou okolností.

9) Jste si vědom/a nároku na bezplatné poskytnutí péče od leteckého dopravce, ve formě stravy a občerstvení, popřípadě telefonních hovorů, při zpoždění nebo přesměrování letu, které způsobí delší čekání? (více než 2 hodiny):

Graf č.6: Znalost povinnosti poskytnutí péče leteckým dopravcem

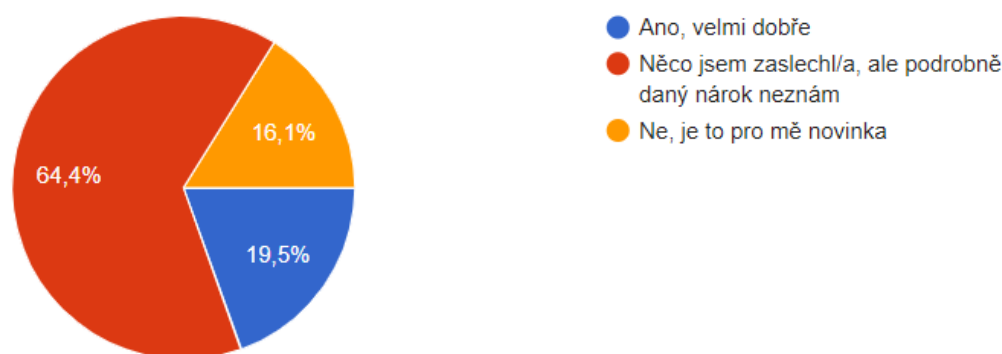


Zdroj: Vlastní výzkum – Google Forms

Otázka byla přímo položená k získání informace o obeznámenosti dotázaných s článkem 9 nařízení 261/2004. Ačkoliv 129 dotázaných znalosti dosahuje, pořad zde figuruje 108 negativních odpovědí. K tomu by se dalo připočíst i zbylých 24 občanů, kteří nedokázali odpovědět. Již tento graf indikuje poněkud vysoké číslo neznalých respondentů. Pro úplnost budou níže extrahováni ze statistiky neletci.

10) Jste si vědom/a nároku na finanční kompenzaci, v případě porušení Vašich práv, jakožto cestujícího letecké dopravy, které vám mohou plynout z důvodu odepření nástupu na palubu, zrušení nebo zpoždění letu? (finanční kompenzace je dodatečná náhrada, vyplácena nezávisle na proplacení letenky)

Graf č.7: Znalost systému kompenzací dle nařízení 261/2004



Zdroj: Vlastní výzkum – Google Forms

Druhá otázka na zjištění znalosti práv cestujících, tentokrát konkrétně na článek 7, nařízení 261/2004. Tento dle autora nejdůležitější článek, určující dodatečnou náhradu je velmi dobře známý 51 respondentům a naopak 42 o něm ještě neslyšelo. Nejpočetnější skupina 168 dotázaných odpověděla, že se o něm doslechla, ale podrobně ho nezná. Autor na základě

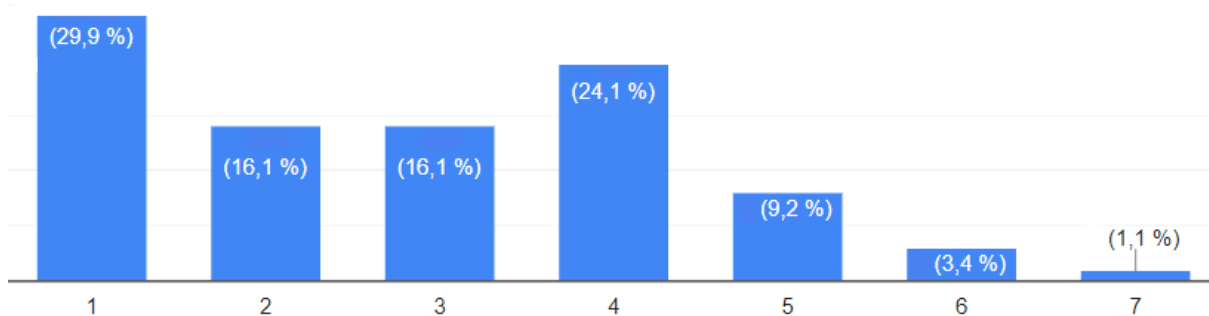
výsledku vyvozuje, že mediální reklama kompenzací hlavně prostřednictvím soukromých výdělečných subjektů, již pronikla mezi většinovou populaci, avšak relativní složitost daného článku způsobila, že se v něm dobře vyzná jen 19.5 %. Danou tezi potvrzuje i množství absolutně neznalých respondentů, které je skoro trojnásobně nižší, než počet neznalých článků 9 o poskytnutí péče, který není tak mediálně a byznysově vděčný.

11) O jak vysokou částku by se minimálně muselo jednat, v rámci finanční kompenzace, abyste se začal/a domáhat svých práv v roli cestujícího letecké dopravy? (napište v korunách pouze číslovkou)

Tato otázka je primárně určena k ověření, zda kompenzační náhrady nejsou natolik nízké, že se poškozeným případně nevyplatí je nárokovat. Z teoretické části vyplývá, že minimální hranice dodatečné náhrady dle článku 9, je 250 EUR. To je při současném kurzu zaokrouhleně 6 500 Kč. Právě na této hranici byly odpovědi rozděleny, přičemž 225 respondentů (86,2 %) vyplnilo nižší hypotetickou minimální sumu pro vznesení nároku. Pouze zbylých 36 dotázaných (13.8 %) uvedlo částku vyšší. Z odpovědi plyne, že kompenzační systém je z hlediska velikosti odškodnění dostačující.

