

**Univerzita Karlova v Praze**

**Právnická fakulta**



**Přeprava osob po železnici v českém a německém  
právním řádu**

**Diplomová práce**

Jiří Ambrož

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

Katedra občanského práva: Listopad 2014

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

V Praze dne 10.11. 2014

Podpis:

### **Poděkování:**

Na tomto místě bych chtěl vyjádřit poděkování panu JUDr. Ondřeji Frintovi, Ph.D. za jeho cenné rady a konzultace při přípravě této diplomové práce.

## Nejčastěji použité zkratky

ABGB – rakouský občanský zákoník z roku 1811

AEG – německý všeobecný zákon o drahách

BGB – německý občanský zákoník

CIV – Přípojek A k Úmluvě COTIF – Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě cestujících a zavazadel

ČD – České dráhy a.s.

DB – Deutsche Bahn AG

EVO – německý železniční přepravní řád

občanský zákoník – zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník

OZ1964 – zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník

PŘVOD – vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 175/2000 Sb, o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu

Regiojet – Regiojet, a.s.

SDEU – Soudní dvůr Evropské unie

SPPO ČD – Smluvní přepravní podmínky společnosti České dráhy

SŽDC – Správa železniční a dopravní cesty, státní organizace

Úmluva – Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF)

zákon o dráhách – zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách

ZVSPC – zákon č. 184/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících

# **OBSAH**

<b>1. Úvod .....</b>	<b>7</b>
<b>2. Teoretické otázky dopravy a přepravy .....</b>	<b>9</b>
<b>3. Historický vývoj přepravy a její právní úpravy .....</b>	<b>12</b>
<b>3.1. Římské právo .....</b>	<b>12</b>
<b>3.2. Logistická revoluce.....</b>	<b>12</b>
<b>3.3. Česká právní úprava.....</b>	<b>13</b>
<b>3.4. Německá právní úprava.....</b>	<b>15</b>
<b>4. Přeprava osob po železnici v českém a německém právním řádu .....</b>	<b>19</b>
<b>4.1. Vliv veřejného práva na právo přepravní. Prameny přepravního práva. Právní režim přepravy.....</b>	<b>19</b>
4.1.1. Česká právní úprava .....	19
4.1.2. Německá právní úprava.....	27
<b>4.2. Smlouva o přepravě .....</b>	<b>29</b>
4.2.1. Česká právní úprava smlouvy o přepravě .....	29
4.2.2. Německá právní úprava smlouvy o přepravě .....	33
4.2.3. Srovnání právních úprav .....	35
<b>4.3. Práva a povinnosti smluvních stran .....</b>	<b>35</b>
4.3.1. Česká právní úprava práv a povinností smluvních stran.....	35
4.3.2. Německá právní úprava práv a povinností smluvních stran .....	40
4.3.3. Srovnání právních úprav .....	41
<b>4.4. Přeprava zavazadel .....</b>	<b>41</b>
4.4.1. Přeprava zavazadel v českém právním řádu .....	41
4.4.2. Přeprava zavazadel v německém právním řádu .....	44
4.4.3. Srovnání právních úprav .....	46
<b>4.5. Práva z přepravní smlouvy. Odpovědnost.....</b>	<b>47</b>
4.5.1. Odpovědnost za škodu a práva z přepravní smlouvy v českém právním řádu .....	47
4.5.2. Odpovědnost za škodu a práva z přepravní smlouvy v německém právu .....	48
4.5.3. Srovnání právních úprav .....	49
<b>5. Mezinárodní a evropská úprava.....</b>	<b>50</b>
<b>5.1. Mezinárodní úprava – Úmluva COTIF .....</b>	<b>50</b>
<b>5.2. Evropská úprava v Nařízení.....</b>	<b>52</b>

<b>6. Závěr .....</b>	<b>55</b>
<b>Seznam Literatury a dalších zdrojů.....</b>	<b>56</b>
<b>Resumé.....</b>	<b>61</b>

# 1. Úvod

Jako téma této diplomové práce byla zvolena problematika, která není příliš častým objektem zájmu právních teoretiků a autorů závěrečných prací, o které až na výjimky v podobě komentářové literatury není podán ucelenější výklad. Jde o právní úpravu přepravy osob, v našem případě po železnici. Z pohledu autora bylo téma zvoleno z několika důvodů. Prvním z nich je fakt, že smlouvu o přepravě osob mnozí z nás uzavírají velmi často, a pro tyto účely je dobré vědět, jaká práva a povinnosti mají v osobní přepravě cestující a jaká dopravci. Dále je to specifická práva spočívající ve velké míře provázanosti soukromého a veřejného práva. Díky ní se nabízí zajímavá možnost částečně se zaměřit na vliv veřejného práva na občanskoprávní úpravu přepravy. Třetím je existence nového kodexu občanského práva v České republice. S ním souvisí zajímavá možnost srovnání s předchozími úpravami platnými na území českých zemí, včetně rakouského Všeobecného občanského zákoníku. Vzhledem ke komparativnímu zaměření práce pak i srovnání s kodexem německým, o více než sto let starším. Třetím je vliv evropských a mezinárodních předpisů. Posledním důvodem, který není zdaleka zanedbatelným, je autorův zájem o tento obor nejen z pohledu právního.

Cílem této práce tak je popsat a zhodnotit právní režim přepravy osob po železnici v právním řádu České republiky a Spolkové republiky Německo, včetně vlivu práva veřejného, evropských předpisů a práva mezinárodního, tedy právní režim přepravy vnitrostátní i mezinárodní. Dojde ke srovnání jednotlivých úprav, případně budou vysloveny některé návrhy *de lege ferenda* pro českého zákonodárce čerpající z německé právní úpravy.

Práce je členěna do 6 kapitol, z nichž první kapitolou je úvod a šestou závěr. Druhá kapitola se zabývá zejména definicí dopravy a přepravy, odlišení jejich významů a dalšími pojmy z oblasti teorie dopravy. Ve třetí kapitole je chronologicky rozebrán vývoj právní úpravy od období starověkého Říma po současnost. V části o německém právním vývoji je stručně nastíněn také vývoj v Německé demokratické republice. Krátce je uveden vývoj dopravy jako takové. Čtvrtá kapitola je zaměřena na samotnou právní úpravou přepravy osob po železnici. Je členěna do několika podkapitol, které se postupně zabývají vlivem veřejného práva a prameny přepravního práva, právním

režimem přepravy, smlouvou o přepravě a právy a povinnostmi smluvních stran smlouvy a problematikou odpovědnosti a práv z přepravní smlouvy. Každá podkapitola se zabývá nejdříve českou, poté německou právní úpravou. V případech, kdy je to vhodné, je za výkladem provedeno ještě stručné srovnání obou úprav. Pátá kapitola pojednává o mezinárodněprávní úpravě v Úmluvě o mezinárodní železniční přepravě a o evropské úpravě v příslušném nařízení. V závěru této práce bude provedeno její shrnutí, provedeno celkové srovnání české a německé právní úpravy přepravy osob po železnici a vysloveny návrhy de lege ferenda pro českého zákonodárce. Tato práce vychází z právního stavu k 1. 10. 2014.



## 2. Teoretické otázky dopravy a přepravy

Pro potřeby této diplomové práce je třeba nejprve definovat několik obecných pojmů z oblasti teorie dopravy a přepravy. Předně je třeba od sebe odlišit pojmy doprava a přeprava, respektive dopravce a přepravce.

Obsahem těchto právních pojmů se zabýval Vrchní soud v Praze ve svém rozsudku týkajícím se zákona o odpadech. Soud zjistil, že tyto pojmy jsou v právních předpisech často používány bez významového odlišení. Žalovaný se dovolává Slovníku spisovného jazyka českého, jako součást odůvodnění provedl soud rešerši v českých slovnících, jejímž výsledkem byl poznatek, že v jednotlivých slovnících je tento pojem vykládán různě. Zároveň soud ale uvedl, že žalovaný se slovníku dovolává neprávem, neboť je soudu z jiných věcí známo, že po právní stránce z něj nelze čerpat. Poukazuje přitom na rozdílný význam některým pojmů v právním jazyce, za příklad dává slovo „zcizit“. Za definici použitelnou v právním slova smyslu považuje definici v té době již zrušeném zákonu č. 68/1979 Sb., o silniční dopravě a vnitrostátním zasilatelství. Ten v § 2 definuje silniční dopravu jako „*souhrn činností, jimiž se zajišťuje přemísťování osob (osobní doprava) a věcí (nákladní doprava) silničními vozidly (silničními dopravními prostředky), jakož i přemísťování silničních vozidel samých po pozemních komunikacích, dopravních plochách a volném terénu.*“ a silniční přepravu jako „*vlastní přemístění osob a věcí silničními vozidly po pozemních komunikacích, dopravních plochách a volném terénu.*“ Soud vyvrací i úvahu žalobce, že zákonodárce při tvorbě zákona o odpadech vycházel z definice v prováděcí vyhlášce k zákonu o silniční přepravě a vnitrostátním zasilatelství. Uvádí, že tento pojem zde není definován a i kdyby byl, definice uvedená v prováděcí vyhlášce by neměla obecnou platnost pro zákon, který provádí, tím spíše ani pro jiný právní předpis.<sup>1</sup>

Dle teorie dopravy je za dopravu považována „*Činnost spjatá s cílevědomým přemísťováním osob a hmotných předmětů v nejrůznějších objemových, časových a prostorových souvislostech za použití různých dopravních prostředků a technologií.*“<sup>2</sup> Přepravu lze definovat v užším smyslu jako „*Výsledek přemístění, resp. výsledný efekt*

<sup>1</sup> srov. rozsudek Vrchního soudu ze dne 30.8.1998, č.j. 6 A 67/96-22

<sup>2</sup> PERNICA, Petr. *Doprava a zasilatelství*. Vyd 1. Praha: ASPI, 2001., str. 27

*přemísťovacího procesu, tj. vlastní výsledná změna prostorového bytí v čase, ekonomicky tzv. realizace užité hodnoty dopravy (vlastního přemístění)*“;<sup>3</sup> v širším smyslu přeprava zahrnuje i další aktivity, které jsou nedílnou součástí tohoto procesu. Těmi je myšleno například zajištění pojištění, celní problematika nebo zajištění potřebných dokladů.<sup>4</sup>

Jak na základě uvedeného rozsudku Vrchního soudu, tak podle teorie dopravy je zřejmé, že doprava je pojmem širším oproti přepravě jakožto vlastnímu přemístění osob. Teorie dopravy definuje tyto pojmy obdobně jako zákon o silniční dopravě a vnitrostátním zasilatelství, v obou případech je ale patrný rozdíl mezi nimi.

Za dopravce je považován ten, kdo provozuje dopravu či vozidla. Je často i vlastníkem vozidel, může ale být pouze jejich nájemcem. Dopravce uskutečňuje přemísťovací činnost, provádí dopravní a přepravní služby. Přepravcem je dle teorie dopravy spotřebitel přepravních služeb, tedy zákazník dopravce, v případě osobní přepravy cestující, v případě nákladní přepravy odesílatel.<sup>5</sup> Pojmu přepravce se ale v právním jazyce v tomto významu neužívá, je nahrazen právě pojmy cestující, případně odesílatel.

Posledním ze základních pojmů je pojem cestujícího, jakožto smluvní strany oprávněné ze smlouvy o přepravě osob podle občanského zákoníku. Tento pojem bude podrobněji rozebrán v dalších kapitolách této práce.

Dělit dopravu je možné z několika hledisek. Podle toho, co je přepravováno, lze dopravu dělit na osobní, nákladní a dopravu zpráv. Z hlediska prostředí, ve kterém se uskutečňuje, dělíme dopravu na pozemní, podzemní, vzdušnou a vodní. Na základě použité dopravní cesty jde o dopravu kolejovou, silniční, říční, námořní, leteckou, potrubní a další. Dle vztahu cestujícího a dopravce dělíme dopravu na veřejnou a neveřejnou a individuální. Podle územního rozsahu může jít o dopravu vnitrostátní či mezinárodní, na základě přepravní vzdálenosti potom o dopravu lokální, příměstskou, dálkovou, kontinentální a jiné.<sup>6</sup> Právní předpisy pak obsahují některá další dělení a další

---

<sup>3</sup> ZELENÝ, Lubomír. *Osobní přeprava*. Vyd. 1. Praha: ASPI, 2007, str. 21

<sup>4</sup> srov. tamtéž, str. 22

<sup>5</sup> srov. PERNICA, Petr. *Doprava a zasilatelství*. Vyd. 1. Praha: ASPI, 2001, str. 22

<sup>6</sup> srov. TUZAR, Antonín. MAXA, Petr. SVOBODA, Vladimír.: *Teorie dopravy*. Praha: Vydavatelství ČVUT, 1997, str. 14

pojmy jako například přeprava veřejná a neveřejná, pravidelná a nepravidelná. Obsahem této diplomové práce bude přeprava osobní, pozemní, kolejová, konkrétně železniční.

## 3. Historický vývoj přepravy a její právní úpravy

### 3.1. Římské právo

S rozvojem společnosti docházelo také k rozvoji dopravy. Již ve vyspělém starověkém Římě můžeme narazit na právní úpravu přepravy. Smlouva o přepravě zde nebyla samostatným smluvním typem, pro uskutečnění přepravy se používala smlouva o dílo (*locatio conductio operis*), v případě užití lodi smluvní stranou se jednalo o nájem, tedy *locatio conductio rei*. V systému římského práva byla upravena také odpovědnost za škodu při vyhození zboží z lodi v hrozícím nebezpečí a zničení převážených věcí. Tu upravoval *Lex Rhodia de iactu*, recipovaná norma z řeckého ostrova Rhodu.<sup>7</sup>

### 3.2. Logistická revoluce

Teorie dopravy a přepravy dělí jejich vývoj v zásadě na čtyři hlavní období souhrnně též označované jako logistická revoluce, z nichž první zařazuje mezi 11. a 16. století. V tomto období docházelo k rozvoji dopravy po vodě (v této době zejména říční a příbřežní plavba) a je spojen s italskými přístavními městy jako Benátky nebo Janov a s hanzovními městy Brémy, Lübeck, Bergen a dalšími. Druhé období, které je spojeno s námořní plavbou na otevřeném moři, probíhalo zhruba od 16. do 18. století. Došlo k dopravnímu spojení Evropy s Afrikou, Indií a dalšími oblastmi jihovýchodní Asie a rozvoji měst jako Lisabon, Antverpy či Londýn. V třetím období, mezi počátkem 19. století a polovinou století dvacátého, dochází k výraznému rozvoji železnice a propojení říční, námořní a železniční infrastruktury. Dále se rozvinulo se mezikontinentální spojení. O čtvrtém období hovoříme od poloviny 20. století do dnešní doby. Dochází k rozvoji letecké přepravy, dále pak automobilismu a silniční přepravy a k propojení

---

<sup>7</sup> „Vlastníci zničených věcí žalovali kapitána (vlastníka) lodi žalobou, která realizovala jeho odpovědnost za věci převzaté (*actio locati*), kapitán žaloval vlastníky zachráněného zboží pomocí „*actio conducti*“ za škodu, která mu bez jeho zavinění vznikla při provádění sjednaného díla. Kromě toho měl kapitán i retenční právo k věcem zachráněným, které nutilo vlastníky, aby požadovanou náhradu poskytli.“ (KINCL, J. URFUS, V. SKŘEJPEK, M. *Římské právo*. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 1995, str. 254-255)

jednotlivých dopravních infrastruktur. Dopravní sektor se stává velmi rozsáhlým a důležitým.<sup>8</sup>

### 3.3. Česká právní úprava

Vzhledem k tomu, že k rozvoji železniční dopravy došlo v průběhu 19. století, je pro vývoj v českých zemích prvním důležitým předpisem z oblasti přepravy osob po železnici rakouský Všeobecný zákoník občanský z roku 1811 (dále jen „ABGB“). V této kodifikaci občanského práva smlouvu přepravní jako samostatný smluvní typ nenajdeme, v případě přepravy osob se používala smlouva o dílo (§ 1165 a n.). V roce 1851 vešel formou císařského nařízení v účinnost Železniční provozní řád (Eisenbahn-Betriebs-Ordnung), který platil pro všechny královské země Rakouska-Uherska. Ten dopravci mimo jiné ukládá povinnost na všech nádražích zveřejnit jízdní řád, cenový tarif a další ustanovení o přepravě osob a věcí (§ 4). Dále mu ukládá povinnost přepravit včas a řádně všechny osoby, které splnily přepravní podmínky, pokud to umožňují přepravní prostředky a pokud nenastane neočekávaná a neodvratitelná porucha (§ 8). Jedná se zde o zákonnou kontrakční povinnost – povinnost uzavřít přepravní smlouvu, podle starší terminologie tzv. smluvní přímus.<sup>9</sup> V § 19 je upravena odpovědnost dopravce za škodu či újmu způsobenou dopravcem nebo jeho zaměstnancem. Pro odpovědnost se použije úprava náhrady škody v ABGB.

Po vzniku samostatné Československé republiky byly recepční normou č. 11/1918 Sb. převzaty veškeré dosavadní říšské a zemské zákony a nařízení, tedy i úprava přepravy osob v ABGB a Železniční provozní řád. Ten pozbyl platnosti v roce 1937, kdy byl přijat nový zákon o drahách (železniční zákon) č. 86/1937 Sb. V něm můžeme opět najít povinnost uzavřít přepravní smlouvu, a to v § 84 pod názvem Přepravní povinnost. Na jeho základě byl vydán železniční přepravní řád č. 163/1938 Sb. V oblasti přepravních řádů docházelo k mnoha změnám, nový

---

<sup>8</sup> k tomuto odstavci srov. ZELENÝ, Lubomír. *Osobní přeprava*. Vyd. 1. Praha: ASPI, 2007, str. 37

<sup>9</sup> ŠVESTKA, Jiří, Jan DVOŘÁK, Dita MELICHAROVÁ, Ondřej FRINTA, Tomáš POHL, Petr LIŠKA, Ivana MRÁZOVÁ, Michaela ZUKLÍNOVÁ a Květoslav RŮŽIČKA. *Občanské právo hmotné*. 5., jubilejní a aktualiz. vyd. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2009, str. 29

přepavní řád byl přijat v roce 1946, další poté v letech 1952 a 1954, kromě toho byly přepavní řády často měněny a doplňovány.

