

Univerzita Karlova v Praze
Právnická fakulta

Práva cestujících při přepravě po železnici

Diplomová práce

Jan Maginec

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

Katedra občanského práva

Datum vypracování práce (uzavření rukopisu): březen 2016

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že předloženou diplomovou práci jsem vypracoval samostatně a že všechny použité zdroje byly řádně uvedeny. Dále prohlašuji, že tato práce nebyla využita k získání jiného nebo stejného titulu.

V Praze dne

Jan Maginec

Poděkování

Chtěl bych touto cestou poděkovat JUDr. Ondřeji Frintovi, Ph.D. za vedení mé diplomové práce a za cenné rady a připomínky, které mi při během jejího zpracovávání poskytoval.

Obsah

1. Úvod	1
2. Teoretické vymezení pojmů	3
2.1. Pojem přeprava	3
2.2. Pojem doprava	4
2.3. Železniční přeprava.....	4
2.4. Právní konstrukce přepravy a prameny práva.....	5
3. Historický exkurz do železniční přepravy	9
4. Smlouva o přepravě osob	13
4.1. Obecný úvod	13
4.1.1. Vznik přepravní smlouvy.....	14
4.2. Vliv spotřebitelského práva na smlouvu o přepravě.....	15
4.3. Smlouva o přepravě osob jako smlouva uzavíraná adhezním způsobem.....	17
4.4. Náhrada újmy ze smlouvy o přepravě osob.....	18
5. Práva cestujících	21
5.1. Právo být přepraven řádně a včas	21
5.2. Právo na bezpečnost a pohodlí.....	23
5.3. Právo na přepravu zavazadel	26
5.4. Právo na vrácení jízdného.....	29
5.5. Právo cestujících na informace	31
5.6. Právo podávat stížnosti	34
5.7. Práva osob zdravotně postižených.....	35
5.8. Právo na náhradu škody	38
6. Práva cestujících ve Francii	43
6.1. Úvodní obecné informace	43
6.2. Přeprava osob po železnici	46
6.3. Konkrétní práva cestujících	47
6.3.1. Právo být přepraven řádně a včas	47
6.3.2. Právo na bezpečnost a pohodlí.....	49
6.3.3. Právo na přepravu zavazadel	50
6.3.4. Právo na vrácení jízdného.....	51
6.3.5. Právo cestujících na informace	53
6.3.6. Právo podávat stížnosti	54
6.3.7. Práva osob zdravotně postižených.....	55
6.3.8. Právo na náhradu škody	56
6.4. Shrnutí francouzské úpravy	57
7. Závěr	59
Seznam zdrojů.....	61
Seznam zdrojů.....	61
Monografie, učebnice, komentáře:	61
Zahraniční literatura:.....	62
Časopisecké a elektronické články:	62
Právní předpisy:	63
Zahraniční právní předpisy:	64
Mezinárodní smlouvy a dokumenty Evropské unie:	64

Smluvní přepravní podmínky:	65
Judikatura:	66
Resumé	68
Práva cestujícího při přepravě po železnici	68
Abstract	69
Rights of a passenger in railway transport	69
Název diplomové práce v anglickém jazyce:	70
Klíčová slova:	70
Key words:	70

Seznam zkratek

ABGB – patent č. 946/1811 Sb. z. s., Obecný zákoník občanský

ČD – České dráhy, a.s.

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

LEO Express – LEO Express a.s.

Občanský zákoník 1964 – zákon č. 40/1964 Sb., Občanský zákoník

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

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

RegioJet – Regiojet, a.s.