12) Označte na škále od 1 do 7, jaké máte znalosti ohledně toho, jakým způsobem postupovat, v případě vzniku výše uvedených pochybení leteckého dopravce (1 = prakticky žádná znalost, 7 = perfektní znalost)

Graf č.8: Škála procesní znalostí na základě nařízení 261/2004



Zdroj: Vlastní výzkum – Google Forms

Poslední úkol respondentů v rámci dotazníkové šetření bylo subjektivně zhodnotit znalost případného postupu, pokud poškození ze strany leteckého dopravce nastane. Již v teoretické části byla procesní část daného nařízení v určité míře kritizována z hlediska složitosti celého procesu a praktický výzkum to jen potvrzuje. Z dat vyplývá, že nulová a podprůměrná znalost

zahrnuje 162 dotázaných (62,1 %), průměrně se vyzná 63 respondentů (24,1 %) a nadprůměrnou až dokonalou vědomostí disponuje pouhých 36 účastníků výzkumu (13,8 %).

4.2.2 Korelace vybraných odpovědí

V této části výzkum odpoví, zda existují určité souvislosti mezi vybranými otázkami. Na řadu nejprve přijde porovnání prvních pěti analytických s přímými dotazy na znalost práv cestujících. Konkrétně budou tedy komparovanými většinou otázky číslo 9, 10 a 12. Následně budou i předvedeny některé výsledky po extrakci osob, které létají vzácně nebo vůbec. Nakonec se autor pokusí dle výzkumu vyvodit, co je v současnosti největší zábranou pro vznesení nároku a kapitolu zakončí odpovědí na výzkumnou otázku.

Prvním zkoumaným vztahem je rozdílnost pohlaví a znalost práv. Nebude pravděpodobně překvapující, že z hlediska obeznámenosti s poskytnutím péče a finančními kompenzacemi zde nevznikl prakticky žádný rozdíl. Naproti tomu znalost postupu nárokování je vyšší u mužů, kteří dosáhli celkového průměru 2,98, na rozdíl od žen, které dosáhly hodnoty 2,68.

Další dotaz směřoval na věk respondentů. Zde je již určitá souvislost patrnější, jelikož střední a starší generace obstála o poznání lépe než ta mladší. U poskytnutí péče dosáhla znalost 46-letých a starších úrovně 64,7 %, 30-45 let 57,6 % a kategorie do 29 let pouze 38,6 %. Podobnou tendenci pozorujeme i u kompenzací, kde poměr ANO-NE je u nejmladších 24 ku 30, kdežto zbytek (střední a starší kategorie dohromady) dosahuje poměru 27:12. Rozdíl nebyl spatřen pouze u procesní znalosti, kde se všechny tři skupiny pohybují v rozpětí průměru 2,8 až 2,93.

Třetí otázka se týkala vzdělání a zde vzal autor do kontextu tři proměnné. Nedříve byla položena otázka, zda občané s vyšším dosaženým vzděláním létají častěji. Na základě odpovědi v otázce číslo 6, autor vytvořil bodový systém, jehož parametry vycházely z premisy: častější létání = více bodů. Finální suma bodů obou skupin byla následně vydělena příslušným počtem respondentů a bylo dosaženo dvou průměrů. Ze statistiky vyplynulo, že bakaláři a vyšší tituly dosáhly výsledku 1,14 a zbylá část 0,67. Souvislost se tedy potvrdila, přičemž vystudovanější využívají letecké přepravy o poznání více. Následně bylo vzdělání analyzováno v závislosti na znalosti článku 7 a 9, avšak zde rozdílných výsledků dosaženo nebylo ani v jednom případě. Je tedy na místě konstatovat, že znalost zkoumaných práv nezávisí na míře dosaženého vzdělání.

Zajímavý předpoklad byl, že delší denní průměrný strávený čas na internetu má vliv na obeznámenost s právy cestujících. To se výzkumem nepotvrdilo, kdy paradoxně u kompenzací

oplývala největší vědomostí skupina, která je denně na internetu maximálně hodinu. U poskytnutí péče měli navíc nejnižší procento kladných odpovědí účastníci, kteří u připojení tráví 121 minut a více. Jediný splněný předpoklad nastal až u procesní způsobilosti, kde se průměr u uživatelů ve druhé a třetí skupině pohyboval nad třemi, avšak občané využívající internet 60 minut a méně dosáhly jen čísla 2,39.

Poslední analytický dotaz se týkal pobytu v zahraničí. Při porovnávání jeho délky s otázkami 9,10 a 11 se ve všech směrech potvrdilo, že zde existuje souvislost. Kategorie byly rozděleny, jak je již výše uvedeno na 0-10 dní, 11–25 dní a 26 a více. U poskytnutí péče se znalost stupňuje, a to dle uvedeného pořadí v hodnotách 21,7 %, 57,5 % a 62,5 % vždy k poměru odpovědí v příslušné kategorii, jak z výsledku logicky plyne. U kompenzací je situace obdobná. Poměr znalosti ANO-NE je 12-21, 18-18, a 21-3. Konečné potvrzení přichází i u otázky číslo 12, kde obeznámenost s postupem dosahuje průměrů 2,04, 2,98 a 3,24. Lze tedy vyvodit, že častější zcestovalejší občané ČR mají všeobecně větší přehled o svých právech, jakožto cestujících leteckých společností.