V roce 1950 byl přijat nový zákon č. 97/1950 Sb., o drahách, kde byla v § 1 zdůrazněna nutnost plánovitě zřizovat a provozovat dráhy, aby sloužily úkolům v rámci jednotného hospodářského plánu. Opět zde najdeme přepavní povinnost (§23), v ustanovení § 25 o tarifech je dána povinnost sestavovat je v souladu s jednotným hospodářským plánem a nechat je schválit příslušným dopravním správním úřadem, který může v případě, že tu je obecný zájem, nařídít jejich úpravu. V rámci právnické dvouletky byl v roce 1950 vydán občanský zákoník č. 141/1950 Sb. I v něm ale úprava smlouvy o osobní přepravě chyběla, upraveny byly pouze smlouva zasilatelská a smlouva nákladní. Pro osobní přepravu se nadále použilo ustanovení o smlouvě o dílo, zákon o drahách a železniční přepavní řád.

Zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník (dále jen „OZ 1964“), upravil v hlavě osmé části čtvrté problematiku osobní přepravy. Tato hlava měla název „Přepavní služby“, nejednalo se tedy o smluvní typ, ale o poskytnutí přepravy jako služby. To vycházelo z koncepce OZ 1964, podle které především socialistické organizace službami poskytují občanům plnění a výkony. V § 307 je osobní přeprava vymezena následovně: *„Občan, který za stanovené jízdné použije dopravního prostředku, má právo, aby ho dopravní organizace nebo jiná organizace k tomu oprávněná (dopravce) přepravila do místa určení řádně a včas.“* V oblasti odpovědnosti dopravce v případě, že přeprava nebyla provedena řádně a včas, upraví práva cestujícího přepavní řády. OZ 1964 stanoví, že tato práva musejí být uplatněna bez zbytečného odkladu, je stanovena prekluzivní lhůta šesti měsíců. Odpovědnost dopravce za škodu na zdraví cestujícího nebo na zavazadlech přepravovaných společně s ním nebo na věcech, které měl u sebe se pak řídí ustanoveními o odpovědnosti za škodu způsobenou provozem dopravních prostředků.

V roce 1964 byl přijat i nový zákon o drahách, č. 51/1964 Sb., ve kterém byl zdůrazněn podíl dráhy na rozvoji socialistické společnosti a který na rozdíl od předchozích zákonů a drahách neobsahoval ustanovení o přepravě. Byla také přijata vyhláška č. 52/1964 Sb., kterou se provádí zákon o drahách. Ve stejném roce byla vydána i vyhláška o železničním přepavním řádu č. 132/1964 Sb. Ta s několika novelizacemi platila až do roku 2000. V části druhé tohoto přepavního řádu je uceleně

upravena problematika práv a povinností cestujících a železnice při provádění přepravy. Odpovědnost železnice z přepravní smlouvy je pak upravena v části čtvrté (§ 60 a n.), na tuto úpravu přímo odkazuje OZ 1964 v ustanovení § 310.

V oblasti mezinárodní železniční přepravy byla v roce 1980 v Bernu sjednána Úmluva o mezinárodní železniční přepravě, zkráceně COTIF (dále jen „Úmluva“), Československo Úmluvu přejalo do svého právního řádu vyhláškou Ministerstva zahraničních věcí č. 8/1985 Sb.

Po změně politického režimu v roce 1989 docházelo k nutným novelizacím OZ 1964, z nich nejvýznamnější byla provedena zákonem č. 509/1991 Sb., kterým byly zrušeny §§ 152 - 414, tedy i úprava přepravy osob. Socialistická koncepce přepravy jako služby poskytované organizací byla nahrazena jednotlivými smluvními typy upravenými v rámci hlavy dvanácté části osmé OZ 1964 (§ 760 a n.). Pod číslem 266/1994 Sb. byl přijat nový zákon o dráhách, který platí dodnes.

V roce 2000 byla do OZ 1964 doplněna hlava pátá týkající se spotřebitelských smluv, která se použije i na přepravní smlouvy. Byl také přijat nový přepravní řád pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu,<sup>10</sup> který platí dodnes. Dne 1.1.2014 vešel jako důsledek rekonstrukce českého soukromého práva v účinnost zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník (dále jen „občanský zákoník“), který úpravu smlouvy o přepravě osob obsaženou v OZ 1964 s drobnými změnami ve formulacích převzal. K platné a účinné právní úpravě více v kapitole 4.2.

Kdybychom měli zhodnotit historický vývoj právní úpravy v České republice, lze říct, že současná právní úprava je logickým vyústěním historického vývoje v českých zemích s tím, že poslední významnou změnou bylo vytvoření samostatného smluvního typu pro přepravu.

### **3.4. Německá právní úprava**

Prvním zákonem o železnici v německé historii byl pruský zákon o železničních podnicích (Gesetz über die Eisenbahn-Unternehmungen) z roku 1838, spolu

---

<sup>10</sup> Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu

s bavorskými Základními ustanoveními pro veškeré železniční předpisy v Bavorsku (Fundamentalbestimmungen für sämtliche Eisenbahnstatuten in Bayern) z roku 1836.

V roce 1848 byl deseti největšími pruskými soukromými železničními společnostmi vytvořen Spolek pruských železničních ředitelství (Verein der preußischen Eisenbahndirektionen). Ten měl rozvíjet sloužit zájmům jeho členů i veřejnosti. Již půl roku po jeho založení se rozšířil na všechny železniční společnosti na území tehdejšího německého Spolku, v roce 1847 dostal dnešní název Spolek německých železničních správ (Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen, dále jen „VDEV“).<sup>11</sup> V roce 1850 byl VDEV přijat první přepravní řád týkající se přepravy osob. Tím se stal Spolkový předpis pro přepravu osob, cestovních zavazadel, mrtvol, dopravních prostředků a živých zvířat na drahách VDEV.<sup>12</sup> Vedle tohoto předpisu však existovaly další předpisy na úrovni zemí.

Ke sjednocení došlo na základě ústavy z roku 1867, která požadovala ve svém článku 46 jednotný předpis pro všechny země Spolku. Byl jím Předpis o provozu drah severoněmeckého Spolku z roku 1870, jež v roce 1872 získal celoříšskou platnost jako Předpis o provozu drah Německa.<sup>13</sup> Upravoval jak přepravu osob i přepravu zboží. Ve svém § 1 jsou stanoveny povinnosti služebního personálu. Patří k nim slušné, ochotné a vstřícné chování ke klientům, zákaz přijímání darů od klientů a zákaz kouření ve službě. V § 9 jsou upravena omezení přepravní povinnosti. Přeprava se neprovede, pokud tu jsou mimořádné překážky nebo působení vyšší moci, nebo v případě, že dostupný dopravní prostředek nepostačuje.

Nové přepravní řády pak byly přijaty ještě v letech 1874, 1892, 1899, 1909 a 1928. V roce 1938 byl přijat železniční přepravní řád, který, ve znění z 20. dubna 1999, platí dodnes. Prvním celoříšským železničním zákonem se stal v návaznosti na Výmarskou ústavu z roku Zákon o německé říšské železniční společnosti (Gesetz über die deutsche Reichsbahn-Gesellschaft) z roku 1924. Ten byl po druhé světové válce

---

<sup>11</sup> VON ROELL, Freiherr. *Enzyklopädie des Eisenbahnwesens* [online]. Berlin, Wien, 1912-1923, 2.11.2014 [cit. 2014-11-02]. Dostupný z [http://www.zeno.org/Roell-1912/A/Verein+deutscher+Eisenbahnverwaltungen+\(VDEV.\)](http://www.zeno.org/Roell-1912/A/Verein+deutscher+Eisenbahnverwaltungen+(VDEV.))

<sup>12</sup> Vereinsreglement für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Tieren auf den Bahnen des VDEV

<sup>13</sup> VON ROELL, Freiherr. *Enzyklopädie des Eisenbahnwesens* [online]. Berlin, Wien, 1912-1923, 2.11.2014 [cit. 2014-11-02]. Dostupný z <http://www.zeno.org/Roell-1912/A/Betriebsreglement>



v roce 1951 nahrazen všeobecným železničním zákonem (Allgemeines Eisenbahngesetz, dále jen „AEG“), který ve znění z roku 1993 platí dodnes.

Ve vývoji německé soukromoprávní právní úpravy má zcela zásadní význam přijetí občanského zákoníku z roku 1898 (dále jen „BGB“), který nejen, že se stal obecným kodexem soukromého práva, ale zároveň byl prvním soukromoprávním kodexem, který byl platný na celém území německé říše. Předcházely mu kodifikace, z nichž stojí za zmínku zejména Zemské právo, tzv. Landrecht (Das Allgemeine Landrecht für die Preußischen Staaten) jako kodifikace téměř všech právních odvětví v Prusku, Saský občanský zákoník (Das Bürgerliche Gesetzbuch für das Königreich Sachsen) jako kodifikace pro saské království, Maxmiliánův bavorský občanský zákoník (Codex Maximilianeus Bavaricus Civilis) pro Bavorsko nebo francouzský občanský zákoník (Code Civil), který přímo platil v některých oblastech v Porýní anektovaných Francií, v některých státech tzv. Rýnského spolku byl pak zaveden bez větších změn, v jiných s určitými změnami.

Před tím, než vešel v účinnost, si BGB jako první jednotná kodifikace německého soukromého práva si prošel poměrně složitým vývojem. Na konci 19. století byla v Německu potřeba nahradit roztráštěnou kodifikaci soukromého práva. Komise pro BGB vytvořila první návrh v roce 1887. Poté, co byl tento podroben poměrně silné kritice, bylo rozhodnuto o revizi návrhu a byla vytvořena druhá komise, kde na rozdíl od komise první zasedli i neprávnicki z řad státních úředníků. Návrh byl přijat v roce 1896. Zákoník byl ještě před svou účinností podrobován další vlně kritiky, například sociální demokraté jej v porovnání s francouzským Code civil vidí jako nedokonalou kodifikaci soukromého práva. V prvních padesáti letech účinnosti zákoníku nedochází k žádným jeho reformám, zde lze hledat velkou inspiraci pro českého zákonodárce v souvislosti s aktuálně platným občanským zákoníkem. Co se týče úpravy přepravy, BGB nezavádí smlouvu o přepravě jako samostatný smluvní typ, použije se smlouva o dílo. Podrobnější úpravu lze nalézt v EVO z roku 1938.

V období třetí říše zůstal BGB účinný, i když dle tehdejší právní teorie měl být vykládán v souladu s nacionálně-socialistickým viděním světa. Byl také připravován návrh Lidového zákoníku (Das „Volksgesetzbuch“), který by nahradil BGB a odpovídal by národně-sociálnímu ideálu. Práce na něm však přerušila válka a v roce 1943 byly definitivně ukončeny. Po rozdělení Německa byl BGB ponechán v platnosti v Německé

spolkové republice, v Německé demokratické republice (NDR) platil do roku 1975, kdy byl nahrazen Civilním kodexem NDR (Zivilgesetzbuch der DDR, dále jen „ZGB“).

Přeprava je v ZGB podobně jako v českém OZ 1964 v původním znění zařazena v kapitole „Služby“, konkrétně v osmém odstavci nazvaném Služby dopravy a zpráv začínajícím § 231. Ten v odst. 1 stanoví, že pro právní vztahy z přepravy osob se použije pro tento účel vznikajících právních předpisů. V odst. 2 je stanoveno, že pokud tyto předpisy nevzniknou, použije se pro právní vztahy občanů tohoto zákona.

ZGB byl zrušen v souvislosti s platností smlouvy o sjednocení dne 3. 10. 1990 a BGB se tak opět stal kodexem soukromého práva pro celé sjednocené Německo.<sup>14</sup>

---

<sup>14</sup> k této kapitole srov. EISENHARDT, Ulrich. *Deutsche Rechtsgeschichte*. 4., überarbeitete Aufl. München: Beck, 2004, 640 s.

## **4. Přeprava osob po železnici v českém a německém právním řádu**

### **4.1. Vliv veřejného práva na právo přepravní. Prameny přepravního práva. Právní režim přepravy**

#### **4.1.1. Česká právní úprava**

V kontinentálním právním systému existují dvě základní dělení práva. Prvním z nich je dělení na právo hmotné a právo procesní. Právo hmotné stanoví, jaká práva a povinnosti mají subjekty práva, právo procesní pak stanoví formální způsob uplatnění práva hmotného.<sup>15</sup> Druhým dělením je pak dělení právního řádu na právo soukromé a právo veřejné, které se používalo již systému římského práva. V dnešní době převažují dvě teorie dělení veřejného a soukromého práva, a to teorie organická a teorie mocenská (subordinační), kterou zastává Ústavní soud České republiky.<sup>16</sup> Do práva veřejného pak řadíme zejména správní a trestní právo, dále pak právo procesní. Do soukromého práva patří zejména občanské a obchodní právo. Dělení soukromého a veřejného práva však v současnosti není tak ostré.<sup>17</sup>

Přepravní právo je regulováno mnoha předpisy z oblasti veřejného práva, zejména správního. Tyto předpisy upravují postavení železnic, jejich dělení, definují základní pojmy, kategorizují dráhy, stanovují podmínky pro provozování drah a dozorčí orgány státní správy a správního dozoru. Sem patří zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o dráhách“) a navazující předpisy, zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“). Dále jsou jimi upraveny podmínky pro zajišťování základní dopravní obslužnosti

---

<sup>15</sup> srov. KNAPP, Viktor. *Teorie práva*. Vyd. 1. Praha: Beck, 1995, XVI, s. 67-68

<sup>16</sup> srov. např. HENDRYCH, Dušan, Taisia ČEBIŠOVÁ, Martin KOPECKÝ, Vladimír MIKULE, Richard POMAHÁČ, Helena PRÁŠKOVÁ, Josef STAŠA a Vladimír VOPÁLKA. *Správní právo: obecná část*. 8. vyd. Praha: C.H. Beck, 2012, s. 21-25

<sup>17</sup> „Dochází k častějšímu a užšímu prolínání i vzájemnému intenzivnímu ovlivňování prvků soukromoprávních a veřejnoprávních“ (srov. náleží Ústavního soudu ČR, uveřejněný pod č. 78/2001 Sb.)

jednotlivých sídel, zejména v zákoně č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících (dále jen „ZVSPC“) pravidla provozu na železnici (Vyhláška Ministerstva dopravy, kterou se vydává dopravní řád drah, č. 173/1995 Sb.) a některá další problematika. Stanoví dále možnost soudního dovolání se subjektivního práva (občanský soudní řád). Soukromé právo (zejména pak občanský zákoník a navazující předpisy) pak upravuje příslušné smluvní typy, v našem případě pak smlouvu o přepravě osob.<sup>18</sup> Se smluvními typy pak souvisí práva a povinnosti smluvních stran a úprava odpovědnosti. V dalších výkladu dojde k podrobnějšímu popisu pramenů přepravního práva podle jejich formy.

Pojem pramene práva je českou právní teorií chápán ve dvojitým smyslu. Je jím pramen ve formálním a pramen v materiálním smyslu. Pramen práva ve formálním smyslu vyjadřuje vnější formu právním norem, jde o státem uznanou formu pramene práva. Pramen práva v materiálním smyslu vyjadřuje zdroj obsahu těchto norem.<sup>19</sup>

Pramenem přepravního práva ve formálním smyslu mohou tedy být zákony, podzákoné předpisy, mezinárodní smlouvy a předpisy unijního práva. K pramenům práva však neřadíme některé další dokumenty, které se váží k přepravě. Jsou jimi zejména smluvní přepravní podmínky jednotlivých dopravců, dále jízdní řády, tarify a další.

Jádro veřejnoprávní úpravy problematiky železnic tvoří zákon o dráhách. Ten v § 1 odst. 1 vyjmenovává předmět úpravy, kterým jsou podmínky pro stavbu drah železničních, tramvajových, trolejbusových a lanových a stavby na těchto drahách, podmínky pro provozování těchto drah a výkon státní správy a dozoru ve věcech těchto drah. Ustanovení § 1 odst. 2 pak obsahuje výčet drah, na něž se zákon nevztahuje. Jsou jimi dráhy průmyslové, důlní a přenosné. V § 2 odst. 1 odlišuje pojmy provozování dráhy a provozování drážní dopravy.<sup>20</sup> Pro tuto práci má význam zejména druhý z pojmů.

---

<sup>18</sup> výklad o smlouvě o přepravě osob dále v této kapitole

<sup>19</sup> srov. GERLOCH, Aleš. *Teorie práva*. 5., upr. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009, str. 74

<sup>20</sup> „Provozování dráhy jsou činnosti, kterými se zabezpečuje a obsluhuje dráha a organizuje drážní doprava. Provozování drážní dopravy je činnost, při níž mezi provozovatelem této dopravy (dále jen "dopravce") a osobou, jejíž přepravní potřeba se uspokojuje, vzniká právní vztah, jehož předmětem je přeprava osob, věcí, zvířat anebo činnost, kterou se zajišťuje podnikání podle zvláštních předpisů.“

V části druhé, konkrétně v § 3 zákona o drahách, jsou vyjmenovány kategorie železničních drah. Jsou jimi dráha celostátní, regionální, vlečka a dráha speciální. Pro naše potřeby mají významy zejména první dvě kategorie. Tedy dráhou celostátní je dráha, která slouží mezinárodní a celostátní veřejné železniční dopravě a je jako taková označena a dráhou regionální je dráha regionálního nebo místního významu, která slouží veřejné železniční dopravě a je zaústěna do celostátní nebo jiné regionální dráhy.

Provozovatelem naprosté většiny drah celostátních a regionálních je státní organizace Správa železniční a dopravní cesty (dále jen „SŽDC“).<sup>21</sup> Ta se jím stala transformací státní organizace České dráhy na její právní nástupce akciovou společnost České dráhy jako provozovatele drážní dopravy a státní organizaci SŽDC jako provozovatele dráhy.<sup>22</sup>

Část třetí se zabývá regulací provozování dráhy, v § 22 odst. 1 je mj. stanovena povinnost provozovatele dráhy zveřejnit jízdní řády a jejich změny pro veřejnou drážní osobní přepravu a označit stanice a zastávky, které provozuje.