SFEU – Smlouva o fungování Evropské unie

SŽDC – Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

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

1. Úvod

Tématika práv cestujících v železniční přepravě je již po dlouhou dobu aktuální, avšak českou odbornou literaturou často přehlížená. Tato práva a související povinnosti vyplývají ze smlouvy o přepravě osob, kterou uzavírá cestující a dopravce. Jedná se o smluvní typ, který je uzavírán dnes a denně a vztahuje se na všechny druhy přepravy. Ačkoliv železniční přeprava patří mezi tradiční způsoby přemísťování, neubírá jí to na dynamičnosti v 21. století. Neustálý rozvoj železnic nejen v České republice, ale i ve světě napovídá, že i v budoucnu bude spočívat přeprava osob na krátké, střední a dlouhé vzdálenosti ve významné míře na dráhách.

Tato dynamičnost se dá najít v několika faktorech. Přeprava po železnici je rychlá, pohodlná, bezpečná, ekologicky příznivá a cenově dostupná veřejnosti. Jelikož jsou hlavní železniční trasy a koridory v zásadě postavené, není třeba velkých investic do stavby nových tratí. Dochází zde zejména k modernizaci a optimalizaci stávajících železničních cest. Dalším důležitým jevem je účast soukromých dopravců na železniční přepravě, kdy dosavadní kvazi-monopol Českých drah v osobní přepravě narušují dopravci na tratích regionálních i celostátní. Tento tržní mechanismus vedoucí ke zvýšení konkurence má za následek lepší služby pro cestující, nižší ceny a může vyústit v praxi i k rozšíření práv pasažérů. V evropském měřítku je jedním z fundamentálních práv občanů Evropské unie volný pohyb osob po jejím území. Toto právo se realizuje i prostřednictvím přeshraniční železniční přepravy. Evropská unie je v této oblasti aktivní a svými právními předpisy upravuje nejen práva cestujících. Česká republika je rovněž vázána Úmluvou o mezinárodní železniční přepravě COTIF, jež je základním mezinárodněprávním dokumentem v oblasti železniční přepravy.

Cestující v těchto právních poměrech vystupuje jako slabší strana přepravní smlouvy a je potřeba chránit jeho práva a další související komponenty přepravy – bezpečnost, kvalitu, informace o přepravě. Všechny tyto dílčí problémy zpracuji v mé práci, kde bude mým cílem zobrazit práva cestujících v České republice a obohatit je o zahraniční úhel pohledu. Toto téma shledávám vhodným a aktuálním ke zpracování, protože přeprava osob není vyčerpávajícím způsobem popsána v odborné literatuře,

navíc s nástupem občanské zákoníku účinného od 1.1.2014 se naskýtá prostor pro nové poznatky.

Za výchozí bod své práce považuji teoretické vymezení pojmů, konstrukci právní úpravy a zařazení železniční přepravy do kontextu přepravy jako celku. V další části provedu historický exkurz do oblasti železniční přepravy a vývoj této právní úpravy. Samostatnou kapitolu věnuji smlouvě o přepravě osob s jejím detailnějším rozbohem. Jádrem práce bude analýza jednotlivých práv cestujících, která plynou ze zákona, přepravního řádu, smluvních přepravních podmínek, popřípadě z předpisů Evropské unie. Nedílnou součástí bude i nástin právní úpravy ve Francii v porovnání s úpravou českou. Cílem této práce je popsat a zhodnotit stav práv cestujících v železniční přepravě a vyjasnit jejich povahu. Příliš často si totiž cestující ani neuvědomují, jaká práva jim přísluší a jakým způsobem o ně žádat.

2. Teoretické vymezení pojmů

2.1. Pojem přeprava

Pro úplné pochopení zadaného tématu je v prvním kroku nutné vymezit pojmy, které jej definují. Přepravou v nejširším smyslu se rozumí služba spočívající v přemístění osob a zavazadel či zboží dopravním prostředkem z výchozího místa do místa určení za stanovenou úplatu. Jelikož se jedná o zastřešující institut, vychází z něj mnohé dělení.