Důležitým prvkem daného výzkumu je dle autora i extrakce vzácných letců a neletců, kteří v dotazníku (otázka číslo 6) tvoří společnou kategorii. Po vyřazení těchto 90 respondentů statistika ukazuje, že 63,15 % pasažérů se alespoň jednou setkalo se zpožděním delším než dvě hodiny, a naopak bez problému vždy cestovalo jen 29,8 % dotázaných. Tento z logiky věci očekávaný nárůst, respektive pokles oproti statistice výše, jen znovu důrazněji poukazuje na realitu existence daného problému. Aby toho nebylo málo, autor taktéž extrahoval čisté kategorii, která absolvuje méně než 3 lety do roka. Z celkových 102 respondentů se jich 60 (58,8 %) setkalo se zpožděním a jen 30 (29,4 %) nemělo nikdy problém. Ačkoliv jsou čísla podobná těm předchozím, je třeba si uvědomit, že se zde jedná o příležitostné uživatele letecké dopravy, čímž se daná statistika stává ještě více alarmující.

Další extrakce proběhla u otázek číslo 9 a 10. Opět byly odstraněny odpovědi vzácných letců a neletců. Znalost poskytnutí péče je známa 57,9 % pasažérů, a naopak 35 % respondentů nárok vůbec nezná, Zde se tedy statistika naklonila na stranu obeznámenosti oproti grafu výše, avšak dle autora je vcelku překvapující, že se stále jedná o tak jemný rozdíl. Stejně konstruovaná byla i extrakce u kompenzací, kde se kvalitní znalost článku 7, nařízení 261/2004 dokonce snížila o necelé 2 % oproti grafu na 17,5 %. Daný fakt indikuje, že častější létání nemá souvislost s lepší obeznámeností kompenzačního systému.

Souvislost autor hledal i na základě znalostí práv poskytnutí péče a kompenzace při rozdělení kategorie na občany se zkušeností výskytu problému a občany, kteří absolvovali svou cestu bez komplikací. Statistika v obou případech ukazuje téměř dvojnásobnou obeznamenost respondentů se zkušeností.

Jako poslední bod analýzy si autor vybral určení největšího problému, který brání poškozeným častěji vymáhat kompenzaci dle nařízení 261/2004. Nejdříve je třeba stanovit, zda vůbec existuje vůle občanů ji nárokovat. To se docela potvrdilo v otázce číslo 8, kde 41,4 % respondentů jeví tento zájem. Zajímavou skupinou je však 48,4 % dotázaných, kteří zvolili možnost „podle okolností“. Co je však myšleno danou okolností? Velikost finanční kompenzace to dozajista není, jak již potvrdila otázka číslo 11, kde se 86,2 % vyslovilo, že i nejnižší kompenzační částka je dostatečná pro vyvinutí snahy. Pokud se na vůli nárokování podíváme z negativní perspektivy, celkem 27 respondentů uvedlo, že nejeví zájem o nárokování. Zajímavým faktem však je, že 24 z nich má alespoň jednu zkušenost s problémem podle nařízení 261/2004. To vede k závěru, že občané bez zkušenosti s komplikací, mají větší vůli vymáhat způsobenou újmu. Autor se domnívá vzhledem k výše uvedenému a statistiky u otázky číslo 12, že klíčovým problémem je zdlouhavý, složitý proces, o kterém dle výsledku, majoritní většina nedisponuje dostatečnou znalostí, což může nakonec vést k ignoraci daných přečinů poškozeným. Nepřidá tomu ani fakt, že letecké společnosti nepůsobí v těchto situacích vždy korektně. Cílem by tedy mělo být zjednodušení procesu.

Jak tedy v závěru odpovědět na výzkumnou otázku, která zní: Jaká je informovanost občanů ČR o právech cestujících leteckých společností? Dle autora dosahuje informovanost poměrně dobré úrovně, především v oblasti kompenzací, které jsou díky reklamě úspěšně propagovány. O něco horší situace panuje u poskytování péče, což není tak mediálně a byznysově vděčné téma. Výzkum ukázal, že dosti zásadní nedostatky panují v oblasti zpoždění letu. Autor však nespatřuje zásadní problém v obeznamenosti, ale stejně jako v teoretické části, ve složitosti procesu nárokování dané újmy. Ostatně z toho profitují i soukromé subjekty, které si berou nemalé provize. Zjednodušení celého procesu bude mít pravděpodobný následek vyššího množství žádostí o kompenzaci, především z řad občanů, kteří ve výzkumu uvedli, že se o vznesení nároku rozhodují dle různých okolností. Tím bude vytvořen tlak na letecké společnosti, které budou před hrozbou ztrát nuceni zefektivnit svůj letový systém způsobem, aby nedocházelo k tak markantnímu výskytu zpoždění delšímu než 2 hodiny.

Závěr

V této diplomové práci se autor zabýval europeizací práv cestujících leteckých společností v Evropské unii se zaměřením na Českou republiku. Obsah byl rozdělen na teoretickou část, skládající se ze čtyř na sebe navazujících kapitol a praktickou část, která v druhém úseku čtvrté kapitoly práci uzavírá. Hlavní cíl byl splněn v podobě odpovědí na tři, autorem položené, výzkumné otázky.