V části čtvrté jsou v § 24 definovány veřejná a neveřejná drážní doprava. Veřejnou drážní dopravou se rozumí doprava provozovaná dopravcem k uspokojování obecných přepravních potřeb podle předem vyhlášených přepravních podmínek, zveřejněného jízdního řádu a tarifu. Naproti tomu neveřejná drážní doprava je provozována dopravcem k uspokojování přepravních potřeb individuálních podle podmínek smluvních. Neveřejná drážní doprava je zároveň dopravou nepravidelnou, k tomu srov. další výklad v této kapitole. Dále je definována doprava přeshraniční.<sup>23</sup> V §§ 35 a 36 jsou stanoveny povinnosti dopravce. K nejdůležitějším z nich patří povinnost provozovat veřejnou drážní dopravu podle jízdního řádu, tarifu a předem vyhlášených smluvních přepravních podmínek (písm. a)). Dále ve veřejné osobní dopravě přepravit každého, kdo má uzavřenou přepravní smlouvu, pokud jsou splněny přepravní podmínky a přepravě nebrání okolnosti, kterým dopravce nemůže zabránit. Dalšími

---

<sup>21</sup> nejsou jimi Regionální dráhy Trutnov—Svoboda nad Úpou a Sokolov—Kraslice a Regionální dráha Milotice nad Opavou—Vrbno pod Pradědem, srov. Prohlášení o dráze celostátní a regionální, str. 9 (dostupné z <http://www.szdc.cz/soubory/prohlaseni-o-draze/2015/prohlaseni-2015.pdf>)

<sup>22</sup> zák. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně některých zákonů

<sup>23</sup> doprava, při jejímž provozování je překročena státní hranice České republiky a jejímž převažujícím účelem je přeprava osob mezi dvěma nebo více členskými státy Evropské unie.

povinnostmi ve veřejné osobní dopravě jsou pak například povinnost na žádost uzavřít přepravní smlouvu i na úsek provozovaný jiným dopravcem, vytvářet podmínky pro přepravu osob s omezenou schopností pohybu a orientace a rodičů s dětmi, zabezpečit náhradní dopravu v případě poruchy, označit drážní vozidla určená pro přepravu osob a jiné. V § 37 je upraven přepravní řád, který podle dikce zákona stanoví podmínky pro přepravu ve veřejné osobní drážní dopravě. Odstavec 2 uvádí demonstrativní výčet toho, co se v přepravním řádu uvede.

Části pátá a šestá, které se týkají technické problematiky na drahách, s obsahem této práce nesouvisí. V části sedmé je následně upraven značný počet přestupků a správních deliktů právnických a podnikajících fyzických osob.

K prováděcím předpisům zákona o drahách patří vyhláška ministerstva dopravy č. 173/1995 Sb., dopravní řád drah, který stanoví pravidla pro provozování dráhy a drážní dopravy, požadavky na jízdní řády a drážní vozidla. V jeho příloze jsou uvedeny základní návěsti.

Tento předpis je důležité nezaměňovat s vyhláškou Ministerstva dopravy a spojů č. 175/2000, o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu (dále jen „PŘVOD“), na který odkazuje zmiňovaný § 37 zákona o drahách. PŘVOD má pro právní režim přepravy osob po železnici zásadní význam. Podrobně upravuje problematiku silniční a železniční přepravy osob, přepravy zavazadel, práva z přepravní smlouvy a podmínky plnění přepravní smlouvy více dopravci. Tím navazuje na obecnou úpravu v zákoně o drahách a v občanském zákoníku.

V oblasti dopravní obslužnosti byl v roce 2010 v návaznosti na Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici přijat ZVSPC. Důvodová zpráva k tomuto zákonu pak uvádí, proč byla vybrána tato varianta, tedy přijetí zákona, který kromě toho, že adaptuje nařízení do českého právního řádu také implementuje návrhy některých dotčených skupin z praxe.<sup>24</sup> Definiuje v § 2 pojem dopravní obslužnosti jako zabezpečení dopravy do různých zařízení, k uspokojení určitých potřeb a do zaměstnání

---

<sup>24</sup> „Jako nejlepší varianta byla zvolena varianta 2a, jejíž přínosy – zejména odstranění nejistoty ohledně práv a povinností vyplývajících dotčeným skupinám z Nařízení, zlepšení právní úpravy některých problematických oblastí veřejných služeb v přepravě cestujících apod. – převáží náklady spojené s nutností zpracovávat nový a komplexní zákon.“ (Důvodová zpráva k ZVSPC, sněmovní tisk 1054, dostupné z <http://www.psp.cz/sqw/text/orig2.sqw?idd=61114>)

příspěvající k trvale udržitelnému rozvoji daného území. Dopravní obslužnost je zajišťována státem, respektive jeho organizační složkou Ministerstvem dopravy v případě nadregionálních, celostátních a mezinárodních spojů, kraji a obcemi v případě regionální dopravy v jejich obvodu a se souhlasem jiného kraje nebo obce v územním obvodu toho jiného územně-samosprávného celku. Dle § 9 ZVSPC lze uzavřít smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících na základě nabídkového řízení.<sup>25</sup> Jsou-li splněny zákonné podmínky, lze uzavřít smlouvu přímým zadáním. V souladu s §§ 23 a 24 poskytuje Ministerstvo dopravy dopravcům v závazku veřejné služby kompenzace.

Z veřejnoprávních předpisů ještě nelze nezmínit zákon č. 526/1990 Sb., o cenách (dále jen „zákon o cenách“). Železniční přeprava patří do oblastí s regulovanou cenou podle tohoto zákona. Ceny jsou regulovány věcně, tzn., že jsou určeny jednotlivé druhy jízdného a jeho podmínky.<sup>26</sup> Dále podle ustanovení § 13 odst. 2 tohoto zákona mají dopravci povinnost poskytnout spotřebiteli informaci o ceně tak, aby měl možnost seznámit se s cenou před jednáním o koupi zboží.<sup>27</sup>

Těžiště soukromoprávní úpravy přepravy leží v občanském zákoníku, konkrétně v jeho části čtvrté nazvané relativní majetková práva a věnující se úpravě závazkové práva, hlavně druhé upravující závazky z právních jednání, dílu 7 obsahujícím závazky ze smluv o přepravě. Po zrušení obchodního zákoníku<sup>28</sup> se jedná o komplexní soukromoprávní úpravu přepravy. Přeprava osob je upravena v §§ 2550 – 2554, dále pak ve společných ustanoveních o přepravě osob a věcí v §§ 2578 – 2581 občanského zákoníku. Úprava přepravy osob je přejatá z OZ 1964 (§ 760 a násl.), což ostatně potvrzuje i důvodová zpráva k občanskému zákoníku. Na přepravní smlouvy se použijí i ustanovení obecné části občanského zákoníku a všeobecná ustanovení o závazcích (§ 1721 a násl.).

---

<sup>25</sup> k její povaze srov. VEDRAL, Josef. K právní povaze smlouvy o závazku veřejné služby ve veřejné linkové dopravě. *Nový správní řád a místní samospráva II.* s. 198-224.

<sup>26</sup> Cenový věstník 13/2013, Výměr MF 1/2014, dostupné z [www.mfcr.cz/assets/cs/media/Cenovy-vestnik\\_2013-c-13.pdf](http://www.mfcr.cz/assets/cs/media/Cenovy-vestnik_2013-c-13.pdf)

<sup>27</sup> Pojem „zboží“ je v tomto zákoně legislativní zkratkou pro výrobky, výkony, práce a služby (§ 1 odst. 1 cit. zák.)

<sup>28</sup> zákon č. 513/1991 Sb.

Občanský zákoník ve své úpravě přepravy několikrát odkazuje na podzákonné právní předpisy, konkrétně na přepravní řády<sup>29</sup>, které obsahují podrobnější úpravu. V případě § 2578 toto platí s výhradou, nestanoví-li tak přímo použitelný předpis Evropské unie.<sup>30</sup>

Přepravním řádem upravující přepravu po železnici je již zmiňovaný PŘVOD, který tak navazuje jak na zákon o dráhách, tak na občanský zákoník. Ten se dělí na šest částí. V části první je uveden předmět úpravy a jsou vymezeny některé pojmy, část druhá se zabývá samotnou přepravou osob, část třetí přepravou zavazadel, část čtvrtá právy z přepravní smlouvy, část pátá podmínkami plnění přepravní smlouvy více dopravci a část šestá obsahuje ustanovení společná a zrušovací. Dle ustanovení § 1 stanoví vyhláška mj. podmínky pro přepravu osob, zavazadel, věcí a živých zvířat ve veřejné drážní osobní dopravě, včetně podmínek pro plnění jedné přepravní smlouvy více dopravci. Ustanovení § 2 písm. a) definuje pojem veřejné drážní dopravy jako činnost dopravce spočívající v pravidelné přepravě osob, zavazadel, věcí a živých zvířat vozidly na dráze celostátní, regionální a dráhách dalších (tramvajové, trolejbusové, lanové, v metru a na jiné dráze speciální, která slouží k zabezpečení dopravní obslužnosti obce. V § 2 písm. f) se zavádí pojem pravidelné přepravy jako přepravy podle předem zveřejněného jízdního řádu, tarifu, přepravního řádu a smluvních přepravních podmínek. Smluvními přepravními podmínkami se pak dle ustanovení § 2 písm. g) rozumí podmínky přepravy vyhlášené dopravcem.

Přepravu také upravují některé bilaterální a multilaterální mezinárodní smlouvy. Značný význam má multilaterální Úmluva. Té se bude týkat samostatná kapitola o mezinárodní železniční přepravě osob.

Bilaterální smlouvy se týkají zejména tzv. peážní přepravy. Za peážní přepravu je označována přeprava, která začíná i končí na území jednoho státu, trasa přepravy ale

---

<sup>29</sup> konkrétně v § 2551, § 2553 odst. 1, §2553 odst. 3 a § 2578

<sup>30</sup> například Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě



však vede přes území jednoho nebo více cizích států.<sup>31</sup> Na území tohoto cizího státu je pak tato přeprava provedena privilegovaně, na základě mezinárodní smlouvy.<sup>32</sup>

Jedná se o Dohodu mezi republikou Československou a republikou Polskou o privilegované průvozní dopravě železniční z Československa do Československa přes Glucholazy z roku 1948, publikovanou pod č. 45/2005 Sb. m. s., která upravuje průvoz v úseku mezi státními hranicemi u Jindřichova ve Slezsku - Pokrzywné a státními hranicemi u Mikulovic – Glucholaz na trati Šumperk – Krnov uvedené v jízdním řádu SŽDC pod č. 292. Dle Čl. 3 odst. 4 uvedené dohody není osobám dovoleno na polském území vystupovat a nastupovat ani odevzdávat nebo přebírat předměty. Toto omezení bylo odstraněno v roce 2006 Dohodou mezi vládou České republiky a vládou Polské republiky o hraničních přechodech, přechodech na turistických stezkách protínajících státní hranice a zásadách překračování státních hranic mimo hraniční přechody vyhlášenou jako sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 23/1998 Sb., ve znění změny č. 77/2006 Sb. m. s.

Další trať s peážním úsekem je trať Liberec – Zittau – Rybníště, v jízdním řádu SŽDC uvedená pod č. 089. V tomto případě jde o úseky dva, ve dvou cizích státech, konkrétně ve směru z Liberce mezi km 21,769 a 24,529 po území Polska a mezi km 24,528 a 9,688 po území Spolkové republiky Německo. Polský úsek je upraven v Dohodě mezi Československou socialistickou republikou a Polskou lidovou republikou o československé průvozní dopravě přes území Polské lidové republiky na úseku železniční trati mezi stanicemi Hrádek nad Nisou a Zittau z roku 1962 vyhlášené jako vyhláška MZV č. 201/1964 Sb., německý ve Smlouvě mezi Českou republikou a Spolkovou republikou Německo o železniční dopravě přes společné státní hranice a o ulehčené průvozní železniční dopravě z roku 1997 vyhlášené jako sdělení MZV č. 63/2001 Sb. a platné od roku 2001. Výstup a nástup cestujících ve stanici Zittau je

---

<sup>31</sup> srov. ŠVESTKA, Jiří, Jan DVOŘÁK, Dita MELICHAROVÁ, Ondřej FRINTA, Tomáš POHL, Petr LIŠKA, Ivana MRÁZOVÁ, Michaela ZUKLÍNOVÁ a Květoslav RŮŽIČKA. *Občanské právo hmotné*. 5., jubilejní a aktualiz. vyd. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2009, 550 s., str. 262

<sup>32</sup> srov. FRINTA, Ondřej in ELIÁŠ, Karel. *Občanský zákoník: velký akademický komentář : úplný text zákona s komentářem, judikaturou a literaturou podle stavu k 1.4. 2008*. Praha: Linde, 2008, 2 sv. (1391, 1397-2639 s.), str. 2222

upraven v dohodě publikované jako Sdělení MZV č. 47/1997 Sb. a v ujednání publikovaném jako Sdělení MZV č. 131/2004 Sb. m. s.<sup>33</sup>

Na trati Františkovy Lázně – Bad Brambach, v jízdním řádu SŽDC uvedené pod č. 147, jsou dva peážní úseky, oba na území Spolkové republiky Německo. Jedná se o km 51,897 – 52,085 a km 55,525 a 59,459. Peážní provoz na nich je upraven ve výše uvedené dohodě zveřejněné pod č. 63/2001 Sb. m. s.

Dle Smlouvy mezi Českou republikou a Slovenskou republikou o železniční privilegované peážní dopravě v mimořádných situacích z roku 2001 uveřejněné pod č. 81/2003 Sb. lze provést obousměrnou železniční privilegovanou peážní dopravu osob, zavazadel, spěšnin, zboží, poštovních zásilek a kolejových vozidel jen v případech mimořádných situací po tratích vyjmenovaných v Čl. 2 odst. 2 této Smlouvy.

Otázkou de lege ferenda pak je, jaký význam mají smlouvy po vstupu České republiky do Schengenského prostoru v roce 2007, který znamená volný pohyb občanů mezi danými zeměmi. V oblasti celních a pasových kontrol a volného pohybu obyvatel by tedy de lege ferenda bylo možné části těchto smluv zrušit, zejména výše uvedené části o zákazu výstupu a nástupu cestujících a dalších omezeních.

Dále je přeprava upravena v prepisech evropského práva. Z nich má největší význam Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční dopravě. K dalším předpisům v této oblasti viz výklad v kapitole o vlivu evropského práva.

Problematiku přepravy upravují také další dokumenty, které nejsou obecně závaznými předpisy. Jsou jimi smluvní přepravní podmínky a tarify dopravců,<sup>34</sup> případně integrovaných dopravních systémů, případně jízdní řády.<sup>35</sup>

---

<sup>33</sup> Dohoda mezi vládou České republiky a vládou Spolkové republiky Německo o hraničních přechodech na společných státních hranicích (Sdělení MZV č. 47/1997 Sb.), již byl zřízen železniční hraniční přechod Hrádek nad Nisou - Zittau/Žitava a Ujednání mezi Ministerstvem vnitra České republiky a Spolkovým ministerstvem vnitra Spolkové republiky Německo o zřízení předsunutých pohraničních odbavovacích stanovišť a o stanovení tras pro pohraniční odbavování během jízdy ve vlacích a na lodích. (Sdělení MZV č. 131/2004 Sb. m. s.), kterým bylo v Čl. 34 zřízeno německé předsunuté pohraniční odbavovací stanoviště na nádraží Hrádek nad Nisou a na území Spolkové republiky Německo české předsunuté pohraniční odbavovací stanoviště na nádraží Zittau. Na trase Liberec - Hrádek nad Nisou – Zittau bylo umožněno pohraniční odbavování během jízdy ve vlacích.