Rozlišuje se přeprava osob a přeprava věcí, kdy oba tyto druhy přepravy mají oddělenou úpravu v občanském zákoníku. S přepravou osob je spjata přeprava jejich zavazadel, věcí a živých zvířat. Naopak přeprava věcí v užším smyslu se zaměřuje výhradně na přepravu zboží či zásilek, kdy se dopravce zavazuje odesílateli věc přepravit za stanovené přepravné. Přeprava věci je upravena jinými právními předpisy než přeprava osob a používané pojmosloví je odlišné.

Přeprava se rovněž dělí podle dopravních prostředků, které ji zajišťují – známe přepravu silniční, drážní, leteckou, námořní a vodní. Každý druh přepravy je upraven zvláštním zákonem, který vymezuje podmínky provozu, jakož i související práva a povinnosti.

Z hlediska periodicity přepravy rozlišujeme přepravu pravidelnou a nepravidelnou. Pravidelnou přepravou se rozumí přeprava podle předem zveřejněného jízdního řádu, tarifu, přepravního řádu a smluvních přepravních podmínek.¹ Nepravidelná přeprava se dá chápat jako přeprava domluvená ad hoc mezi cestujícím a dopravcem.

Podle toho, zda se přeprava uskutečňuje na území jednoho státního území či mezi státy, rozeznáváme přepravu vnitrostátní a mezinárodní.

Tyto jednotlivé modalities přepravy jsou vzájemně kombinovatelné a na základě této kombinace se určí konkrétní právní režim.

¹ § 2 písm. f) vyhlášky č. 175/2000 Sb., PŘVOD.

2.2. Pojem doprava

Předně je nutno upozornit na fakt, že pojem doprava ani přeprava nemá zákonnou definici a je nutno je vykládat v širším kontextu. K výkladu tohoto pojmu se vyjádřil Vrchní soud v Praze, kdy konstatoval, že „že existuje více než sto právních předpisů, které užívají právní pojem „dopravce“ nebo „přepravce“, a že existuje několik desítek předpisů, užívajících pojmů „dopravní smlouva“ nebo „přepravní smlouva“ apod., obvykle aniž by tyto pojmy byly uspokojivě (nebo vůbec) definovány aspoň pro obor toho kterého právního předpisu, přičemž často jsou používány promiscue, resp. bez patrného významového odlišení“². Tento rozsudek odkazuje na dnes již neúčinný zákon č. 68/1979 Sb., o silniční dopravě a vnitrostátním zasilatelství, kdy je v § 2 definována silniční přeprava a doprava. Dopravou se rozumí souhrn činností a technologií, které zajišťují přemísťování osob a věcí vozidly po dopravních komunikacích. Přeprava se dá chápat jako vlastní úkony a jednání směřující k přemístění osob a věcí. Dá se vyvodit, že doprava je část hospodářství, která se zabývá mimo jiné přepravou a je to pojem, který v sobě přepravu samotnou zahrnuje.³ Provozovatelem dopravních prostředků za účelem přepravy osob či věcí je však dopravce, nikoliv přepravce.

Ve výkladových ustanovení předpisu č. 175/2000 Sb., přepravní řád pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu (dále jen „PŘVOD“) lze v § 2 nalézt stručnou definici, že dopravou je činnost dopravce spočívající v pravidelné přepravě osob, zavazadel, věcí a živých zvířat vozidly.

2.3. Železniční přeprava

Železniční přeprava je upravena zákonem č. 266/1994 Sb., o dráhách. Dráhou se podle § 2 odst. 1 rozumí „cesta určená k pohybu drážních vozidel včetně pevných zařízení potřebných pro zajištění bezpečnosti a plynulosti drážní dopravy“. Dále zákon kategorizuje dráhy celostátní, regionální, vlečku a dráhu speciální. Celostátní dráhou se rozumí dráha sloužící celostátní a mezinárodní veřejné železniční dopravě, kterou

² Rozsudek Vrchního soudu v Praze ze dne 30. 8. 1998, sp. zn.. 6 A 67/96-22.

³ 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., s. 2219.