První kapitola sloužila především k teoretickému uchopení konceptu europeizace. Představením širokého spektra různorodých definic a chápání daného pojmu bylo poukázáno na současnou nemožnost univerzálního vymezení. Dále, uvedením dvougeneračního pojetí, bylo možné vypořádat vývoj zkoumání konceptu na základě časového hlediska. To se týkalo rozšíření výzkumu vzhledem ke směru působení, a to konkrétně o směr horizontální a bottom-up. Následně bylo obsaženo vysvětlení mechanismu působení a typologie vnitřních změn v závislosti na europeizaci. Tato kapitola neměla ambici samostatně vyvodit konkrétní výsledky, ba naopak sloužila jako teoretický základ pro následnou aplikaci ochrany práv cestujících do europeizačního kontextu.

V druhé části práce byla představena společná dopravní politika Evropské unie. Autor nejprve zkoumal vývoj a cíle politiky jako celku, následně také pouze v kontextu letecké dopravy, přičemž se postupně propracoval až k ochraně práv cestujících leteckých společností. Zde byla již detailně charakterizována sekundární legislativa k danému tématu, z níž se dostalo největšímu prostoru nařízení 261/2004, tak, aby mohla být co nejpresněji zodpovězena výzkumná otázka, která se zabývala vlivem a efektivitou daného aktu. Dle autora výsledek jen potvrdil, že se jedná o nejvýznamnější nařízení, především díky štědrému kompenzačnímu systému, který je jeho součástí. Právě díky peněžité náhradě dnes existuje mnoho soukromých společností, které vznikly čistě za účelem vymáhání těchto prostředků od leteckých dopravců. Investicí do reklamy pak v nemalé míře přispívají k šíření informací o tomto aktu do podvědomí občanů. Co se týče efektivity, zde spatřuji největší problém především s nedokonalou definicí termínu mimořádná okolnost a procesní částí nárokování újmy, která je doposud až moc časově náročná z perspektivy obyčejného občana. Nepřidává tomu ani fakt, že adekvátní národní instituce nedisponují dostatečnými kompetencemi, čímž by se celý proces mohl uspíšit. Přesto je v souhrnném výsledku nutno podotknout, že nařízení 261/2004 významně posílilo ochranu slabší strany ve vztahu dopravce – cestující.

Další oddíl zkoumal dopravní politiku České republiky se zaměřením na letecké odvětví a jeho vývoj v kontextu vstupu do Evropské unie. Výstupem kapitoly je definování změn na základě vlivu EU. Již několik let před rokem 2004 byla letecká doprava u nás mírně transformována především díky unijní snaze o liberalizaci odvětví, což se ČR v jisté míře dotklo, aniž by byla členem. Stejně tak i naše země v devadesátých letech usilovala o nastavení prozápadního směru ve formě přistoupení do společenství a už v té době čerpala finanční prostředky z fondů. Vzájemná pozitivní interakce vytvořila ideální podmínky pro rozvoj změn celého sektoru letecké dopravy. Vstup ČR do EU přinesl prohlubování již představených změn a další nové. ČR již plně ve svých strategických dokumentech následovalo cíle společné dopravní politiky a čerpalo finance ze strukturálních fondů. Uskutečnil se vstup do Schengenského prostoru a zrušení vnitřních hranic. Do leteckého zákona byla začleněna závazná sekundární legislativa, mimo jiné i v oblasti ochrany cestujících. Dopady liberalizace se u nás projeví rostoucím počtem soukromých leteckých dopravců, jejichž vzájemná konkurence snížila ceny za přepravu a přivedla vysoké množství nových zákazníků. Většího významu se dostalo i krajským letištím, která přešla do soukromého vlastnictví a vzhledem ke stálému zvyšování frekvence letů přispívají ke vzkvétání cestovního ruchu daných krajů.

Finální kapitola měla dvě části. V první z nich byla ochrana práv cestujících aplikována do teoretické roviny europeizace. Vzhledem k tomu bylo odpovězeno na výzkumnou otázku, jakým způsobem a do jaké míry byla práva cestujících leteckých společností na území ČR europeizována. V rámci způsobu byl majoritně využit model nařízení, který byl v průběhu let modifikován i zásahy Soudního dvora, nejvýznamněji v případě nařízení 261/2004, kde byl zásah nejvyšší. Patrný je zde směr působení, a tedy top-down. Co se týče míry europeizace, tak zde autor považuje za nejpřesnější vnitřní změnu na úrovni akomodace, naopak z hlediska časového byla europeizace nejintenzivnější v období 2004 až 2010. Míra lze posoudit také na základě množství práv v závislosti na přečinech. Zde autor vyvodil, že ačkoliv je zásah Unie poměrně široký, taková oblast zavazadel byla sekundární legislativou upravena jen minimálně a stále vychází „jen“ z Montrealské úmluvy.

Praktická část čtvrté kapitoly odpověděla na poslední otázku, jaká je informovanost občanů ČR o právech cestujících leteckých společností. Dotazník byl zaměřený na nařízení 261/2004, přičemž autor vzhledem k výsledkům paušálně hodnotí míru informovanosti jako dostačující. Rozdílnost byla prokázána například při poměru znalostí kompenzací a poskytnutí péče, kdy znalost prvně jmenovaného pojmu je pravděpodobně díky reklamě a čistě z povahy věci vyšší než znalost nároku druhého. Autor tedy nespatřuje významný problém

v obeznámeností občanů se svými právy, ale spíše v procesní části nárokování újmy. Dotazník potvrdil složitost procesu a nízkou znalost daného postupu. Jako řešení se jeví návrh novelizace nařízení z roku 2014, které však dodnes nevstoupilo v platnost.