<sup>34</sup> například Smluvní přepravní podmínky Českých drah pro veřejnou drážní osobní dopravu (ČD SPPO, dostupné z [http://www.cd.cz/assets/infoservis/cim-se-ridime/sppo-zmena-05\\_tisk.pdf](http://www.cd.cz/assets/infoservis/cim-se-ridime/sppo-zmena-05_tisk.pdf)) a Tarif Českých drah pro vnitrostátní osobní přepravu (ČD TR 10, dostupné z [http://www.cd.cz/assets/infoservis/cim-se-ridime/tr-10-zmena-12\\_barevne.pdf](http://www.cd.cz/assets/infoservis/cim-se-ridime/tr-10-zmena-12_barevne.pdf))

#### 4.1.2. Německá právní úprava

Veřejnoprávní úprava železnic má svůj základ v AEG. Jeho aktuální znění pochází z roku 2003, kdy vešel v platnost jako Článek 5 Zákona o novém přijetí zákona o železnicích (Eisenbahnneuordnungsgesetz). Účel AEG je vymezen v jeho § 1 odst. 1, který stanoví: *„Tento zákon slouží k zajištění bezpečného provozu železnice, atraktivní dopravní nabídce na kolejích, stejně jako zajištění řádné a nezkreslené soutěže na kolejích při zajišťování železničních přepravních služeb a provozu železničních infrastruktur. Dále slouží k přejímání a provádění předpisů Evropské unie nebo Evropských společenství v oblasti železničního práva.“* Druhý odstavec vymezuje, na které dráhy se zákon vztahuje. Vztahuje se pouze na železnice, nevztahuje se na ostatní dráhy jako například dráhy magnetické,<sup>36</sup> tramvajové a jim stavebně podobné dráhy, například provozně podobné dráhy horské (lanovky) a podobné dráhy zvláštního určení. Jednotlivé pojmy jsou definovány v § 2 AEG. Železnice jsou definovány jako veřejná zařízení nebo soukromoprávně organizované podniky, které obstarávají železniční výkony nebo spravují železniční infrastrukturu. Železničními výkony jsou přeprava osob nebo věcí po železniční infrastruktuře. Pojmovým znakem přeshraniční přepravy osob je překročení minimálně jedné hranice členského státu Evropské unie. V § 3 odst. 1 je zaveden pojem veřejné železniční dopravy. Aby byla železniční doprava veřejná, musí být kumulativně splněny 3 podmínky. Železnice musí železniční podnikání provozovat živnostensky nebo obchodně a každý ji podle jejího účelu může využívat, musí být zajištěn přístup k infrastruktuře jejím provozovatelem a musí být zajištěn přístup ke kolejím provozovatelem těchto kolejí. Odstavec 2 obsahuje zbytkovou klauzuli, dle které železnice neuvedené v odst. 1 jsou železnicemi neveřejnými. Tzv. přepravní povinnost je upravena v § 10 AEG, jsou pro ni dány 3 podmínky. Veřejný

---

<sup>35</sup> zpracovávané provozovatelem dráhy, srov. § 40 zákona o drahách

<sup>36</sup> vlak fungující na principu magnetické levitace, v Německu například projekt Transrapid – zkušební dráha v Dolním Sasku, byly plánovány projekty spojení Německých měst touto technologií, nakonec od nich bylo upuštěno, testovací provoz na zkušební dráze v Dolním Sasku byl ukončen v roce 2011 – srov. UCHATIUS, Wolfgang. *Transrapid: Die Zukunft von gestern*. Dostupné z: <http://www.zeit.de/2012/01/Transrapid>, upraveno v zákoně o Magnetických drahách (Magnetschwebebahngesetz)

železniční podnik, který slouží k osobní přepravě, je povinen přepravit osoby a jejich zavazadla, pokud jsou splněny přepravní podmínky, pokud je přeprava pravidelně používanými dopravními prostředky možná a pokud není přepravě zamezeno okolnostmi takovými, kterým nemůže drážní společnost zabránit a kterých se nemůže zbavit. Tyto podmínky je opět nutno splnit kumulativně, to ostatně dokazuje jazykový výklad tohoto ustanovení, ve kterém je použito spojky „a“. Tarify jsou upraveny v § 12 AEG, a to jako odměny za přepravu a přepravní podmínky železničních přepravníků. Pojem tarif je zákonem definován jako pojem nadřazený obsahující obě uvedené složky, přestože v obecném jazyce může být za nadřazený považován pojem přepravních podmínek. Toto pojmosloví zároveň vyjadřuje fakt, že v německém železničním právu nejsou úplaty součástí přepravních podmínek.<sup>37</sup> Dále je zde stanovena povinnost zveřejnit tarify. V AEG je dále upravena další problematika jako údržba dráhy, drážní dozor, povolení, osvědčení, přístup na drážní infrastrukturu a další.

Dalším přepisem týkajícím se přepravy osob po železnici je zákon upravující odpovědnost za škodu při provozu dráhy (Haftpflichtgesetz, dále jen „HpflG“).

V rámci práva soukromého lze za pramen přepravního práva považovat BGB, ve kterém je přeprava upravena v podstatě nepřímo, neboť se na ni použijí ustanovení o smlouvě o dílo. Podrobnější výklad bude proveden v následujících kapitolách.

Práva a povinnosti cestujících v železniční dopravě jsou upraveny v EVO, v jeho v novém znění z roku 1999. Ten navazuje na BGB i na AEG. Má povahu spolkového nařízení (Bundesrechtsverordnung), tedy podzákonného předpisu s územní působností v celé spolkové republice. Má pět částí, obecná ustanovení, ustanovení o přepravě osob, přepravě zavazadel, úschově během přepravy a o urovnávání sporů. V § 1 je uvedena oblast jeho použití. EVO se použije na přepravu osob a zavazadel veřejnými železnicemi, pokud Úmluva COTIF nestanoví jinak. Předpisy EVO se nepoužijí, pokud se předpokládá obsahově stejná nebo vylučující se úprava práv a povinností cestujících v železniční dopravě v Nařízení ES č. 1371/2007. Ustanovení § 5 odkazuje na smluvní přepravní podmínky dopravců. Umožňuje železničním společnostem se ve smluvních přepravních podmínkách společností odchýlit se od EVO ve prospěch cestujících. Na základě § 7 mohou železniční společnosti

---

<sup>37</sup> srov. GEORG, Hermes a Sellner DIETER. *AEG Kommentar*. 2. Auflage. München: Verlag C.H. Beck, 2014, str. 402

s podnikateli, úřady státní správy nebo podobnými institucemi jako velkoodběrateli uzavřít zvláštní ujednání odchylná od tarifu k přepravě jejich zaměstnanců. Toto lze učinit za podmínek, že se velkoodběratel zaváže k odběru určitého počtu jízdních dokladů uvedených v tarifu nebo k určitému minimálnímu plnění a že jízdní doklady budou převedeny na zaměstnance velkoodběratele za podmínek ujednaných mezi ním a železnicí.

## **4.2. Smlouva o přepravě**

### **4.2.1. Česká právní úprava smlouvy o přepravě**

Česká právní úprava závazků z přepravy smluv spočívá v samostatném smluvním typu smlouvy o přepravě, přeprava osob má samostatný smluvní typ stejně jako přeprava nákladu. Smlouvou o přepravě osoby se podle § 2550 občanského zákoníku dopravce zavazuje přepravit cestujícího do místa určení a cestující se zavazuje zaplatit jízdné. Dle této definice jsou smluvními stranami smlouvy o přepravě osob dopravce a cestující.

Dle PŘVOD, který se použije na veřejnou železniční dopravu, vzniká uzavřením přepravní smlouvy mezi dopravcem a cestujícím na základě přepravního řádu, tarifu a smluvních přepravních podmínek závazkový právní vztah.

Podle občanského zákoníku je dopravcem ta smluvní strana, která se zaváže přepravit cestujícího do místa určení a obdrží za to úplatu ve formě jízdného. Tuto definici dopravce je pak třeba odlišit od definice dopravce v zákonu o dráhách. Zde má v § 2 odst. 4 legislativní zkratka „doprovce“ význam ve smyslu provozovatele drážní dopravy. Tento provozovatel drážní dopravy bude však ve většině případů dopravcem ve smyslu ustanovení o smlouvě o přepravě osob. Postavení dopravce je regulováno veřejnoprávními předpisy, v našem případě zákonem o dráhách, kde v § 24 a násl. jsou stanoveny podmínky pro provozování osobní drážní dopravy a získání licence. Podle § 24 odst. 5 může provozovat osobní drážní dopravu právnická nebo fyzická osoba usazená v České republice (nejde-li o osobu usazenou v členském státě Evropské unie

provozující přeshraniční dopravu), mající platnou licenci<sup>38</sup> a uzavřenou smlouvu o provozování drážní dopravy s provozovatelem dráhy, pokud se nejedná o tu samou osobu. K provozování drážní dopravy na dráze celostátní nebo regionální je podle odst. 7 navíc třeba, aby tato osoba byla držitelem platného osvědčení dopravce, měla přidělenou kapacitu dopravní cesty a měla sjednanou cenu za užití dráhy a způsob její úhrady. Pokud však dopravce nebude mít příslušné veřejnoprávní povolení, nebude to znamenat neplatnost smlouvy o přepravě.<sup>39</sup>

V případě přepravy po železnici platí, že k činnosti dopravce, popřípadě osoby, která jedná jeho jménem nebo na jeho účet, patří uzavírání smluv souvisejících s vlastní obchodní, výrobní nebo obdobnou činností či při samostatném výkonu svého povolání jak stanoví ustanovení § 421 odst. 2 občanského zákoníku. Je tedy podnikatelem pro účely ochrany spotřebitele podle uvedeného ustanovení.

Cestujícím je ta smluvní strana, která se zaváže zaplatit jízdné a za to bude přepravena dopravcem na místo určení. Úprava přepravní smlouvy v OZ 1964<sup>40</sup> svojí formulací „vzniká cestujícímu právo“ umožňovala některým teoretikům odlišovat cestujícího jako fyzickou osobu, tedy toho, kdo použije dopravní prostředek ke své přepravě a smluvní stranu smlouvy o přepravě, kterou může být nejen samotný cestující, ale i jiná osoba, včetně osoby právnické.<sup>41</sup> U aktuálně platné úpravy je otázkou, jak pojem cestujícího vykládat. Já se přikláním k výkladu, že pojem cestujícím jako smluvní stranou může být jak fyzická tak právnická osob vzhledem k tomu, že stranou smlouvy o přepravě osob je cestující a tuto smlouvu nepochybně uzavírají i osoby právnické.

---

<sup>38</sup> Podmínky pro udělení licence jsou u fyzické osoby způsobilost k právním úkonům (tedy svéprávnost), bezúhonnost a odborná způsobilost. Tuto nemusí žadatel o licenci splňovat v případě, že je ustanoven odpovědný zástupce. U právnické osoby pak svéprávnost statutárního orgánu nebo jeho zástupce, bezúhonnost a odborná způsobilost alespoň jednoho člena statutárního orgánu. Žadatel, ať už fyzická nebo právnická osoba, musí prokázat finanční způsobilost k provozování drážní dopravy. Udělení licence musí také umožňovat technické podmínky dráhy (srov. § 25 zákona o dráhách).

<sup>39</sup> to neumožňuje dikce § 5 odst. 2 občanského zákoníku „*Proti vůli dotčené strany nelze zpochybnit povahu nebo platnost právního jednání jen proto, že jednal ten, kdo nemá ke své činnosti potřebné oprávnění, nebo komu je činnost zakázána.*“

<sup>40</sup> „*Smlouvou o přepravě osob vzniká cestujícímu, který za stanovené jízdné použije dopravní prostředek, právo, aby ho dopravce přepravil do místa určení řádně a včas.*“

<sup>41</sup> srov. ŠVESTKA, Jiří, Jan DVOŘÁK, Dita MELICHAROVÁ, Ondřej FRINTA, Tomáš POHL, Petr LIŠKA, Ivana MRÁZOVÁ, Michaela ZUKLÍNOVÁ a Květoslav RŮŽIČKA. *Občanské právo hmotné*. 5., jubilejní a aktualiz. vyd. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2009, 550 s, str. 265

Cestující je osobou, která mimo rámec své podnikatelské činnosti nebo mimo rámec samostatného výkonu svého povolání uzavírá smlouvu s podnikatelem nebo s ním jinak jedná, tedy spotřebitelem dle ustanovení § 419 občanského zákoníku. Vzhledem k tomuto se na smlouvy o přepravě osob užití ustanovení § 1810 a násl. o spotřebitelských smlouvách.

Pojmovými znaky smlouvy o přepravě podle občanského zákoníku jsou 1) přepravení cestujícího, 2) do místa určení, 3) za úplatu (jízdné). V OZ 1964 k pojmovým znakům patřilo ještě použití dopravního prostředku cestujícím. Otázkou je, zda je použití dopravního prostředku nutné výslovně uvádět. Už totiž samotný význam pojmu „přeprava“ v sobě použití dopravního prostředku zahrnuje, k tomuto srov. kapitolu 1 této práce.

K přepravení cestujícího lze toliko říct, že se jedná o fyzické přemístění osoby z výchozího místa do místa určení. Problém může nastat, pokud výchozí místo i místo určení jsou totožné. V tomto případě mluvíme o tzv. okružní jízdě a nabízí se otázka, zda se jedná o smlouvu o přepravě. Slovník spisovného jazyka českého<sup>42</sup> pod pojmem přeprava rozumí přemístění z místa na místo, dle jeho výkladu by o smlouvu o přepravě nešlo. Jak již bylo řečeno v kapitole 2, nelze však po právní stránce ze slovníku čerpat. Dále je třeba počítat nejen s úpravou v občanském zákoníku, ale i s úpravou veřejnoprávní mající v oblasti přepravního práva značný význam. Protože veřejnoprávní předpisy stanoví některé požadavky na bezpečnost a ochranu osob a majetku a uvedený úzký výklad pojmu by tyto požadavky u okružních jízd vyloučil, je třeba nevykládat pojem přepravy rigidně ve smyslu přemístění z jednoho místa na druhé, nýbrž bez ohledu na to, zda se místo určení shoduje s výchozím místem, a to i ve veřejnoprávních předpisech.<sup>43</sup> Pravdou však je, že v přepravě železniční se problematika okružních jízd nebude vyskytovat tak často, k jejímu výskytu by mohlo dojít v přepravě nepravidelné.

Místo určení bude u pravidelné přepravy vyplývat z označení jednotlivých stanic a zastávek v jízdním řádu, ze kterých si cestující vybere a přeprava se pak bude řídit

---

<sup>42</sup> *Slovník spisovného jazyka českého* [online]. 2011. Dostupné z: <http://ssjc.ujc.cas.cz/search.php?hledej=Hledat&heslo=p%C5%99eprava&sti=EMPTY&where=hesla&hsustr=no>

<sup>43</sup> srov. FRINTOVÁ, Dita a Ondřej FRINTA. Okružní jízdy a smlouva o přepravě osob podle občanského zákoníku: Circular trips and passenger transport contracts under the civil code. Pocta Prof. JUDr. Milanu Bakešovi, DrSc., k 70. narozeninám. Praha: Leges, 2009, s. 101-104.

PŘVOD. Výjimku tvoří možnost sjednat mimořádné zastavení vlaku podle smluvních přepravních podmínek některých dopravců. Tak například České dráhy, a.s. (dále jen „ČD“) v Čl. 100 Smluvních a přepravních podmínek<sup>44</sup> (dále jen „SPPO ČD“) umožňují předem objednat mimořádné zastavení vlaku, ve zcela mimořádných případech i během přepravy ve vlaku. U přepravy nepravidelné bude v zásadě možné sjednat místo určení, dopravní řád drah v § 1 písm. d) však za místo určené k nástupu a výstupu cestujících považuje zastávky. Analogicky lze za ně považovat také stanice definované v § 1 písm. d). Místem určení tak budou moci být zastávky nebo stanice ve významu dopravního řádu drah<sup>45</sup>.

Úplata za poskytnutí přepravy je označována za jízdné. Jízdné v pravidelné vnitrostátní dopravě je regulováno dle zákona o cenách. Jsou regulovány věcně, ve výměru Ministerstva financí<sup>46</sup> jsou stanoveny podmínky. Jsou jimi jednak podmínky obecné, dále jsou stanoveny druhy jízdného (obyčejné, zvláštní), bezplatná přeprava, určené podmínky (jízdenky a uplatňování zvláštního jízdného). V případě nepravidelné železniční dopravy bude jízdné stanoveno dohodou smluvních stran.

Doklad, kterým se cestující prokazuje, je označován za jízdenku. Diskutabilní je povaha jízdenky. Existují různé výklady, zda se jedná či nejedná o cenný papír. Teorie ji po uvážení všech skutečností za cenný papír považuje.<sup>47</sup>

PŘVOD v § 4 odst. 2 vymezuje druhy jízdních dokladů. Řadí mezi ně jízdenku pro jednotlivou jízdu, jízdenku časovou opravňující k více jednotlivým jízdám po dobu její platnosti v uvedeném rozsahu a průkaz, jehož držitel má právo na přepravu podle zvláštního předpisu. Ve stanovených vlacích na dráze celostátní a regionální se cestující dle PŘVOD prokazuje též příplatkem za použití vlaku vyšší kvality,<sup>48</sup> místenkou či lehátkovým a lůžkovým příplatkem. Smluvní přepravní podmínky pak zavádí některé další druhy jízdenek. Tak SPPO ČD řadí mezi jízdenky dále jízdenku zpáteční, jízdenku

---

<sup>44</sup> jak již bylo řečeno v kapitole o pramenech, smluvní přepravní podmínky nejsou obecně závazným předpisem

<sup>45</sup> PŘVOD zavádí v § 2 písm. d) legislativní zkratku „stanice“ pro zastávky a stanice

<sup>46</sup> pro rok 2014 se použije Výměr MF č. 01/2014, kterým se vydává seznam zboží s regulovanými cenami

<sup>47</sup> srov. FRINTA, Ondřej in ELIÁŠ, Karel. *Občanský zákoník: velký akademický komentář : úplný text zákona s komentářem, judikaturou a literaturou podle stavu k 1.4. 2008*. Praha: Linde, 2008, 2 sv. (1391, 1397-2639 s.), str. 2248 n.

<sup>48</sup> obsoletní úprava, příplatek za vlaky vyšší kvality již v tarifu ČD nenajdeme



s globální cenou a jízdenku traťovou a síťovou. Jízdenka zpáteční opravňuje k jízdě z výchozího místa do místa určení a zpět, jízdenka s globální cenou.<sup>49</sup> Od jízdenek odlišuje doklad o zaplacení ceny, který je předkládán spolu s jízdenkou. Tím je místenka, lehátkový a lůžkový příplatek, servisní poplatek, doklad o zaplacení přepravy psů nebo zavazadel.

Ke vzniku smlouvy o přepravě osob ve veřejné železniční dopravě je v PŘVOD úprava v ustanovení § 3 odst. 2 a 3. Podle těchto ustanovení je přepravní smlouva uzavřena, jestliže cestující využije svého práva k přepravě z jízdního dokladu tím, že nastoupí do vozidla nebo vstoupí do označeného prostoru přístupného jen s platným jízdním dokladem. Tyto případy jsou označeny legislativní zkratkou „nástup do vozidla“. Přepravní smlouva je též uzavřena, umožní-li dopravce cestujícímu nastoupení do vozidla bez jízdenky a jízdné cestující zaplatí bezodkladně po nástupu do vozidla. Smlouva je akceptována konkludentně nastoupením do dopravního prostředku. Za konkludentní ofertou je v případě této smlouvy považováno přistavení dopravního prostředku do prostoru zastávky s tím, že přítomným osobám je známa trasa spoje například z jízdních řádů nebo informačních tabulí.<sup>50</sup> Vznik smlouvy o přepravě osob, která se nekoná v režimu PŘVOD se pak bude řídit příslušnými ustanoveními občanského zákoníku.<sup>51</sup>

#### 4.2.2. Německá právní úprava smlouvy o přepravě

Německá právní úprava nezná smlouvu o přepravě osob jako samostatný smluvní typ. Ustanovení § 631 odst. 1 BGB o smlouvě o dílo stanoví, že smlouvou o dílo se podnikatel zavazuje ke zhotovení dohodnuté věci a objednatel k poskytnutí stanovené úplaty. Odst. 2 pak stanoví, že předmětem smlouvy o dílo může být jednak

---

<sup>49</sup> definice

<sup>50</sup> srov. FRINTA, Ondřej in ELIÁŠ, Karel. *Občanský zákoník: velký akademický komentář : úplný text zákona s komentářem, judikaturou a literaturou podle stavu k 1.4. 2008*. Praha: Linde, 2008, 2 sv. (1391, 1397-2639 s.), str. 2244

<sup>51</sup> občanský zákoník, § 1731 n.

zhotovení věci a jednak výsledek nějaké práce nebo činnosti. Převahu řadíme k výsledku činnosti.