Ministerstvo dopravy považuje za zásadní pro dopravní obslužnost České republiky včetně spojení se zahraničím. Dráhy regionální doplňují dráhu celostátní a zajišťují dopravní obslužnost regionálního charakteru. Ministerstvo dopravy určuje, zda se konkrétní dráha považuje za celostátní nebo regionální dle interní koncepce, ve které Ministerstvo dopravy vystupuje jako drážní správní úřad.⁴ Vlečka je dráha, která slouží vlastní potřebě provozovatele či podnikatele a ústí do celostátní nebo regionální dráhy, resp. do jiné vlečky (typické pro kolejové dráhy průmyslových podniků). Speciální dráha slouží pro dopravní obslužnost obce, jedná se např. o metro. Veřejná drážní osobní přeprava je zajišťována dopravními prostředky železničními, tramvajovými, trolejbusovými, lanovými a metrem, jak stanoví PŘVOD v § 2 písm. a).

2.4. Právní konstrukce přepravy a prameny práva

Základním stavebním kamenem soukromoprávní části přepravy osob je úprava v občanském zákoníku v § 2550 až 2554 a poté společná ustanovení pro přepravu osob a věcí v § 2578 až 2581. Tato ustanovení upravují závazek z přepravní smlouvy se všemi pojmovými znaky. Pojmovými znaky jsou přeprava cestujícího do konkrétního místa určení a závazek cestujícího zaplatit stanovené jízdné. Občanský zákoník 1964 navíc explicitně jako pojmový znak uváděl použití dopravního prostředku a závazek dopravce provést přepravu řádně a včas. Občanský zákoník v ustanoveních § 2551 a 2578 počítá se speciální úpravou v přepravním řádu.

Konkretizace práv a povinností pro veřejnou drážní a silniční dopravu je uvedena v PŘVOD. Situace, kdy zákon o dráhách nebo jeho ekvivalent odkazuje na přepravní řád, je tradiční řešení již od dob Rakouska-Uherska. Jedná se o vyhlášku Ministerstva dopravy a spojů České republiky z roku 2000, která na základě zmocnění v § 37 odst. 7 zákona o dráhách detailnějším způsobem upravuje přepravu osob, zavazadel a zásilek, práva z přepravní smlouvy a podmínky plnění přepravní smlouvy více dopravci. Působnost PŘVOD se vztahuje na pravidelnou přepravu osob. Pravidelná přeprava je vymezena v § 2 písm. f) PŘVOD jako „*přeprava spojením podle předem zveřejněného jízdního řádu, tarifu, přepravního řádu a smluvních přepravních*

⁴ Dostupné na webových stránkách Ministerstva dopravy včetně kritérií kategorizace železniční sítě http://www.mdcz.cz/cs/Drazni_doprava/Kategorizace+zel+site.htm [cit. dne 10. 6. 2015]

podmínek“. Dopravce je zmocněn k vydání smluvních přepravních podmínek dle § 49 odst. 1 PŘVOD s ohledem na to, že tyto smluvní přepravní podmínky nesmí být v rozporu s PŘVOD ani s ustanoveními jiných právních předpisů.⁵ Současně úroveň služeb cestujícím podle smluvních přepravních podmínek nesmí být zhoršena oproti úpravě dané PŘVOD. Dopravce je povinen podávat informace o jízdním řádu, tarifu a o smluvních přepravních podmínkách na místech určených pro styk s cestujícími.

Smluvní přepravní podmínky jsou dokumenty jednotlivých dopravců, kde specifikují podmínky přepravy osob a zavazadel v souladu s § 36 písm. a) zákona o dráhách, s PŘVOD a s nařízením Evropského parlamentu a Rady č. 1371/2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční dopravě (dále jen „Nařízení“). Nejedná se o obecně závazný právní předpis, vztahuje se pouze na dopravce a cestujícího, který s ním uzavřel přepravní smlouvu. V tomto prvku lze nalézt projev smluvní volnosti stran přepravní smlouvy, která je typická pro soukromé právo. V kapitole čtvrté a páté této práce rozeberu smluvní přepravní podmínky dopravců České dráhy, RegioJet a LEO Express.