Závěrem bych rád subjektivně uvedl, že ochrana práv cestujících leteckých společností bude i v budoucnu ožehavým tématem, hlavně za předpokladu stále expandující letecké dopravy. Vzhledem k enormnímu množství zpoždění letu delší než dvě hodiny, což bylo také výzkumem prokázáno, je zjednodušení procesu nárokování prioritou číslo jedna.

Seznam použitých zdrojů

Monografie:

BÖRZEL, Tanja, RISSE, Thomas. Conceptualizing the Domestic Impact of Europe. In FEATHERSTONE, Kevin, RADAELLI, Claudio. (eds): *The politics of Europeization*. New York: Oxford University Press, 2003. 351 s.

BULMER, Simon. Theorizing Europeanization. In GRAZIANO, Paolo, P. MAARTEN Vink. *Europeanization: New Research Agendas*. Basington, Hampshire: Palgrave Macmillan, 2008. 419 s.

CÍSAŘ, Ondřej. Evropeizace a obhajoba zájmů: základy analytického rámce. In DANČÁK, Břetislav, FIALA, Petr, HLOUŠEK, Vít (eds). *Evropeizace. Nové téma politologického výzkumu*. Brno: IIPS. 2005. 424 s.

COWLES, Maria, CAPORASO, James, RISSE, Thomas. *Transforming Europe: Europeanization and Domestic Change*. New York: Cornell University Press. 2001. 304 s.

ČAPEK, Jan, KLÍMA, Richard, ZBÍRALOVÁ Jaroslava. *Civilní letectví ve světle práva*. Příbram: LexisNexis CZ, 2005. 421 s.

DANČÁK, Břetislav, FIALA, Petr, HLOUŠEK, Vít. Evropeizace. Pojem a jeho konceptualizace. In DANČÁK, Břetislav, FIALA, Petr, HLOUŠEK, Vít (eds). *Evropeizace. Nové téma politologického výzkumu*. Brno: IIPS. 2005. 424 s.

DUDOVÁ, Veronika. *Porovnání leteckých dopravců v osobní letecké dopravě*. Ostrava: VŠB, 2017. 61 s.

FERREIRA, Cristina. Europeanisation of Law. In OLIVEIRA, Jorge, CARDINAL, Paulo (eds.) *One Country, Two Systems, Three Legal Orders – Perspectives of Evolution*. Berlin: Springer. 2009. 826 s.

FILIPEC, Ondřej. *Evropeizace: rámec pro analýzu*. Olomouc: Iuridicum Olomoucense, 2019. 116 s.

FOJTÍKOVÁ, Lenka, LEBIEDZIK, Marian. *Společné politiky Evropské unie*. Praha: C.H. Beck, 2008. 179 s.

HÉRITIER, Adrienne. „Leaders“ and „Laggards“ in European Clean Air Policy. In VAN WAARDEN, Frans, UNGER, Brigitte (eds). *Convergence or Diversity? Internationalization and Economic Policy Response*. Avebury: Aldershot, 1995, 378 s.

KABELE, Adam. *Evropeizace dopravní politiky v ČR a její dopady*. Olomouc: Univerzita Palackého, 2015. 73 s.

KOSTKOVÁ, Miroslava, NĚMČANSKÝ, Milan, TORČÍKOVÁ, Eva. *Management služeb cestovního ruchu*. Karviná: Slezská univerzita v Opavě. 2009. 256 s.

KYLOUŠEK, Jakub. Dopravní politika. In BALÍK, Stanislav a kol. (eds). *Veřejné politiky v České republice v letech 1989-2009*. Brno: CDK. 2010. 695 s.

LADRECH, Robert. *Europeanization and National Politics*. London: Palgrave Macmillan, 2010. 233 s.

PRŮŠA, Jiří a kol. *Svět letecké dopravy*. 2. vydání. Praha: Galileo Training, 2015. 647 s.

ZEMAN, Libor. *České aerolinie – 80 let ve vzduchu jako doma*. Praha: České aerolinie. 2003. 128 s.

Odborné články:

BOURNEMAN, John, FOWLER, Nick. Europeanization. *Annual Review of Anthropology*, roč. 26, 1997. s. 487–514.

BURGHOUWT, Guillaume. Deregulation and Consequences for Airport Planning in Europe. *DISP*, roč. 39, č. 154. 2003. s. 37-45

DONGO, Kim. The Effects of Airline Deregulation: A Comparative Analysis. *Journal of Business Economics and Environmental Studies*, roč. 6, č. 3. 2016. s. 5-10.

ERIXON, Fredrik. The Europe 2020 strategy: time for Europe to think again. *European View*, roč. 9, č. 1. 2010. s. 29-37.

JONES, Helen. Amending the Chicago Convention and Its Technical Standards – Can Consent of All Member States Be Eliminated. *Journal of Air Law and Commerce*, roč. 16, č. 2. 1949. s. 185–213.

KAWAGOE, Maho. Air Transport Deregulation in the EU: Study from the Europeanization Perspective. *Hokkaido journal of new global law and policy*, roč. 2, č.1. 2009. s.161–188.

KNILL, Christoph, LEHMKUHL Dirk. How Europe Matters. Different Mechanisms of Europeanization. *European Integration online Papers*, roč. 3, č. 7. 1999. 29 s.