Smlouva o přepravě je smlouvou o dílo podle § 631 odst. 2 BGB, ve které se stanoví povinnost dopravce řádně přepravit přepravovanou osobu na místo určení. Pro uskutečnění přepravy se předpisy BGB, který je v postavení *lex generalis*, použijí, pokud zvláštní předpisy, které přepravu upravují, konkrétně AEG a EVO nestanoví něco jiného.<sup>52</sup> Někteří právní teoretici považují úpravu přepravního práva za tak roztržštěnou, že navrhují jeho jednotnou kodifikaci<sup>53</sup> Teichmann dále uvádí, že se jedná o smlouvu o dílo nehledě na to, zda jde o přepravu osob či věci.<sup>54</sup>

EVO pak o smluvním vztahu v souvislosti s přepravou nehovoří, v § 2 pouze stanoví, že se použije na přepravu osob a zavazadel po železnici s uvedenými výjimkami (viz předchozí výklad o pramenech), v § 8 a násl. už jsou upraveny podmínky přepravy osob po železnici. Konkrétně v § 8 je upraveno vyloučení z přepravy a podmíněné připuštění k přepravě. Vyloučení z přepravy se týká dětí do 4 let, které budou přepraveny jen v doprovodu osoby, který nad nimi drží dohled. Vyloučeny z přepravy mohou být osoby, které představují nebezpečí pro bezpečnost veřejnosti, provozu nebo spolucestujících. Tyto nemají nárok na náhradu jízdní ceny. Osoby s nakažlivou nemocí budou přepraveny pouze, pokud bude nakažení spolucestujících vyloučeno.

Dle přepravních podmínek Německých drah (dále jen „DB“) může být přepravní smlouva uzavřena s jednou nebo více železničními společnostmi jako s dopravci. Nárok na přepravu existuje pouze při předložení platné jízdenky. Pokud není upraveno jinak, odpovídá jedna jízdenka jedné smlouvě o přepravě.

Jízdní doklady jsou upraveny v § 9 EVO. Ten stanoví, že pokud tarif nestanoví něco jiného, musí být cestující vybaveni jízdními doklady. Povaha jízdních dokladů je

---

<sup>52</sup> srov. POLAR, Mihael, Alexander. *Rechtsbeziehungen zwischen Fahrgast und Eisenbahn: Vertragliche Pflichten und Haftung im nationalen und internationalen Eisenbahnpersonenverkehr in Deutschland und Europa*. Sellier European Law Publisher, 2006 448 s., str. 42

<sup>53</sup> srov. SOERGEL, Hans Theodor in WESTERMANN, Harm Peter. *Münchener Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch: besonderer Teil II (§§ 607-704)*. 3. Aufl. München: Beck, 1997, VII, str. 1117-1118

<sup>54</sup> srov. TEICHMANN, Arndt in SOERGEL, Hans Theodor a Wolfgang SIEBERT. *Bürgerliches Gesetzbuch mit Einführungsgesetz und Nebengesetzen: Gesetz zur Regelung der Miethöhe Verbraucherkreditgesetz*. 12. nebearb. Aufl. Stuttgart: Kohlhammer, 1998, XLVII, 2582 s.

v německém právu na rozdíl od práva českého upravena přímo v občanskoprávním kodexu. Výklad ustanovení § 807 BGB hovoří o tzv. malých cenných papírech na doručitele (kleines Inhaberpapier), jde o cenné papíry, kde jejich vydavatel je povinen k plnění vůči jejich majiteli, majitel může jejich plnění požadovat a k uplatnění práva je nutné jej mít v držbě.

Jízdné je upraveno § 11 EVO. Dle ustanovení odst. 1 je jízdné obsaženo v tarifech. Ty jsou k dispozici na obsazených nádražích a v informačních kancelářích. Převážní podmínky DB odlišují normální jízdné a „šetřící“ jízdné (Sparpreis), dále jsou upraveny některé nabídky DB a jízdné pro děti. Na rozdíl od SPPO ČD také existuje příplatek za vlak vyšší kvality.

#### **4.2.3. Srovnání právních úprav**

Pokud máme porovnat českou a německou právní úpravu smlouvy o přepravě, může se na první pohled zdát, že je zde mnoho rozdílů. Jediný zásadní rozdíl však vidím pouze v neexistenci samostatného smluvního typu pro přepravu osob v německém právním řádu a použití ustanovení o smlouvě o dílo. Pokud se však hlouběji zamyslíme, uvědomíme si, že česká úprava přepravní smlouvy v občanském zákoníku není nijak rozsáhlá a často odkazuje na přepravní řády, podobnost tu tedy je větší než se zdá. K menším, ale důležitým rozdílům patří úprava povahy jízdenky jako cenného papíru přímo v BGB. Jakékoliv ujasnění povahy jízdenky v českém právním řádu by mohlo být návrhem de lege ferenda.

### **4.3. Práva a povinnosti smluvních stran**

#### **4.3.1. Česká právní úprava práv a povinností smluvních stran**

Podle základního ustanovení o smlouvě o přepravě osob je povinností dopravce je přepravit cestujícího do místa určení a povinností cestujícího je zaplacení jízdného. PŘVOD dále rozšiřuje povinnosti obou smluvních stran, u dopravce jsou jimi zejména jeho závazek přepravit cestujícího ze stanice nástupní do stanice cílové spoji uvedenými v jízdním řádu řádně a včas a u cestujícího zejména závazek dodržovat přepravní řád a

zaplatit cenu za přepravu podle tarifu. Tento výčet je demonstrativní. Povinnost přepravit cestujícího řádně a včas byla v OZ 1964 upraveny přímo v ustanovení smlouvy o přepravě osob. U přepravy včas jde o to, aby cestující byl přepraven do místa určení v čase stanoveném v jízdním řádu v případě přepravy podle PŘVOD, v případě smluvní přepravy nepravidelné pak ve sjednaném čase. Řádně je provedena přeprava, která proběhla nejen včas, ale také v souladu s uzavřenou smlouvou, případně s PŘVOD. Může jít o zajištění bezpečnosti a pohodlí cestujících podle ustanovení § 2551, viz výklad dále v této kapitole, případně o některé požadavky na přepravu, které stanoví PŘVOD, například právo na místo k sezení na vyhrazených sedadlech pro osoby se omezenou schopností pohybu a orientace podle § 12 odst. 1, poskytnutí pomoci při nástupu výstupu cestujícího na vozíku podle § 13 odst. 1, zajištění pořádku, čistoty a klidu ve vozidlech dle § 14 odst. 1 písm. h) a jiných.

Dále je to povinnost umožnit přepravu zavazadel, a to buď společně s cestujícím a pod jeho dohledem nebo odděleně má přepravce podle ustanovení § 2252 odst. 1. Pokud je zavazadlo přepravováno odděleně, má dopravce povinnost (zákonná formulace „*dopravce dbá*“) přepravit jej do místa určení nejpozději ve stejnou dobu jako cestující.

PŘVOD stanoví některé další povinnosti dopravců, ve veřejné osobní dopravě. Patří k nim zákonná kontrakční povinnost na základě vycházející z ustanovení § 3 odst. 2, tj. vůči osobám, kteří si zakoupili platný jízdní doklad a využili práva k přepravě z tohoto dokladu. Dále k nim patří povinnosti uvedené v § 14, například podávání informací o jízdních řádech a tarifu, zveřejňování přepravních podmínek, oznamování názvu stanice, již zmiňované zajištění pořádku a čistoty a klidu ve vozidle a další.

Občanský zákoník v ustanovení § 2551 se stanoví povinnost dopravce postarat se při přepravě o bezpečnost a pohodlí cestujícího s tím, že podrobnosti upraví přepravní řády. Tento výčet je na rozdíl od znění v OZ 1964<sup>55</sup> taxativní. Otázkou je, do jaké míry to bylo záměrem zákonodárce. Dle mého názoru odkaz na úpravu v přepravních řádech, která se nezměnila, umožňuje ustanovení vykládat tak, že přepravce má ještě i další povinnosti vyplývající z PŘVOD. Dopravce má uvedenou povinnost „při přepravě“, tu jde zde třeba chápat v širším smyslu. Je nepochybné, že uvedená

---

<sup>55</sup> Srov znění § 761 OZ 1964 „*dopravce je povinen se při přepravě starat zejména o bezpečnost a pohodlí cestujících...*“

povinnost existuje v době samotného přemístování cestujícího. Je třeba ji ale rozšířit i na určitou dobu před tímto přemístováním i na dobu po jeho ukončení. Pojem cestujícího souvisí s pojmem přepravy a i ten by měl v souvislosti s ustanovením § 2551 být podobně vykládán v širším smyslu, neboť pokud by byl chápán *stricto sensu*, nejednalo by se o cestujícího v době po ukončení procesu přemístění, neboť dle ustanovení o smlouvě o přepravě v občanském zákoníku závazek z této smlouvy zaniká mj. splněním, tj. přepravením cestujícího do místa určení. Za cestujícího podle ustanovení § 2251 je třeba považovat i osobu, která se přepravní smlouvu uzavřít teprve chystá a pohybuje se v prostorách dopravce. Pravdou ovšem je, že někdy taková osoba přepravní smlouvu vůbec uzavřít nehodlá. Na základě této skutečnosti se můžeme setkat s tím, že některé prostory dopravce jsou přístupné pouze s platnou jízdenkou.<sup>56</sup> U ČD dříve také existoval institut vstupenky na nástupiště, který ale byl zrušen k 9. 12. 2012.<sup>57</sup>

Povinnost starat se o bezpečnost cestujících je prvním požadavkem. Z jeho zařazení na první místo lze usuzovat, že zákonodárce chtěl zdůraznit roli bezpečnosti při přepravě osob. Nepochybně je třeba tomuto požadavku přikládat důležitost. Při provozu na železnici může docházet k situacím nebezpečným, kterých je třeba se vyvarovat. Dle ustanovení občanského zákoníku týkajícího se prevence škod (§2900 a násl.) je tak každý, vyžadují-li to okolnosti případu nebo zvyklosti soukromého života, povinen počínat si při svém konání tak, aby nedošlo k nedůvodným újmám na svobodě, životě, zdraví nebo vlastnictví jiného. Z uvedené dikce je zřejmé, že se tato prevenční povinnost vztahuje na všechny osoby, tedy i na dopravce. Další ustanovení, která se na povinnost zajistit bezpečnost cestujících vztahují, jsou obsažena zejména ve veřejnoprávních předpisech. Tak v zákonu o drahách s bezpečností úzce souvisí již příslušná ustanovení o potřebě licence, případně osvědčení,<sup>58</sup> a ustanovení § 25 písm. a) ve spojení s § 27 upravující odbornou způsobilost dopravce či odpovědné osoby jako podmínku pro udělení licence. Dále například v § 34h odst. 2 písm. d) stanoví, že k žádosti o vypadání osvědčení dopravce přiloží vnitřní předpisy pro provozování

---

<sup>56</sup> kapitola XII, Čl. 151 SPPO ČD za takové prostory označují čekárny ČD a čekárny ČD lounge

<sup>57</sup> KAŠPAR, Jan. K počtě peronkám. [online]. Dostupné z: <http://www.zelpage.cz/clanky/k-pocte-peronkam>

<sup>58</sup> srov § 24 odst. 5 a 7 zákona o drahách

drážní opravy, vozidel, technických zařízení a další. V § 35 odst. 1 potom například pod písmenem f) povinnost zavést systém zajišťování bezpečnosti drážní dopravy a zajistit jeho dodržování. Jeho prvky stanoví prováděcí předpis.<sup>59</sup> Dále je zde odkaz na přepravní řády. PŘVOD ve svém § 14 odst. 2 stanoví pro dopravce povinnost používání vozidel, která (s ohledem na délku spoje nebo charakter nabízených služeb) splňují požadavky na bezpečnou a pohodlnou přepravu

Druhým požadavkem je povinnost starat se o pohodlí cestujících. Za pohodlí se považuje *souhrn příznivých okolností a podmínek umožňujících klidný, lehký život* nebo také vybavení označované jako komfort, dále význam ve smyslu udělat si pohodlí.<sup>60</sup> Občanský zákoník zde opět odkazuje na úpravu v přepravních řádech. V PŘVOD je pohodlí cestujících upraveno ve výše zmíněném § 14 odst. 2. O pohodlí se zmiňují i smluvní přepravní podmínky dopravců. SPPO ČD v kapitole IV, bodu 325 uvádí možnost uplatnění nároku na jednorázové odškodné ve výši 30 Kč v případě, že ve vlacích kategorie rychlík a vyšší nebyly dodrženy některé standardy nebo komfort.<sup>61</sup> Význam tohoto odškodného je zejména kvůli jeho výši diskutabilní. Soukromý dopravce Regiojet, a.s. (dále jen „Regiojet“) poskytuje kompenzace při nefunkčním topení, nedodržení řazení či nezařazení vozu, a to ve výši 50 – 100 %.<sup>62</sup>

Zajišťování bezpečnosti a pohodlí nelze chápat odděleně od procesu přepravy, protože obsah povinností dopravce se může v závislosti na situaci. V případě situací mimořádných může být rozsah jejich zajištění omezen nebo naopak rozšířen. Pokud dojde ke konfliktu mezi požadavkem na bezpečnost a ostatními povinnostmi dopravce,

---

<sup>59</sup> Vyhláška Ministerstva dopravy, kterou se vydává dopravní řád drah, č. 173/1995 Sb.

<sup>60</sup> srov. *Slovník spisovného jazyka českého* [online]. 2011. Dostupné z: [http://ssjc.ujc.cas.cz/search.php?hledej=Hledat&heslo=pohodl%C3%AD&sti=EMPTY&where=hesla&hs\\_ubstr=no](http://ssjc.ujc.cas.cz/search.php?hledej=Hledat&heslo=pohodl%C3%AD&sti=EMPTY&where=hesla&hs_ubstr=no)

<sup>61</sup> jedná se o případy, kdy nebyl řazen vůz 1. vozové třídy; v soupravě vlaku bylo řazeno méně vozů a cestující s platným jízdním dokladem z tohoto důvodu stál; ve voze řazeném dle plánu řazení chybí garantované elektrické přípojky nebo funkční garantované internetové připojení Wi-Fi nebo nebyla dodržena teplotní pohoda (nefunkční klimatizace/nucené větrání nebo topení) (srov. SPPO ČD, kapitola IV, Čl. 325)

<sup>62</sup> srov. Smluvní přepravní podmínky společnosti Regiojet, a.s., Článek IX, bod 1 (dostupné z: [http://www.regiojet.cz/opencms/export/sites/regiojet.cz/jizdne-a-ceny/prepravni\\_rad.pdf](http://www.regiojet.cz/opencms/export/sites/regiojet.cz/jizdne-a-ceny/prepravni_rad.pdf))

je třeba jej vyřešit vždy tak, aby byla zachována bezpečnost cestujících a jiných osob.<sup>63</sup> Dopravce zajišťuje bezpečnost a pohodlí cestujících s odbornou péčí, tedy znalostí a pečlivostí, která je spojena s jeho povoláním, neboť se podle § 5 odst. 1 veřejně nebo ve styku s jinou osobu přihlásil k odbornému výkonu jako příslušník tohoto povolání.

Povinnosti vyplývají také pro cestujícího jako druhou smluvní stranu. Jsou jimi jedna povinnost z přepravní smlouvy, jednak povinnosti, které stanoví veřejnoprávní předpisy. Cestující má dle ustanovení § 5 odst. 1 PŘVOD zejména povinnost zaplatit jízdné a dodržovat smluvní přepravní podmínky a přepravní řád. PŘVOD prohlašuje za porušení přepravních podmínek z hlediska bezpečnosti, ochrany zdraví a řádné, klidné a pohodlné přepravy jednání uvedená v § 15.<sup>64</sup> Některé povinnosti cestujících jsou stanoveny v § 16 a patří k nim povinnost stojících cestujících se za jízdy přidržovat, povinnost vystoupit z vozidla nebo nastoupit do vozidla jen ve stanicích, a pokud není vozidlo v pohybu, dát znamení k zastavení ve stanici, kde vozidlo zastavuje jen na znamení a další. K povinnostem vyplývajícím ze zákona o dráhách řadíme například povinnost osob nacházejících se v obvodu dráhy<sup>65</sup> dbát o svoji bezpečnost, dbát pokynů provozovatele dráhy k ochraně majetku a veřejného pořádku a zdržet se všeho co by mohlo omezit provozování dráhy. Oprávnění provozovatele dráhy (tedy nikoliv dopravce) udílet tyto pokyny osobám je upraveno v ustanovení §22 odst. 3 zákona o dráhách.

---

<sup>63</sup> srov. FRINTA, Ondřej in ELIÁŠ, Karel. *Občanský zákoník: velký akademický komentář : úplný text zákona s komentářem, judikaturou a literaturou podle stavu k 1.4. 2008*. Praha: Linde, 2008, 2 sv. (1391, 1397-2639 s.), str. 2260

<sup>64</sup> například se nemá zakoupenou jízdenku, nemůže prokázat platným jízdním dokladem, odmítá zaplatit jízdné a přírůžku na místě, odmítá uvolnit vyhrazené místo, za jízdy vystupuje z vozidla, vyhazuje předměty z vozidla, kouří ve vozidle, chová se hlučně, obtěžuje ostatní cestující znečišťuje ostatní cestující nebo vozidlo, poškozují vozidlo aj.; na dráze celostátní nebo regionální pak v případě, že zavazadla zpoždění vlaku, neprokáže se zaplacení příplatku za vlak vyšší kvality (obsoletní ustanovení, srov. výklad dříve) cestuje ve vyšší vozové třídě než pro kterou má jízdenku nebo bez místenky ve vlaku, kde každý cestující musí mít místenku

<sup>65</sup> obvodem dráhy je u celostátní a regionální dráhy vymezen svislými plochami vedenými hranicemi pozemků, které jsou umístěny pro umístění dráhy a její údržbu (srov. § 4 odst- 2 ZD)

### 4.3.2. Německá právní úprava práv a povinností smluvních stran

Jak bylo vyloženo dříve, v přepravní smlouvě jako typu smlouvy o dílo podle BGB je stanovena povinnost dopravce vykonat přepravu a povinnost cestujícího poskytnout úplat. Další povinnosti smluvních stran jsou pak upraveny ve zvláštních předpisech.