Pro shrnutí, právní režim přepravní smlouvy se řídí obecnou úpravou přepravní smlouvy uvedenou v občanském zákoníku, která prostřednictvím zmocňovacích ustanovení odkazuje na předpis nižší právní síly - PŘVOD. Tato vyhláška upravující podmínky přepravy poté umožňuje jednotlivým dopravcům vydat smluvní přepravní podmínky. Tyto podmínky v kombinaci s předem zveřejněným jízdním řádem a tarifem představují primární zdroj práv a povinností v závazkovém právním vztahu mezi dopravcem a cestujícím. Platí přitom premisa, že předpis nižší právní síly nesmí být v rozporu s předpisem vyšší právní síly.

Železniční přeprava je v právním řádu zakotvena také veřejnoprávními předpisy, zejména právem správním. Hlavním pramenem práva v této oblasti je především zákon o dráhách č. 266/1994 Sb. Předmětem úpravy jsou hlavně podmínky pro stavbu drah, podmínky pro provozování drah a drážní dopravy a výkon státní správy a dozoru ve věcech drah. Z působnosti tohoto zákona jsou vyňaty dráhy důlní, průmyslové a přenosné (§ 1 odst. 2). Zákon dále vymezuje základní pojmy a kategorie železnice (viz kapitola 2.3.), jakož i pravidla pro získání povolení k provozování dráhy.

⁵ *Srov. usnesení Krajského soudu v Hradci Králové ze dne 15.10.2003, sp. zn. 24 Co 163/2003*

Provozovatelem dráhy podle části třetí zákona o dráhách je, až na výjimky⁶, Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (dále jen „SŽDC“), která zajišťuje provoz na dráze celostátní a dráhách regionálních.⁷ Část čtvrtá se týká regulace drážní dopravy. Na základě licence může dopravce provádět dopravu veřejnou, neveřejnou, resp. přeshraniční. V § 37 zákon o dráhách stanovuje demonstrativní výčet náležitostí, kterými by měl být nadán přepravní řád. Jedná se o zmocnění k vydání PŘVOD, jehož realizace proběhla vyhláškou Ministerstva dopravy a spojů č. 175/2000 Sb. Část pátá a šestá upravující parametry vozidel a technických zařízení, stejně jako část sedmá týkající se správních deliktů není předmětem této práce. K provedení zákona o dráhách byla vydána vyhláška Ministerstva dopravy č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah.

Souvisejícím veřejnoprávním předpisem je také zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících. Jde o předpis, který byl přijat v návaznosti na přímo použitelné nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007, o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici. Za zmínku stojí definice dopravní obslužnosti v § 2, která je definována jako „zabezpečení dopravy po všechny dny v týdnu především do škol a školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu“. Zákon především upravuje specifické veřejnoprávní smlouvy uzavírané mezi státem a provozovatelem dopravy za účelem zajištění dopravní obslužnosti.

Nelze opomenout ani zákon č. 526/1990 Sb., o cenách, který v kombinaci s výměrem Ministerstva financí č. 01/2016⁸ tvoří základ pro výpočet cen přepravy v jednotlivých tarifech. V § 13 odst. 2 zákona o cenách navíc plyne dopravcům povinnost označovat zboží cenami, a to cenou konečnou včetně všech daní, cel a poplatků.

⁶ Bod 1.1.3. Prohlášení o dráze celostátní a regionální účinného od 4.12.2013. Jedná se o regionální dráhy Trutnov – Svoboda nad Úpou, Sokolov – Kraslice a Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem (dostupné na <http://www.szdc.cz/soubory/prohlaseni-o-draze/2015/prohlaseni-2015.pdf>) [cit. dne 10. 6. 2015]

⁷ SŽDC vznikla zákonem č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy a státní organizaci Správa železniční dopravní cesty, ke dni 1.3.2002.