LADRECH, Robert. Europeanization of Domestic Politics and Institutions: The Case of France. *Journal of Common Market Studies*, roč. 32, č.1. 1994. s. 69–88.

LAWALLE, Chantal. The Single European Sky: a window of opportunity for EU-NATO relations. *European Security*, roč. 26, č.3. 2017. s.415–434.

MARADA, Miroslav. Důsledky deregulace letecké dopravy. *Geografické rozhledy*, roč. 20, č.5. 2011. s. 8-9.

OLSEN, Johan. Many faces of Europeanization. *Journal of Common Market Studies*, 2002, roč. 40, č. 5, s. 921-52.

RADAELLI, Claudio. Whither Europeanisation? Concept stretching and substantive. *European Integration online Papers*, roč. 4, č. 8. 2000. 25 s.

TRUXAL, Steven. Air carrier liability and air passenger rights: a game of tug of war?. *Journal of International and Comparative Law*, roč. 4, č.1. 2017. s. 103–122.

ZEMANOVÁ, Štěpánka. Výzkum europeizace – aktuální problémy a perspektivy. *Mezinárodní vztahy*, roč. 42, č. 1. 2007. s. 29-51.

Právní předpisy a smlouvy

Maastrichtská smlouva o Evropské unii ze dne 29. června 1992.

Nařízení Evropského parlamentu a Rady 1107/2006 ze dne 5. července 2006 o právech osob se zdravotním postižením a osob s omezenou schopností pohybu a orientace v letecké dopravě. Úř. věst. L 204, 26. července 2006, s. 1-9.

Nařízení Evropského parlamentu a Rady 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 letu. Úř. věst. L 46, 17. února 2004, s. 1-8.

Nařízení Evropského parlamentu a Rady 785/2004 ze dne 24. dubna 2004 o požadavcích na pojištění u leteckých dopravců a provozovatelů letadel. Úř. věst. L 138, 30. dubna 2004, s. 1-6.

Nařízení Evropského parlamentu a Rady 80/2009 ze dne 14. ledna 2009 o kodexu chování pro používání počítačových rezervačních systémů. Úř. věst. L 35, 4. února 2009, s. 47-55.

Nařízení Evropského parlamentu a Rady 889/2002 ze dne 13. května 2002, kterým se mění nařízení Rady 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod. Úř. věst. L 140, 30. května 2002, s.2-5.

Nařízení Komise 285/2010 ze dne 6. dubna 2010, kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a Rady 785/2004 o požadavcích na pojištění u leteckých dopravců a provozovatelů letadel. Úř. věst. L 87, 7. dubna 2010, s. 19-20.

Nařízení Rady 2027/97 ze dne 9. října 1997 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod. Úř. věst. L 285, 17. října 1997, s. 1-3.

Nařízení Rady 295/91 ze dne 4. února 1991, kterým se stanoví společná pravidla systému náhrad za odepření nástupu na palubu v pravidelné letecké dopravě. Úř. věst. L 36, 8. února 1991 s. 5-7.

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

Single European Act ze dne 29. června 1987.

Smlouva o založení Evropského hospodářského společenství ze dne 25. března 1957.

Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě ze dne 12. října 1929.

Úmluva o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu ze dne 28. května 1999.

Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č.455/91 Sb., o živnostenském podnikání, ve znění pozdějších předpisů.

Judikatura:

Soudní dvůr: Rozsudek ze dne 19. listopadu 2009, *Sturgeon and Bock v Condor Flugdienst GmbH*, C-402/07 a C-432/07.

Soudní dvůr: Rozsudek ze dne 22. května 1985, *Evropský Parlament v Rada Evropských společenství*, 13/83.

Soudní dvůr: Rozsudek ze dne 4. května 2014, *Pešková v Travel Service*, C-315/15.

Stanovisko Generálního advokáta Yvese Bota ze dne 28. července 2016, *Peškova v Travel Service*, C-315/15.

Internetové zdroje a dokumenty

BUSINESSINFO. *Společná dopravní politika* [online]. businessinfo.cz, 14. března 2011 [cit. 2. července 2020]. Dostupné na <<https://www.businessinfo.cz/navody/spolecna-dopravni-politika-eu/>>.

CLICK2CLAIM. *Ceník*. [online]. click2claim.cz, [cit. 12. července 2020]. Dostupné na <<https://www.click2claim.eu/cs/cenik>>.

EUROPEAN COMMISSION. *Bílá kniha: Evropská dopravní politika pro rok 2010: Čas rozhodnout*. [online]. ec.europa.com, 12. září 2001 [cit. 19. července 2020]. Dostupné na <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/doc/2001_white_paper/lb_texte_complet_en.pdf>.

EUROPEAN COMMISSION. *Bílá kniha: Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje* [online]. mdcz.cz, 28. března 2011 [cit. 19. července 2020]. Dostupné na <<https://www.mdcz.cz/getattachment/Dokumenty/Evropska-unie/Zakladni-dokumenty/Bila-kniha-Plan-jednotneho-evropskeho-dopravniho/Bila-kniha-Plan-jednotneho-evropskeho-dopravniho-prostoru-%E2%80%93-vytvoreni-konkurenceschopneho-dopravniho-systemu-ucinne-vyuzivajiciho-zdroje.pdf.aspx>>.