Doprováci jsou uloženy povinnosti ve veřejnoprávních předpisech a EVO. Tak ve veřejnoprávním AEG jsou stanoveny některé povinnosti železničních společností, například v § 4 odst. 3 povinnost provozovat bezpečně drážní vozidla a podílet se na protipožárních opatřeních a na technické podpoře. Dále v § 6 povinnost mít povolení k provozu u železničních společností, které slouží veřejné přepravě. V § 10 je upravena přepravní povinnost, v § 12 tarify, k těmto byl proveden výklad již v kapitole 4.1.2. EVO upraví v § 14 informační povinnost dopravce. Podle ustanovení § 14 odst. 1 je dopravce, stejně tak i prodejce jízdenek, povinen při prodeji jízdenky týkající se výhradně přepravy železniční informovat cestující o jejich právech a povinnostech vyplývajících z Nařízení ES č. 1371/2007. Může poskytnout jejich shrnutí. Tato informace může být vyvěšena nebo vystavena na příslušném místě, popřípadě poskytnuta v počítačovém informačním a rezervačním systému. Železniční společnost má dále dle odst. 2 povinnost během jízdy vlaku informovat cestující o příští stanici, zpoždění a o bezpečnosti a poskytovaných službách ve vlaku.

Ustanovení § 9 EVO se týkají povinností cestujících spojených s jízdními doklady. Cestující má dle odst. 1 povinnost disponovat při nástupu na cestu jízdním dokladem, pokud tarif nestanoví jinak. Nárok na vydání jízdenky zaniká 5 minut před odjezdem vlaku (odst. 2). Cestovní a další doklady musí dle odst. 3 být řádně označeny, uchovány do ukončení cesty, na požádání předloženy kontrolnímu personálu, případně musí být personálu bez vyzvání sděleno, že nemohlo dojít k nastoupení jízdy s platným jízdním dokladem, neboť byla uzavřena přepravní přepážka, nebyl k dispozici automat na jízdenky nebo tento automat nebyl v provozu. Dle odst. 4 může být vyloučen z přepravy ten cestující, který nedisponuje žádným jízdním dokladem, nebo nesplnil povinnosti vyplývající z odst. 3. Z práv cestujících, kterým tedy odpovídá povinnost dopravce, lze jmenovat právo na přepravu ve vozové třídě, do které je zakoupen jízdní doklad (§13 odst. 1) nebo právo na přepravu ručního zavazadla (§16 odst. 1).



### 4.3.3. Srovnání právních úprav

Při porovnání české a německé úpravy práv a povinností dopravce si lze všimnout dispozitivnosti úpravy v EVO, která je daná obecným ustanovením v § 5, jež umožňuje dopravci odchýlit se ve prospěch cestujícího od všech ustanovení oddílů II až IV EVO. Neumožňuje odchýlení od ustanovení všeobecných upravených v oddílu I a od ustanovení oddílu V o urovnávání sporů. Existenci tohoto ustanovení hodnotím jako velmi pozitivní pro občanskoprávní úpravu přepravy osob po železnici. Vzhledem k tomu, že v České republice nedošlo k žádným úpravám PŘVOD po uskutečnění rekodifikace soukromého práva přijetím občanského zákoníku, mohl by český zákonodárce de lege ferenda hledat inspiraci v Německu a patřičné ustanovení do PŘVOD zavést.

## 4.4. Přeprava zavazadel

### 4.4.1. Přeprava zavazadel v českém právním řádu

Přeprava zavazadel cestujících je upravena v § 2552 občanského zákoník a v části třetí PŘVOD. Zavazadlem se rozumí „*kufř, balík a p. s osobními i jinými potřebami, popř. jiný předmět, který si cestující bere na cestu.*”<sup>66</sup> PŘVOD v návaznosti na ustanovení § 2553 odst. 1 občanského zákoníku § 18 dělí zavazadla na ta, které jsou přepravována s cestujícím ve vozidle a pod jeho dohledem (ruční zavazadla, spoluzavazadla) a která se v odlišném režimu přepravují odděleně od cestujícího (cestovní zavazadla).

Ne všechny věci lze přepravovat jako zavazadlo. Vyloučeny jsou věci, které mohou svými vlastnostmi způsobit poškození vozidla, újmu na životě nebo zdraví cestujících a neskladné věci. Demonstrativně jsou vyjmenovány takové věci, jsou jimi zejména nabitá zbraň, věc výbušná, jedovatá radioaktivní, žíravá, těkavá látka nebo věc,

---

<sup>66</sup> *Slovník spisovného jazyka českého* [online]. 2011. Dostupné z: <http://ssjc.ujc.cas.cz/search.php?hledej=Hledat&heslo=zavazadlo&sti=EMPTY&where=hesla&hsubstr=n>  
o

kteřá může způsobit nákazu, věc, kterou není možné umístit ve vozidle v místě pro to určeném, nebo věc o hmotnosti vyšší než 50 kg. (srov. § 19 PŘVOD).

Ručním zavazadlem jsou dle ustanovení § 20 PŘVOD snadno přenosné věci, které má cestující u sebe a lze je umístit na místo pod sedadlem nebo nad sedadlem. Podrobnosti pro přepravu ručních zavazadel stanoví smluvní přepravní podmínky.<sup>67</sup> Spoluzavazadlem jsou věci, které přesahují svými rozměry ručního zavazadla a vyžadují umístění na zvlášť určeném místě dopravcem v prostoru pro cestující. Neuzavírá se pro ně smlouva, platí se však za ně cena v souladu se zákonem o cenách. Přepravní řády stanoví podrobnosti.<sup>68</sup> Dohled nad ručním zavazadlem nebo spoluzavazadlem koná cestující, kterému stejně tak přísluší zajišťování bezpečné manipulace.

Pro přepravu cestovního zavazadla se dle dikce PŘVOD uzavírá samostatná přepravní smlouva. Z ustanovení § 2552 odst. 2 občanského zákoníku, které se vztahuje na smlouvu o přepravě osob podle základního ustanovení § 2550, ale plyne, že o samostatnou smlouvu o přepravě zavazadla by jít nemělo. Z dikce § 2552 odst. 2, který stanoví, že „*má-li cestující zavazadlo, přepravuje je dopravce buď společně s ním a pod jeho dohledem nebo odděleně*“ je zřejmé, že závazek dopravce přepravit cestovní zavazadlo vzniká už uzavřením smlouvy o přepravě osob podle občanského zákoníku a je její součástí. PŘVOD tak není v souladu s ustanoveními smlouvy o přepravě osob v občanském zákoníku a sám upravuje přepravní smlouvu o přepravě cestovního zavazadla. S přihlédnutím k tomu, že v PŘVOD jsou v Hlavě III Části IV upravena i práva z této smlouvy, nejde o smlouvu o přepravě věci podle § 2555 občanského zákoníku, ale o samostatný smluvní typ upravený v PŘVOD. Tento stav lze označit za nežádoucí a de lege ferenda by se zákonodárce s tímto problémem měl každém případě vypořádat.

---

<sup>67</sup> k tomu srov SPPO ČD, kapitola II, Čl. 195 „*Cestující s platnou jízdenkou může vzít s sebou do vozu bezplatně jako ruční zavazadlo věci snadno přenosné: a) které lze umístit na klíně nebo nad a pod místem, které obsadil, b) které nepřekročí ani jeden z rozměrů 900 x 600 x 400 mm<sup>18</sup>, c) malou koloběžku<sup>19</sup>, golfový bag, snowboard, boby, sáně, pár lyží s holemi.*“

<sup>68</sup> tak oproti ručnímu zavazadlu stanoví SPPO ČD, že se jedná o „*věci které svým charakterem vyžadují umístění na zvlášť určeném místě ve vozu v prostoru pro cestující,*“ požadavek na rozměry je stejný jako u ručního zavazadla, za spoluzavazadla se dále považují dětské kočárky a vozíky, jízdní kola, tříkolky a větší koloběžky, které nelze přepravit jako ruční zavazadlo (poslední tři jmenované za podmínek Čl. 200.4 SPPO ČD).

Přepravní smlouva o přepravě cestovního zavazadla vzniká po předložení jízdního dokladu platného nejméně do stanice, kam cestující požaduje zavazadlo přepravit. Jako cestovní zavazadlo lze podat maximálně 3 kusy věcí, jednotlivý kus nesmí přesahovat hmotnost 15 kg, pokud nestanoví smluvní přepravní podmínky vyšší počet kusů nebo vyšší hmotnost. Rozsah přepravy cestovních zavazadel zveřejní dopravce v jízdním řádu, případně označí spoje, kterými se cestovní zavazadla přepravují, neuskutečňuje-li jejich přepravu ve všech spojích. Smlouva o přepravě cestovního zavazadla je upravena v Hlavě III PŘVOD. Smlouva o přepravě cestovního zavazadla je uzavřena jeho převzetím dopravcem k přepravě a vydáním přepravního dokladu o přijetí cestovního zavazadla k přepravě. Tento doklad je označován jako zavazadlový lístek, obsahuje údaje stanovené v § 24 odst. 2 a prokazuje se jím uzavření přepravní smlouvy o přepravě zavazadel. Cestovní zavazadlo se podává v zavazadlové výpravně, případně přímo ve vozidle, není-li tato zřízena. Cestovní zavazadlo, vyžaduje-li to jeho povaha, je třeba řádně zabalit, každé cestovní zavazadlo je třeba zřetelně označit jménem, příjmením a adresou cestujícího a názvem stanice určení. V § 26 odst. 1 PŘVOD je stanovena důkazní povinnost pro cestujícího, Má-li totiž dopravce věrohodný důvod se domnívat, že obsahem cestovního zavazadla jsou věci které zavazadlem nesmějí být podle § 19 PŘVOD a cestující neprokáže opak, není povinen uzavírat přepravní smlouvu o přepravě cestovního zavazadla. Pokud dopravce zjistí, že cestovní zavazadlo obsahuje věci, které nesmějí být obsahem zavazadla, vyloučí toto cestovní zavazadlo z přepravy v nejbližší vhodné stanici. Zvláštní podmínky jsou stanoveny pro přepravování živých zvířat, věcí podléhajících rychlé zkáze a osobních automobilů. Při výdeji cestovního zavazadla se platí přepravné, které se skládá z dovozného a případnou cenou sjednanou v souladu s cenovými předpisy. Dodací lhůta je dodržena, je-li cestovní zavazadlo přepraveno dohodnutým spojem cestující je povinen si cestovní zavazadlo vyzvednout nejpozději do 24 hodin dne následujícího po dni, kdy měl dohodnutý spoj dojet do stanice určení.

Co se týče živých zvířat, dle právní úpravy v § 23 PŘVOD je jejich přeprava možná, pokud tomu nebrání zvláštní předpisy, nebo není-li stanoveno jinak. Jako ruční zavazadlo nebo spoluzavazadlo lze živá zvířata přepravovat jen za určených

podmínek.<sup>69</sup> Bez požadované schrány lze přepravovat psa na vodítku, který má náhubek. Ten nesmí být přepravován na sedadle a platí se za něj přepravné podle tarifu. Dopravce může ve smluvních přepravních podmínkách přepravu zvířat omezit nebo vyloučit. Toto omezení se netýká vodícího psa, který doprovází nevidomou osobu a služebního psa, jejichž přepravu nelze odmítnout ani je z přepravy vyloučit.<sup>70</sup> K odpovědnosti za škodu na zavazadle bude pojednáno dále.

#### 4.4.2. Přeprava zavazadel v německém právním řádu

Německá právní úprava stejně jako právní úprava česká rozlišuje mezi příručním a cestovním zavazadlem. Přeprava příručních zavazadel je v EVO upravena v části II v § 16, přepravě zavazadel cestovních je věnována část III EVO.

Úprava v § 16 je poměrně stručná. Odstavec 1 stanoví, že cestující si smí do osobních vagonů bezplatně přinést lehce přenosné předměty označené za příruční zavazadla. Cestujícímu je k pro jeho příruční zavazadlo k dispozici pouze prostor nad a pod jeho místem na sezení. Cestující, kterým nelze najít žádné místo, uposlechnou ohledně umístění svých příručních zavazadel pokynů železničního personálu. Odstavec 2 pak odkazuje na tarify, které stanoví, za jakých podmínek se mohou ostatní předměty, které cestující unesou, donášet do osobního vagonu, nebo umístit v zavazadlovém vagonu, která příruční zavazadla se nesmí donášet do vlaku a za jakých podmínek smí být do osobního vozu donesena živá zvířata. Úprava tedy nabízí dost volného prostoru pro železniční dopravce. Na příkladu přepravních podmínek DB si v následujících

---

<sup>69</sup> Viz ust. § 23 odst. 2 PŘVOD: „*pod dohledem cestujícího, a jsou-li splněny podmínky zajišťující, aby živá zvířata nepoškodila nebo neznečistila cestující nebo vozidlo, neohrozila bezpečnost a zdraví osob a nebyla ostatním cestujícím při přepravě na obtíž. Ze živých zvířat může cestující vzít s sebou do vozidla jen drobná domácí a jiná malá zvířata, jsou-li zcela uzavřena ve snadno přenosných klecích, koších nebo jiných vhodných schránkách s nepropustným dnem, není-li tímto přepravním řádem stanoveno jinak.*”

<sup>70</sup> k omezení přistoupili oba soukromí dopravci na trase Praha – Ostrava, Leo Express a.s. (srov. Čl. 11 Smluvních přepravních podmínek, dostupné z: <http://www.le.cz/download/13a3d475b6a782e97079a4eb37b0d2a3.html>) a Regiojet (Čl. 8, bod 6 Smluvních přepravních podmínek Regiojet, a.s. a contrario), kteří nepřepavují psy na vodítku. V jejich vlacích je možno přepravovat psa pouze za podmínek § 23 odst. 1 PŘVOD, tj. drobné psy uzavřené ve schráně. Na základě povinnosti stanovené v § 23 odst. 5 PŘVOD na vodítku přepravují pouze psy vodící a služební.

odstavcích ukážeme, jak s touto možností největší německý železniční dopravce naložil a jak je upravena problematika, která odpovídá té v PŘVOD, aby bylo možné učinit porovnání úpravy s úpravou českou.

V přepravních podmínkách DB je tato úprava k nalezení v kapitole 7. Kapitola 7.1 stanoví, že vedle příručního zavazadla smí cestující u sebe mít ještě jedno spoluzavazadlo.<sup>71</sup> Tím je zavazadlo, které není příručním zavazadlem, a které unese jedna osoba. Předměty, které ohrožují nebo zatěžují ostatní cestující nebo způsobují škody, u sebe nesmí cestující mít. K doзору nad zavazadlem je povinen cestující. Kapitola 7.2 přepravních podmínek DB stanoví předměty, které jsou vyloučeny z přepravy jako zavazadla. Jsou jimi předměty, které mohou rušit či zranit spolucestující, nebo poškodit vůz. Dále je uveden demonstrativní výčet, podle nějž jsou vyloučeny zejména jsou zvlášť nebezpečné látky a předměty, střelné zbraně, výbušné nebo hořlavé látky jedovaté, radioaktivní leptavé a nakažlivé látky stejně jako ostatní nebezpečné předměty podle zákona o přepravě nebezpečných předmětů<sup>72</sup> a navazujícího nařízení, mopedy a motorová kola a další.

Přeprava domácích zvířat je umožněna za podmínky, že jsou malé (konkrétně do velikosti kočky domácí), nejsou nebezpečné, a že jsou přepravovány v uzavřených schránkách jako příruční zavazadlo. Uzavřené schránky musí být uzpůsobeny tak, aby bylo vyloučeno poranění osob či poškození věcí. Psi, kteří nesplňují tyto podmínky, mohou být přepraveni, pokud mají náhubek a jsou na vodítku. Psi, s výjimkou psů slepeckých a vodících, nemohou být přepravováni v jídelních vozech.

Ve stanovených vlacích je možno přepravovat jízdní kola. Jednomu cestujícímu je povolena přeprava pouze jednoho kola. Přeprava kol je, pokud není stanoveno jinak, omezena na kola jednomístná, bezmotorová nebo s elektrickým pomocným motorem a na přívěsy s nimi spojené.

Cestovní zavazadla jsou v EVO upravena v části III v § 25 a následujících. jako cestovní zavazadlo může cestující odevzdat věc, která slouží jeho potřebě a které je pro účel přepravy jako cestovního zavazadla vhodným způsobem zabalena. Tarify stanoví, pod jakými podmínkami se jako cestovní zavazadla přepraví motorová vozidla, kočárky a invalidní vozíky a další nezabalené předměty. Tarif může omezit počet, hmotnost a

---

<sup>71</sup> tzv. Traglast – doslovný překlad znamená něco jako „zátěž na nesení“

<sup>72</sup> Gesetz über die Beförderung von gefährlicher Güter (GGBefG)

rozsah cestovních zavazadel, která lze připustit k přepravě a stanovit jiná omezení. Dle ustanovení § 26 EVO nebudou mohou být železniční společnostmi vrácena zavazadla, která nebudou dostatečně zabalena, pokud byla převzata k přepravě, poznamená se jejich stav do zavazadlového lístku. Požadavky na zavazadlový lístek jsou uvedeny v § 27 odst. 3 EVO a patří k nim místo a den podání cestovního zavazadla, cestujícím předpokládané místo dodání, případně jméno a adresa osoby zmocněné cestujícím k převzetí zavazadla, lhůta k dodání, přepravné a případné další úplaty. Tarif stanoví, zda je třeba při podání cestovního zavazadla předložit jízdní doklad. Cestovní zavazadlo bude vydáno oproti předložení zavazadlového lístku a uhrazení dosud nezaplacených poplatků. Železniční společnost je oprávněna, ale ne povinná, ověřit oprávnění majitele.