EUROPEAN COMMISSION. *Bílá kniha: The Future Development of Common Transport Policy: A Global Approach to the Construction of a Community Framework for Sustainable Mobility* [online]. aei.pitt.edu, 2. prosince 1992 [cit. 19. července 2020]. Dostupné na <http://aei.pitt.edu/1116/1/future_transport_policy_wp_COM_92_494.pdf>.

EUROPEAN COMMISSION. *Hodnotící zprávy Evropské komise* [online]. euroskep.cz, [cit. 19. července 2020]. Dostupné na: <<https://www.euroskop.cz/8651/sekce/hodnotici-zpravy-evropske-komise/>>.

EUROPEAN COMMISSION. *Statistika přepravy cestujících* [online]. ec.europa.com, 8. ledna 2020 [cit. 21. července 2020]. Dostupné na <https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Passenger_transport_statistics/cs&oldid=456673#Cestuj.C3.ADc.C3.AD_v_leteck.C3.A9_doprav.C4.9B>.

EUROPEAN COMMISSION. *Transport 2050: Commission outlines ambitious plan to increase mobility and reduce emissions* [online]. ec.europa.com, 28. března 2011 [cit. 12. července 2020]. Dostupné na <file:///C:/Users/vitto/Downloads/Transport_2050__Commission_outlines_ambitious_plan_to_increase_mobility_and_reduce_emissions.pdf>.

EUROPEAN COMMISSION. *Transport in the European Union Current Trend and Issues* [online]. ec.europa.com, Duben 2018 [cit. 12. července 2020]. Dostupné na <<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2018-transport-in-the-eu-current-trends-and-issues.pdf>>.

EUROPEAN COMMISSION. *Bílá kniha: Dokončení vnitřního trhu* [online]. eur-lex.europa.eu, 28-29. června 1985 [cit. 19. července 2020]. Dostupné na <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:51985DC0310&from=EN>>.

EUROPEAN COURT OF AUDITORS. *Partnerství veřejného a soukromého sektoru v EU: rozšířené nedostatky a omezené přínosy* [online]. eca.europa.com, 2018 [cit. 12. července 2020]. Dostupné na: <https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR18_09/SR_PPP_CS.pdf>.

EUROPEAN JUSTICE. *V Evropské unii ochranu základních práv zaručují na vnitrostátní úrovni ústavní systém členských států a na úrovni EU Listina základních práv Evropské unie.* [online]. e-justice.europa.eu, 18. ledna 2019 [cit. 12. července 2020]. Dostupné na <https://e-justice.europa.eu/content_fundamental_rights-176-cs.do>.

EUROPEAN PARLIAMENT. *Letecká doprava: jednotné evropské nebe* [online]. europarl.europa.com, Únor 2020 [cit. 12. července 2020]. Dostupné na <<https://www.europarl.europa.eu/factsheets/cs/sheet/133/letecka-doprava-jednotne-evropske-nebe>>.

EUROPEAN PARLIAMENT. *Zpráva o provádění bílé knihy o dopravě z roku 2011: hodnocení a cesta k udržitelné mobilitě* [online]. europarl.europa.eu, 29. července 2015 [cit. 12. července 2020]. Dostupné na <https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-8-2015-0246_CS.html>.

EUROSKOP. *Doprava* [online]. euroskop.cz, [cit. 2. července 2020]. Dostupné na <<https://www.euroskop.cz/8949/sekce/doprava/>>.

EUROSKOP. *Předvstupní pomoc.* [online]. euroskop.cz, [cit. 2. července 2020]. Dostupné na: <<https://www.euroskop.cz/168/sekce/predvstupni-pomoc/>>.

EVROPSKÉ SPOTŘEBITELSKÉ CENTRUM. *Práva cestujících v letecké dopravě – formulář stížností* [online]. evropskyspotrebitel.cz, 16. srpna 2017 [cit. 12. července 2020]. Dostupné na <<https://evropskyspotrebitel.cz/letecka-doprava/prava-cestujicich-v-letecke-doprave-formular-stiznosti/>>.

HAMPL, Tomáš. *První český low-cost je tady!* [online]. airways.cz, 22. ledna 2004 [cit. 12. července 2020]. Dostupné na: <<https://www.airways.cz/zprava/prvni-cesky-low-cost-je-tady/>>.

HORNÍK, Jiří. *Historie, regulace a právo v letecké dopravě, role letecké dopravy v globálním světě* [online]. flying-revue.cz, 24. července 2018 [cit. 12. července 2020]. Dostupné na <<https://www.flying-revue.cz/svet-letecke-dopravy-2>>.

HOŘELICA, Zbyněk. *Financování dopravní infrastruktury z rozpočtu SDFI a implementace BIM* [online]. asb.portal.cz, 23. března 2018 [cit. 12. července 2020]. Dostupné na <<https://www.asb-portal.cz/stavebnictvi/inzenyrske-stavby/doprava/financovani-dopravni-infrastruktury-z-rozpoctu-sfdi-a-implementace-bim>>.

INSTITUT POLITICKÉHO MARKETINGU. *Trojdimenzionální pojetí politiky* [online]. politickymarketing.com, 2013 [cit. 12. července 2020]. Dostupné na <<http://politickymarketing.com/glossary/polity-politics-policy>>.

KAJTMAN, Jan, MELICHAR, Vlastimil. *Deregulace a liberalizace letecké dopravy* [online]. dk.upce.cz, 2016 [cit. 12. července 2020]. Dostupné na <<https://dk.upce.cz/bitstream/handle/10195/67694/Kajtman.pdf?sequence=1&isAllowed=y>>.

KNOTTOVÁ, Radka. *Vyjádření k rozpočtu SFDI na rok 2020* [online]. sdruzeni-silnice.cz, 2. září 2019 [cit. 12. července 2020]. Dostupné na: <<https://www.sdruzeni-silnice.cz/Rozpocet-SFDI-na-rok-2020-cln10917.aspx>>.

MINISTERSTVO DOPRAVY. *Schengen* [online]. mdcz.cz, [cit. 12. července 2020]. Dostupné na: <<https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Letecka-doprava/Pravni-predpisy/Schengen>>.

MINISTERSTVO DOPRAVY. *Dopravní politika ČR pro léta 2005-2013* [online]. Databaze-strategie.cz, [cit. 12. července 2020]. Dostupné na <https://www.dataplan.info/img_upload/7bdb1584e3b8a53d337518d988763f8d/dopravni-politika-2005_2013.pdf>.

MINISTERSTVO DOPRAVY. *Dopravní politika ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050* [online]. mdcz.cz, [cit. 12. července 2020]. Dostupné na <<https://www.mdcz.cz/getattachment/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-a-MFDI/Dopravni-politika-CR-pro-obdobi-2014-2020-s-vyhled/Dopravni-politika-CR-2014-%E2%80%93-2020.pdf.aspx>>.

MINISTERSTVO DOPRAVY. *Letiště* [online]. mdcz.cz, [cit. 12. července 2020]. Dostupné na: <<https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Letecka-doprava/Pravni-predpisy/Letiste>>.

OPERAČNÍ PROGRAM DOPRAVA. *Programové dokumenty* [online]. opd.cz, 20. června 2018 [cit. 12. července 2020]. Dostupné na: <<https://www.opd.cz/slozka/programove-dokumenty>>.

PARKISIMO. *Overbooking – Nepustia Vás do lietadla? Máte právo na náhradu škody* [online]. parkisimo.com, 16. ledna 2019 [cit. 12. července 2020]. Dostupné na <<https://www.parkisimo.com/sk/magazin/cestovanie/overbooking-nepustia-vas-do-lietadla-mate-pravo-na-nahradu-skody>>.

PILOUS, Patrik. *Evropeizace a Europeizace* [online]. politicky-slovník.cz, 6. prosince 2017 [cit. 12. července 2020]. Dostupné na <<http://www.politicky-slovník.cz/eu/evropeizace-europeizace/>>.

PLECHANOVÁ, Běla. *1950-1957* [online]. euroskep.cz, [cit. 12. července 2020]. Dostupné na <<https://www.euroskep.cz/8885/sekce/1950-1957/>>.

STATISTA. *Market share of low-cost carriers in Europe from 2009 to 2019* [online]. statista.com, 20. června 2020 [cit. 12. července 2020]. Dostupné na: <<https://www.statista.com/statistics/1117218/low-cost-carrier-market-share-europe/>>.

URBAN, Luděk. *Historie vnitřního trhu* [online]. euroskep.cz, [cit. 2. července 2020]. Dostupné na <<https://www.euroskep.cz/8732/sekce/historie-vnitriho-trhu/>>.

URBAN, Luděk. *Základní informace o vnitřním trhu* [online]. euroskep.cz, [cit. 2. července 2020]. Dostupné na <<https://www.euroskep.cz/8739/sekce/zakladni-informace-o-vnitrim-trhu/>>.

ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ. *Výroční zpráva 2018* [online]. caa.cz, 2018 [cit. 12. července 2020]. Dostupné na <https://www.caa.cz/wp-content/uploads/2019/07/VZ_UCL_2018_final.pdf>.

Z DOPRAVY. *Koupě ČSA přehledně: Travel Service ovládl aerolinie na třetí pokus* [online]. zdopravy.cz, 6. října 2017 [cit. 12. července 2020]. Dostupné na: <<https://zdopravy.cz/csa-prehledne-travel-service-ovladl-csa-na-treti-pokus-2627/>>.

Abstrakt

Práce se zabývá europeizací práv cestujících leteckých společností se zaměřením na Českou republiku. Hlavním cílem teoretické části je určit, jakým způsobem a do jaké míry byla práva cestujících europeizována. Stejně tak důležité je zjištění, jak sekundární legislativa Evropské unie danou oblast ovlivnila a posoudit její efektivitu. Praktická část obsahuje výzkum na bázi dotazníkového šetření, které odpovídá na otázku míry informovanosti občanů ČR o zkoumaných právech. Výstup práce přináší odpověď na dané otázky a poukazuje na současné, nejpalčivější problémy týkající se daného tématu.

Abstract

This diploma thesis deals with Europeanization of the air passenger rights in the European Union with the focus on the Czech Republic. The main goal of the theoretical part is to determine how and in what extent air passenger rights have been europeanised. It is equally important to find out how the secondary legislation of the European Union affected that area and consider its effectiveness. The practical part contains research based on questionnaire survey, which shows information knowledge of Czech citizens in the matter of air passenger rights. The results provide answers on current most problematic issues regarding this topic.

Klíčová slova

Europeizace, Evropská unie, Společná dopravní politika, letecká doprava, letectví, práva cestujících, nařízení 261/2004, Česká republika, zpoždění letu, zrušení letu

Keywords

Europeanisation, European union, Common transport policy, air transport, aviation, passenger rights, regulation 261/2004, Czech Republic, flight delay, flight cancellation