U úpravy cestovních zavazadel v EVO není zaveden samostatný smluvní typ podobně jako v PŘVOD, EVO operuje pouze s pojmem zavazadlového lístku, který je vydán při podání cestovního zavazadla a odevzdává se při jeho převzetí.

#### **4.4.3. Srovnání právních úprav**

Obsah právní úpravy přepravy zavazadel cestujících je v českém a německém právním řádu podobný. Vzhledem k existenci samostatného smluvního typu pro přepravu osob v českém právním řádu jsou na rozdíl o úpravy německé některá základní ustanovení týkající se přepravy zavazadel upravena již v občanském zákoníku. Těžiště právní úpravy leží v obou právních řádech v podzákonných přepravních řádech, u zavazadel příručních a spoluzavazadel pak německá právní úprava dává větší prostor jednotlivým dopravcům a jejich přepravním podmínkám, tedy předpisům, které nejsou obecně závazné. Lze však poznamenat, že i v české úpravě je v této oblasti dopravci dána poměrně velká volnost.

U cestovních zavazadel je v českém právu v PŘVOD jako podzákonným předpisu vytvořen samostatný smluvní typ o jejich přepravě, což je vzhledem k obsahu ustanovení o cestovních zavazadlech v § 2252 (srov. výklad v kapitole 4.4.1) i vzhledem k existenci občanského zákoníku jako obecného kodexu soukromého práva nežádoucí jev a měl by být de lege ferenda odstraněn. Německý právní řád v EVO samostatnou smlouvu o přepravě cestovních zavazadel neupravuje a drží se

předpokladu, že závazek přepravit cestovní zavazadlo je součástí závazku přepravit osobu.

## **4.5. Práva z přepravní smlouvy. Odpovědnost**

### **4.5.1. Odpovědnost za škodu a práva z přepravní smlouvy v českém právním řádu**

Pro závazky ze smlouvy o přepravě osoby neexistuje samostatná úprava odpovědnosti za škodu. Problematika podle jakých ustanovení se postupuje v případě odpovědnosti za škodu při přepravě je upravena v § 2554 občanského zákoníku. Ten v odst. 1 v případě vzniklé újmy na zdraví cestujícího, škody na zavazadle přepravovaném společně s cestujícím nebo škody na věci, kterou měl cestující u sebe za přepravy, odkazuje na ustanovení občanského zákoníku o náhradě škody způsobené provozem dopravních prostředků. Ta je upravena v § 2927 s tím, že se na ni použijí obecná ustanovení § 2894 a následujících. Dle ustanovení § 2927 má povinnost nahradit škodu způsobenou provozem vozidla ten, kdo provozuje dopravu. Jedná se o objektivní odpovědnost s možností liberace. Provozovatel se jí nemůže zprostit, byla-li škoda způsobena okolnostmi, které mají povahu v provozu, může se jí zprostit, pokud prokáže, že škodě nemohl zabránit ani při vynaložení veškerého úsilí, které lze požadovat. Slovní spojení o odpovědnosti za škodu „za přepravy“ v § 2554 je třeba vykládat extenzivně v souladu s ustanovením § 2927 tak, že se jedná o škodu způsobenou zvláštní povahou provozu, která vznikla v souvislosti s přepravou, tzn. například i při nástupu nebo výstupu z vozidla.<sup>73</sup> V § 2254 odst. 3 je stanovena promlčecí lhůta 6 měsíců, ve které musí být právo uplatněno. Pokud dopravce namítne promlčení, soud právo nepřizná. Tato lhůta byla v úpravě OZ 1964 lhůtou prekluzivní.<sup>74</sup>

Náhrada škody způsobené na zavazadle přepravovaném odděleně se řídí ustanovením o náhradě škody při přepravě věci. Dopravce je povinen k náhradě škody

---

<sup>73</sup> srov. FRINTA, Ondřej in ELIÁŠ, Karel. *Občanský zákoník: velký akademický komentář : úplný text zákona s komentářem, judikaturou a literaturou podle stavu k 1.4. 2008*. Praha: Linde, 2008, 2 sv. (1391, 1397-2639 s.), str. 2271

<sup>74</sup> srov. znění § 763 odst. 3 OZ 1964: „Práva podle odstavců 1 a 2 musí cestující uplatnit u dopravce bez zbytečného odkladu; nebyla-li práva uplatněna nejpozději do šesti měsíců, zaniknou.“

vzniklé na zásilce v době od jejího vydání dopravcem zasílateli (v našem případě cestujícím). Jedná se o absolutní odpovědnost. Dopravce škodu nehradí, pokud prokáže, že škodu nemohl odvrátit ani při vynaložení veškeré odborné péče. Povinnosti k náhradě škody se dopravce zproští, pokud prokáže, že škodu způsobil cestující<sup>75</sup> nebo vada či přirozená povaha zavazadla.

Oblast práv z přepravní smlouvy je upravena v PŘVOD, v jeho části čtvrté. Tak jsou v Hlavě I upravena ustanovení obecná obsahující zejména problematiku prokazování skutečností a uplatňování práv z přepravní smlouvy. V hlavě II jsou upravena ustanovení o právech z přepravní smlouvy o přepravě osob, § 40 obsahuje výčet práv, konkrétně právo na vrácení jízdného, další přepravu, bezplatnou přepravu, vrácení jízdného za neprojetý úsek cesty a další. V hlavě III jsou upravena ustanovení o právech z přepravní smlouvy o přepravě zavazadel.

#### **4.5.2. Odpovědnost za škodu a práva z přepravní smlouvy v německém právu**

V německé právní úpravě jsou práva a povinnosti z přepravní smlouvy upravena zejména v EVO. EVO v § 17 upravuje práva cestujícího, jehož vlak, který zvolil ke své přepravě, přijel do cílové stanice se zpožděním způsobeným odřeknutím vlaku nebo nepřesností. Podmínkou je, aby šlo o cestujícího, který vlastní jízdenku platnou výlučně pro veřejnou přepravu osob. Tato práva stojí vedle práv vyjmenovaných ve směrnici Evropského společenství č. 1371/2007.

Prvním z nich je možnost zvolit pro svou přepravu do místa určení jiný vlak, a to v případě, že je zřejmé, že by cestující do místa určení přijel se zpožděním nejméně 20 minut. Požadovat přepravu jiným vlakem nelze v případě, že v tomto jiném vlaku je povinná rezervace míst nebo v případě, že tento vlak koná zvláštní jízdu.

Druhým právem je možnost provést přepravu do místa určení jiným dopravním prostředkem, za podmínky, že čas příjezdu dohodnutý ve smlouvě je mezi 0:00 a 5:00 a předpokládané zpoždění příjezdu vlaku do místa určení je vyšší než 60 minut nebo že

---

<sup>75</sup> pojem cestujícího odpovídá uvedeným pojmům odesílatel, příjemce nebo vlastník zásilky uvedeným v § 2256 občanského zákoníku



jde v případě zvoleného vlaku o poslední spojení podle jízdního řádu a cestující kvůli odřeknutí tohoto vlaku nepřijede bez použití jiného dopravního prostředku do cílového místa dříve než ve 24:00. Pro tuto přepravu může cestující dle odst. 2 požadovat na dopravci náhradu do výše 80 EUR. Tato mu pak nepřipadá, pokud bylo odřeknutí nebo nepřesnost vlaku způsobena okolnostmi, které nemají původ v provozu nebo jednáním třetí osoby, kterému dopravce nemohl zabránit, přestože vynaložil veškerou péči. Těchto příčin se dopravce může dovolat pouze v případě, že cestující o nich byl včas informován v době, kdy byla příčina zjevná. V tomto případě není provozovatel drážní infrastruktury považován za třetí osobu vzhledem k dopravci. Náhrada podle odst. 2 dále nepřipadá, pokud výluku nebo nepřesnost vlaku způsobil cestující.

Vedle práv cestujícího při zpoždění vlaku je dalším jeho právem náhrada jízdného. Ta je upravena v § 18 EVO, kde jsou upraveny případy, které mohou v této souvislosti nastat. V případě, že cestující nevyužil jízdní doklad, může požadovat jízdné zpět. Pokud jej využil pouze částečně, může požadovat poměrnou část jízdného. U zlevněných jízdenek stanoví tarif, u kterých z nich bude nahrazeno jízdné. Pokud bylo na základě jízdenky přepravováno i zavazadlo, může cestující žádat vrácení jízdného jen pokud si jej vyzvedl na nádraží, kde bylo podáno. Z nahrazované částky se strhne poplatek za zpracování nahrazení jízdného. Nenahrazuje se jízdné za ztracené jízdenky.

Tarif může stanovit od této úpravy odchylky, pokud nesmí být v neprospěch cestujícího. V odst. 7 je pak stanovena prekluzivní lhůta šesti měsíců, po jejímž uplynutí všechny nároky na nahrazení jízdného podle EVO zanikají.

#### **4.5.3. Srovnání právních úprav**

Úprava práv z přepravní smlouvy je i díky vlivu Úmluvy obdobná v obou právních řádech. V české právní úpravě jen chybí možnost zvolit jiný dopravní prostředek v případě ujetí přípoje, po důkladnější rešerši zjistíme, že například u ČD tato možnost existuje na úrovni SPPO ČD.<sup>76</sup>

---

<sup>76</sup> například možnost využití taxislužby, srov. Čl. 257.2.2

## 5. Mezinárodní a evropská úprava

### 5.1. Mezinárodní úprava – Úmluva COTIF

Vzhledem k tomu, že železniční doprava má často přeshraniční charakter, je otázkou, jakými předpisy se bude řídit. V této věci byla uzavřena dohoda Úmluva o mezinárodní železniční přepravě, zkráceně COTIF (Úmluva). Tou byla vytvořena Mezivládní organizace pro mezinárodní železniční přepravu se sídlem v Bernu, jejímž cílem je dle Čl. 2 Úmluvy stanovit jednotné právní předpisy mj. v oblasti smlouvy o přepravě osob, působit ve směru odstraňování překážek při přechodu hranic v mezinárodní železniční přepravě, dále v oblasti sjednocování technických předpisů, vykonávání dohledu na provádění právních předpisů a rozvíjení jednotných právních řádů. Mezivládní organizace pro mezinárodní železniční přepravu je oprávněna v těchto věcech vypracovávat další jednotné právní řády a vytvářet rámec, ve kterém budou členské státy moci vypracovávat další mezinárodní úmluvy za účelem podpory, zlepšování, podpory nebo usnadňování mezinárodní železniční přepravy.

Dále jsou obsažena ustanovení o mezinárodní spolupráci, dle Čl. 5 se členské státy zavázaly, že přijmou všechna vhodná opatření k usnadňování a zrychlování mezinárodní železniční přepravy. V Čl. 6 jsou pak vyjmenovány jednotné železniční předpisy, které se použijí na mezinárodní přepravu,<sup>77</sup> v Čl. 8 je stanoveno, že se platí vnitrostátního právo v případě, že není v Úmluvě příslušná úprava.

Pro smlouvu o mezinárodní přepravě osob se použije Přípojek A k Úmluvě – Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě cestujících a zavazadel (dále jen „CIV“). Ten se použije na každou smlouvu o přepravě osob, leží-li výchozí a cílová stanice na území dvou různých členských států. Členský stát může prohlásit, že nebude používat všechna ustanovení CIV, členské státy mohou také uzavírat dohody, které předvídají odchylky od CIV. Dle ustanovení Čl. 5 je CIV kogentním předpisem,

pokud to CIV výslovně neumožňuje, nelze se od jeho ustanovení odchýlit. To je velký rozdíl oproti probíraným předpisům vnitrostátním, kde občanské zákoníky i přepravní řády mají dispozitivní charakter. Za důvod lze považovat charakter úpravy, kdy jsou upraveny nejdůležitější a nejobecnější požadavky na přepravu osob, jakýsi minimální standard, který by měl být dodržován. Z tohoto důvodu považuji kogentní úpravu u tohoto předpisu za žádoucí. Rozšíření odpovědnosti a závazků z CIV možné je. Další oddíly CIV pak upravují jednotlivé prvky přepravního vztahu.

V oddílu II je upraveno uzavření a provádění přepravy (mj. zaznamenání přepravní smlouvy na jenom nebo více dokladech, obsah a forma dokladu, povinnost mít přepravní doklad a předložit jej ke kontrole, možnost vyloučení cestujících z přepravy a další); v oddílu III požadavky na přepravu zavazadel, zvířat a vozidel (odkaz na všeobecné přepravní podmínky u jejich přepravy, přeprava nebezpečných věcí, povinnost dohledu cestujícího, požadavky na přepravu cestovních zavazadel, dispoziční právo, výdej zavazadla a další).

V oddílu IV je upravena odpovědnost dopravce. Jeho kapitola I se zabývá odpovědností při usmrcení a zranění cestujících. Základní ustanovení v § 1 článku 26 ohraničuje odpovědnost za usmrcení nebo zranění v souvislosti s dopravním provozem nástupem a výstupem cestujícího. To je rozdíl oproti české úpravě, kde je použit termín „při přepravě“ a odpovědnost při nástupu a výstupu se musí dovozovat. Dále upravuje liberační důvody odpovědnosti, které jsou shodné s úpravou v § 17 odst. 3 EVO, jež ji převzal.<sup>78</sup> V Čl. 27 a následujících je upravena náhrada škody v jednotlivých situacích. Kapitola II se zabývá odpovědností při nedodržení jízdního řádu, která je také shodná s úpravou v EVO, dále pak kapitola III odpovědnost za zavazadla a zvířata (odpovědnost dopravce za škodu na věcech, které měl u sebe nebo na sobě cestující v době usmrcené nebo zranění, omezení náhrady škody, zproštění odpovědnosti dopravce při nedodržení celních nebo jiných předpisů cestujícím, důkazní břemeno dopravce, odpovědnost dopravce i při přenesení provádění na jiného, tzv. výkonného dopravce,<sup>79</sup> úprava odškodnění a další).

---

<sup>78</sup> viz výklad v kapitole 4.5.2

<sup>79</sup> „doprovodce, se kterým cestující neuzavřel přepravní smlouvu, ale na něhož dopravce zcela nebo zčásti přenesl provádění přepravy na železničních tratích“ (Čl. 3 písm. a) CIV)

Oddíl V se zabývá odpovědností cestujícího. V Čl. 52 jsou stanoveny zvláštní důvody odpovědnosti cestujícího. Ten je odpovědný za škodu vzniklou nesplněním závazků z článků dodržování předpisů orgánů státní správy (Čl. 10, 14) a označení zavazadla (Čl. 20), ze zvláštních ustanovení o přepravě vozidel, z Řádu pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečného zboží nebo způsobenou předměty nebo zvířaty, které má cestující s sebou. Liberačním důvodem je, pokud škoda byla vyvolána okolnostmi, jimž nemohl cestující i přes péči zabránit a následky odvrátit.

Oddíl VI je zaměřen na uplatňování nároků. Je zde mj. stanovena povinnost zaznamenat stav poškozeného nebo ztraceného předmětu dopravcem, povinnost podávat reklamace písemně, upravena příslušnost soudů (příslušný je soud členských států určený dohodou nebo soud členského státu, kde má žalovaný trvalý pobyt, sídlo, pobočku nebo obchodní zastoupení), zánik nároků při usmrcení nebo zranění po uplynutí prekluzivní lhůty 12 měsíců, zánik nároků při přepravě cestovních zavazadel jejich přijetím oprávněnou osobou.

Lze shrnout, že mezinárodní úprava přepravního práva má tedy význam nejen díky tomu, že chrání práva pro cestujícího v mezinárodní přepravě, ale i díky zjednodušení celého procesu mezinárodní přepravy použitím přímých norem mezinárodního práva v Úmluvě namísto toho, aby se právní vztah řídil jedním právním řádem, který vybere kolizní norma.<sup>80</sup>

## **5.2. Evropská úprava v Nařízení**

Nařízení Evropského Parlamentu a Rady č. 1371/2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě (dále jen „nařízení“) upravuje mj. poskytování informací železničními podniky, odpovědnost železničních podniků, jejich povinnosti v případě zpoždění, ochranu pro osoby zdravotně postižené a pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace, problematiku kvality služeb. Vztahuje se na všechny

---

<sup>80</sup> k této kapitole srov. MÜLLER, Milan. *Přeshraniční přeprava osob a zavazadel po železnici ve světle její nedávno přijaté aktualizované přímé úpravy*. Acta Universitatis Carolinae.Iuridica. 2008, s. 69-80.

železniční cesty v EU, provozované licencovanými železničními podniky. Dle Čl. 2 odst. 4 může kromě vyjmenovaných ustanovení (Čl. 9, 11, 19, 21 odst. 1 a 26) členský stát udělit výjimku na dobu nejvýše pěti let, kterou lze jednou obnovit. Také lze udělit výjimku pro příměstské a regionální osobní železniční spoje. Český zákonodárce využil možnost v Čl. 2 odst. 4 a úpravou v § 36a zákona o dráhách vyloučil použití některých ustanovení nařízení<sup>81</sup> do 3. 12. 2019, a tedy již obnovil pětiletou dobu. Po tomto datu tedy začnou platit příslušná ustanovení i pro Českou republiku.

Konkrétní úprava v nařízení se pak týká v Kapitole II přepravní smlouvy, informací a přepravních dokladů, zde jsou pro českou právní úpravu nepodstatnější Čl. 6 a 9, Čl. 6 zakazuje omezit nebo vyloučit závazky vůči cestujícím, Čl. 9 stanovuje povinnost distribuce jízdních dokladů alespoň jedním z uvedených způsobů v rámci smluv na veřejné služby alespoň ve výdejních nebo automatu a ve vlaku. V kapitole III je v Čl. 12 upravena povinnost pojištění železničních podniků. Kapitola IV se zabývá zpožděním vlaků, je uveden odkaz na CIV, v Čl. 16 potom povinnost při zpoždění delším než 60 minut nahradit jízdné, nebo umožnit pokračování jízdy do cílové stanice při nejbližší příležitosti a za srovnatelných podmínek, nebo pokračování jízdy do cílové stanice později podle přání cestujícího. Čl. 17 se v českém právním řádu nepoužije<sup>82</sup>, na základě Čl. 18 je pak železniční podnik povinen informovat cestující o situaci a na požádání potvrdit na přepravním dokladu že došlo ke zpoždění. Kapitola V se týká zdravotně postižených osob a osob s omezenou schopností pohybu a orientace. Je zde upraveno jejich právo na přepravu, právo na informace o přepravních podmínkách, na přístup do stanic, na nástupiště a do vlakových souprav a dalších prvků, pomoc ve stanicích a ve vlaku a pravidla poskytování této pomoci. Kapitola VI je zaměřena na požadavek zajištění bezpečnosti cestujících železničními podniky po dohodě s orgány veřejné správy, mechanismus pro vyřizování stížností a požadavky na normy kvality služeb. V Kapitole VII je upravena informační povinnost železničních podniků ohledně práv a povinností z nařízení.

---

<sup>81</sup> čl. 8, 10, 17, čl. 18 odst. 2 písm. a) a b) a čl. 18 odst. 3 nařízení, dále čl. 7 odst. 2 písm. b), čl. 17 odst. 2 písm. b), čl. 24 odst. 3 písm. b) a čl. 32 přílohy č. 1 a příloha č. 2 k tomuto nařízení

<sup>82</sup> použije se však v německé právní úpravě, upravuje právo požadovat odškodnění ve výši 25% z ceny přepravního dokladu při zpoždění o 60 až 119 minut a odškodnění ve výši 50% v případě zpoždění o 120 a více minut

Soudní dvůr Evropské unie (dále jen „SDEU“) se ve věci C 136-11 souvislosti s nařízením zabýval výkladem jeho čl. 8 odst. 2, který stanoví povinnost informovat kromě času odjezdu o zpoždění nebo odřeknutí přípojů. Uvedl, že daná povinnost se vztahuje i na spoje jiných železničních podniků. V souvislosti s tím musí provozovatel infrastruktury poskytovat dané údaje o železničních podnicích nediskriminačním způsobem.

Ve svém dalším rozhodnutí (věc C-509-11) se zabývá výkladem čl. 17 odškodnění z ceny přepravního dokladu při zpoždění (nepoužije se v České republice, v Německu ano). Ten nesmí být vykládán tak, že je železniční podnik oprávněn se ve svých všeobecných přepravních podmínkách zprostit odpovědnosti podle tohoto článku v případě způsobení zpoždění zásahem vyšší moci nebo důvodů v čl. 32 odst. 2 CIV.<sup>83</sup>

Evropská úprava přepravy osob po železnici tak přináší další práva pro cestující jako slabší stranu smlouvy o přepravě osob a stanovuje standardy, které po vypršení přechodného období dále posílí konkurenceschopnost železnice.

---

<sup>83</sup> okolnostmi, které nemají původ v železničním provozu a dopravce těmito okolnostem nemohl zabránit a nemohl odvrátit jejich následky přesto, že vynaložil péči odpovídající situaci; zaviněním cestujícího; nebo chováním třetí osoby, kterému dopravce nemohl zabránit přesto, že vynaložil péči odpovídající situaci, a jehož následky nemohl odvrátit; jiný podnik, který užívá též infrastrukturu, se nepovažuje za třetí osobu; práva regresního postihu zůstávají nedotčena.

## 6. Závěr

Cílem této práce bylo popsat současný stav právní úpravy přepravy osob po železnici v českém a německém právu. V práci byly nejprve v kapitole druhé definovány jednotlivé pojmy z oblasti dopravy a přepravy, následně v kapitole třetí byl popsán vývoj právních úprav v osobu zemích s přesahem do římského práva. V rozsáhlé kapitole čtvrté pak byla vyložena aktuální úprava přepravy osob po železnici v českém a německém právu a úpravy v obou zemích byly porovnávány. Do výkladu byly zahrnuty prameny přepravního práva, smlouva o přepravě, práva a povinnosti smluvních stran smlouvy o přepravě, přeprava zavazadel, práva z přepravní smlouvy. Kapitola pátá pak stručně popisuje úpravu v Úmluvě o mezinárodní železniční přepravě a v Nařízení Evropského Parlamentu a Rady č. 1371/2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě.

Při psaní práce jsem postupně zjišťoval, že právní úpravy přepravy osob po železnici jsou si poměrně blízké. Ať už podobnou historií, ale i úpravou *de lege lata*. Za největší rozdíl lze považovat neexistenci smlouvě o přepravě jako samostatného smluvního typu v německém občanském zákoníku. Ale postavení podzákoných předpisů a jejich velký význam stejně jako práva a povinnosti cestujících jsou si, možná i díky existenci předpisů na nadnárodní úrovni, poměrně blízké.

Dále byly odhalovány některé nedostatky české právní úpravy *de lege lata*. Za asi největší nedostatek považuji existenci smlouvy o přepravě cestovních zavazadel jako „smlouvy podle PŘVOD“. Tento nedostatek by měl být *de lege ferenda* zákonodárcem vyřešen co nejdříve. Méně podstatnou změnou by mohlo být upravení povahy jízdenky tak, jak tomu je například v německém občanském zákoníku.

Pro praktickou funkci přepravního práva však ani ten největší nedostatek netvoří žádnou velkou překážku a české (stejně jako německé) přepravní právo v oblasti železniční přepravy lze hodnotit jako celkem zdařilé a úprava se například díky evropským předpisům bude posouvat ještě dále ve prospěch cestujících.

## Seznam Literatury a dalších zdrojů

### Monografie

EISENHARDT, Ulrich. *Deutsche Rechtsgeschichte*. 4., überarbeitete Aufl. München: Beck, 2004, 640 s.

ELIÁŠ, Karel. *Občanský zákoník: velký akademický komentář : úplný text zákona s komentářem, judikaturou a literaturou podle stavu k 1.4. 2008*. Praha: Linde, 2008, 2 sv. (1391, 1397-2639 s.)

GERLOCH, Aleš. *Teorie práva*. 5., upr. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009, str. 74

HENDRYCH, Dušan, Taisia ČEBIŠOVÁ, Martin KOPECKÝ, Vladimír MIKULE, Richard POMAHAČ, Helena PRÁŠKOVÁ, Josef STAŠA a Vladimír VOPÁLKA. *Správní právo: obecná část*. 8. vyd. Praha: C.H. Beck, 2012

HERMES, Georg a Dieter SELNER. *AEG Kommentar*. 2. Auflage. München: Verlag C.H. Beck, 2014

HOLUB, Milan. *Občanský zákoník: komentář*. 2. aktualiz. a dopl. vyd. Praha: Linde, 2003, S. 761-1479.

KINCL, J. URFUS, V. SKŘEJPEK, M. *Římské právo*. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 1995

KNAPP, Viktor. *Teorie práva*. Vyd. 1. Praha: Beck, 1995

KOVALČÍKOVÁ, Daniela. *Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících: komentář*. Vyd. 1. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2011, xii, 223 s.

PERNICA, Petr. *Doprava a zasilatelství*. Vyd 1. Praha: ASPI, 2001

POLAR, Mihael, Alexander. *Rechtsbeziehungen zwischen Fahrgast und Eisenbahn: Vertragliche Pflichten und Haftung im nationalen und internationalen Eisenbahnpersonenverkehr in Deutschland und Europa*. Sellier European Law Publisher, 2006 448 s,

SOERGEL, Hans Theodor a Wolfgang SIEBERT. *Bürgerliches Gesetzbuch mit Einführungsgesetz und Nebengesetzen: Gesetz zur Regelung der Miethöhe*



*Verbrauchercreditgesetz*. 12. nebearb. Aufl. Stuttgart: Kohlhammer, 1998, XLVII, 2582 s.

SOUŠEK, Jaroslav, Miroslav STEHLÍK a Kamil WATRAS. *Zákon o dráhách v úplném znění s komentářem*. 2. vyd. Olomouc: Andragogos Agency, 2000, 263 s.

ŠVESTKA, Jiří, Jan DVOŘÁK, Dita MELICHAROVÁ, Ondřej FRINTA, Tomáš POHL, Petr LIŠKA, Ivana MRÁZOVÁ, Michaela ZUKLÍNOVÁ a Květoslav RŮŽIČKA. *Občanské právo hmotné*. 5., jubilejní a aktualiz. vyd. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2009, 550 s.

ŠVESTKA, Jiří, Oldřich JEHLIČKA, Jiří SPÁČIL a Marta ŠKÁROVÁ. *Občanský zákoník: komentář*. 10., jubilejní vyd. Praha: Beck, 2006, XXVI, 1465 s.

TUZAR, Antonín. MAXA, Petr. SVOBODA, Vladimír.: *Teorie dopravy*. Praha: Vydavatelství ČVUT, 1997, str. 14

WESTERMANN, Harm Peter. *Münchener Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch: besonderer Teil II (§§ 607-704)*. 3. Aufl. München: Beck, 1997, VII, 2063 s.

ZELENÝ, Lubomír. *Osobní přeprava*. Vyd. 1. Praha: ASPI, 2007

## Články

FRINTOVÁ, Dita a Ondřej FRINTA. Okružní jízdy a smlouva o přepravě osob podle občanského zákoníku: Circular trips and passenger transport contracts under the civil code. Pocta Prof. JUDr. Milanu Bakešovi, DrSc., k 70. narozeninám. Praha: Leges, 2009, s. 101-104.

MÜLLER, Milan. Přeshraniční přeprava osob a zavazadel po železnici ve světle její nedávno přijaté aktualizované přímé úpravy. *Acta Universitatis Carolinae.Iuridica*. 2008, s. 69-80.

SVOBODA, Karel. Promlčení práv z jízdy „načerno“. In *Právní rádce*. Praha: *Economia*. 1x měsíčně, 2008, roč. 16, č. 8, ISSN 1210-4817.

FIALA, Josef; ŠVESTKA, Jiří. Úvaha nad některými otázkami osobní přepravy podle občanského zákoníku. In ZDOBINSKÝ, Stanislav. *Socialistická zákonost: časopis pro právní praxi*. Praha: Ministerstvo spravedlnosti ČSR. 1x měsíčně, ročník XXXII, č. 3, ISSN 0037-8305.

KÁŠPAR, Jan. K počtě peronkám. [online]. Dostupné z: <http://www.zelpage.cz/clanky/k-poctě-peronkam>

## **Právní předpisy**

Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník

Zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník

Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách

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

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

Zákon č. 526/19902 Sb., o cenách

Zákon č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 68/1979 Sb., o silniční dopravě a zasilatelství

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

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

Německý všeobecný železniční zákon 27. 12. 1993

Německý přepravní řád drah ze dne 8. 9. 1938

Německý občanský zákoník ze dne 18. 8. 1989

## **Důvodové zprávy**

důvodová zpráva k zákonu č. 89/2012 Sb., občanský zákoník

důvodová zpráva k zákonu č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících

důvodová zpráva k zákonu č. 40/1964 Sb., občanský zákoník

## **Smluvní přepravní podmínky a tarify**

Smluvní přepravní podmínky společnosti České dráhy a.s. platné od 15. 12. 2013, dostupné z: [http://www.cd.cz/assets/infoservis/cim-se-ridime/sppo-zmena-05\\_tisk.pdf](http://www.cd.cz/assets/infoservis/cim-se-ridime/sppo-zmena-05_tisk.pdf)

Tarif Českých drah a.s. platný od 1. 9. 2014, dostupné z: [http://www.cd.cz/assets/infoservis/cim-se-ridime/sppo-zmena-05\\_tisk.pdf](http://www.cd.cz/assets/infoservis/cim-se-ridime/sppo-zmena-05_tisk.pdf)

Smluvní přepravní podmínky společnosti Regiojet, a.s. ze dne 27. 5. 2014, dostupné z: [http://www.regiojet.cz/opencms/export/sites/regiojet.cz/jizdne-a-ceny/prepravni\\_rad.pdf](http://www.regiojet.cz/opencms/export/sites/regiojet.cz/jizdne-a-ceny/prepravni_rad.pdf)

Smluvní přepravní podmínky společnosti Leo Express a.s. účinné od 24. 2. 2014, dostupné z: <http://www.le.cz/download/13a3d475b6a782e97079a4eb37b0d2a3.html>

Smluvní přepravní podmínky společnosti Deutsche Bahn AG platné od 15. 12. 2014, dostupné z: [http://www.bahn.de/p/view/mdb/bahnintern/agb/gesamt2014/mdb\\_171866\\_befoerderungsbedingungen\\_10\\_11\\_2014\\_preisma\\_nahme.pdf](http://www.bahn.de/p/view/mdb/bahnintern/agb/gesamt2014/mdb_171866_befoerderungsbedingungen_10_11_2014_preisma_nahme.pdf)

## **Mezinárodní smlouvy a evropské normy**

Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF), publikovaná jako vyhláška ministra zahraničních věcí ve Sbírce zákonů pod č. 8/1985 Sb.

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 ze dne 23. října 2007, o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě

Dohoda mezi republikou Československou a republikou Polskou o privilegované průvozní dopravě železniční z Československa do Československa přes Glucholazy, publikovaná pod č. 45/2005 Sb. m.

Dohoda mezi vládou České republiky a vládou Polské republiky o hraničních přechodech, přechodech na turistických stezkách protínajících státní hranice a zásadách překračování státních hranic mimo hraniční přechody, vyhlášená jako sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 23/1998 Sb., ve znění změny č. 77/2006 Sb. m. s.

Dohodě mezi Československou socialistickou republikou a Polskou lidovou republikou o československé průvozní dopravě přes území Polské lidové republiky na úseku železniční trati mezi stanicemi Hrádek nad Nisou a Zittau, vyhlášená jako vyhláška MZV č. 201/1964 Sb.

Smlouva mezi Českou republikou a Spolkovou republikou Německo o železniční dopravě přes společné státní hranice a o ulehčené průvozní železniční dopravě, vyhlášená jako sdělení MZV č. 63/2001 Sb.

Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 47/1997 Sb., o sjednání Dohody mezi vládou České republiky a vládou Spolkové republiky Německo o hraničních přechodech na společných státních hranicích

Ujednání mezi Ministerstvem vnitra České republiky a Spolkovým ministerstvem vnitra Spolkové republiky Německo o zřízení předsunutých pohraničních odbavovacích stanovišť a o stanovení tras pro pohraniční odbavování během jízdy ve vlacích a na lodích publikované jako Sdělení MZV č. 131/2004 Sb. m. s.

## **Judikatura**

rozsudek Vrchního soudu ze dne 30. 8. 1988, č.j. 6 A 67/96-22

rozsudek Soudního dvora EU ze dne 22. 11. 2012 ve věci C-136/11

rozsudek Soudního dvora EU ze dne 26. 9. 2013 ve věci C-509/11

rozsudek Soudního dvora EU ze dne 24. 7. 2012 ve věci C-280/00

nález Ústavního soudu ČR, uveřejněný pod č. 78/2001 Sb.

nález Ústavního soudu ČR I.ÚS 276/01

rozsudek Městského soudu v Praze č.j. 20 Co 31/77

## Resumé

Cílem této práce je popsat a zhodnotit právní režim přepravy osob po železnici v právním řádu České republiky a Spolkové republiky Německo, včetně vlivu práva veřejného, evropských předpisů a práva mezinárodního, tedy právní režim přepravy vnitrostátní i mezinárodní. Dojde ke srovnání jednotlivých úprav, případně budou vysloveny některé návrhy de lege ferenda pro českého zákonodárce čerpající z německé právní úpravy.

Práce je členěna do 6 kapitol, z nichž první kapitolou je úvod a šestou závěr. Druhá kapitola se zabývá zejména definicí dopravy a přepravy, odlišení jejich významů a dalšími pojmy z oblasti teorie dopravy. Ve třetí kapitole je chronologicky rozebrán vývoj právní úpravy od období starověkého Říma po současnost. V části o německém právním vývoji je stručně nastíněn také vývoj v Německé demokratické republice. Krátce je uveden vývoj dopravy jako takové. Čtvrtá kapitola je zaměřena na samotnou právní úpravou přepravy osob po železnici. Je členěna do několika podkapitol, které se postupně zabývají vlivem veřejného práva a prameny přepravního práva, právním režimem přepravy, smlouvou o přepravě a právy a povinnostmi smluvních stran smlouvy a problematikou odpovědnosti a práv z přepravní smlouvy. Každá podkapitola se zabývá nejdříve českou, poté německou právní úpravou. V případech, kdy je to vhodné, je za výkladem provedeno ještě stručné srovnání obou úprav. Pátá kapitola pojednává o mezinárodněprávní úpravě v Úmluvě o mezinárodní železniční přepravě a o evropské úpravě v příslušném nařízení. V závěru této práce bude provedeno její shrnutí, provedeno celkové srovnání české a německé právní úpravy přepravy osob po železnici a vysloveny návrhy de lege ferenda pro českého zákonodárce. Tato práce vychází z právního stavu k 1. 10. 2014.

## Resumé

The aim of this thesis is to describe and evaluate the legal system of the public transport of passengers on railways in legal systems of the Czech Republic and Germany, including the influence of European and international law. A comparison of the both of the legislations will be made, alternatively some of *de lege ferenda* proposals for the Czech legislator will be draft. This thesis deals with the both of domestic and international transport.

The thesis is divided into six chapters including the introduction as a chapter one and conclusion as a chapter six. In the second chapter some of the legal terms form the field of transport theory such as transport or carriage are defined. The third chapter describes the historical development of the legal regulations of transport starting at the times of the Roman Empire. The fourth chapter deals with the today`s legislation of the transport. It`s subheads describe the influence of the public law, the sources of transport law, the legal systems of transportation, the contract of carriage and the rights of the parties to the contract. Each subhead describes the Czech legal system following by the description of the German one. When it`s suitable, the comparison of both of the legislations is made.

The fifth chapter deals with the international law concerning the contract of carriage, especially the Convention concerning international carriage by rail (COTIF) and with the European directives in the area of the transport law. This thesis reflects the legal status to the date of 1st October 2014.

## **Název práce v anglickém jazyce**

Carriage of passengers by rail in Czech and German legal systems

## **Klíčová slova**

přepravní smlouvy, přeprava osob, železnice

## **Key words**

contracts of carriage, carriage of passengers, railways