⁸ Cenový věstník Ministerstva financí, částka 12/2015 ze dne 27.11.2015 (dostupný na <http://www.mfcr.cz/cs/legislativa/cenovy-vestnik/2015/cenovy-vestnik-12-2015-23221>) [cit. dne 2.2.2016]

V neposlední řadě patří mezi významné prameny práva legislativa Evropské unie. V současnosti je aktuální tzv. třetí železniční balíček. Jedná se především o soubor dvou nařízení z roku 2007, který upravuje práva a povinnosti cestujících v železniční přepravě (Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 1371/2007), veřejné služby v přepravě cestujících (Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 1370/2007). Právě klíčové nařízení o právech a povinnostech účinné od 3. 2. 2009 se vztahuje na železniční přepravu mezi členskými státy, jakož i na přepravu vnitrostátní. Přílohu nařízení tvoří Přípojek A ke smlouvě COTIF a vznikla zde zajímavá situace, kdy tento přípojek ve vztahu ke členským státům figuruje jako pramen práva mezinárodního i pramen práva evropského plynoucí z Nařízení č. 1371/2007, tedy sekundárního právního předpisu Evropské unie.⁹ Rozsáhlá preambule tohoto nařízení zmiňuje jako hlavní účel zvýšení ochrany cestujících, který vystupuje v roli spotřebitele a slabší smluvní strany. Evropská unie se tím snaží dosáhnout většího tržního podílu železniční přepravy na úkor přepravy individuální. Stinnou stránkou těchto snah je možnost (v praxi hojně využívaná) požádat o výjimku z uplatňování nařízení.¹⁰ Jak vyplývá ze zprávy Komise Evropskému parlamentu a Radě o uplatňování nařízení ze dne 14. 8. 2013 „rozsáhlé využívání výjimek představuje vážnou překážku splnění cílů nařízení“.¹¹ Částečnou výjimku z uplatňování určitých článků nařízení má i Česká republika do 3. 12. 2019, která se týká spojů vnitrostátních, dálkových a je uvedena v § 36a zákona o dráhách. Plné uplatňování nařízení lze konstatovat jen ve čtyřech členských státech Evropské unie – Dánsku, Itálii, Nizozemsku a Slovinsku. Zpráva Komise Evropskému parlamentu a Radě o výjimkách udělených členským státům uzavírá, že „rovné podmínky pro železniční podniky a vysoká míra ochrany cestujících v EU zatím zdaleka nejsou realitou“.¹² Důsledkem této situace je pozvolná příprava tzv. čtvrtého železničního balíčku, která by mimo jiné revidovala i existující nařízení s přihlédnutím k dalším politickým a ekonomickým integračním prvkům.

⁹ Více v REPKOVÁ, Katarína. Aktuálne zmeny v úprave práv cestujících v železničnej preprave. *Justična revue*. roč. 2009, č. 5, s. 646.

¹⁰ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 z 23.10.2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě, článek 2 odst. 4, 5, 6.

¹¹ ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ Zpráva o uplatňování nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 ze dne 23. října 2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě /* COM/2013/0587 final */

¹² ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ Výjimky udělené členskými státy na základě nařízení (ES) č. 1371/2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční dopravě /* COM/2015/0117 final */

3. Historický exkurz do železniční přepravy

Počátky železnice sahají do první poloviny 19. století, kdy byl zužitkován parní stroj k pohonu lokomotiv po vytyčených kolejích, které do té doby využívaly koněspřežné dráhy. Pro české země byla nejvýznamnější koněspřežná dráha z Českých Budějovic do Lince, která od roku 1827 sloužila k dopravě do jižních Čech. Vynález parní lokomotivy naplno nastartoval průmyslovou revoluci a s rozvojem železnice bylo třeba zajistit i právní rámec pro přepravu osob a zboží. Od roku 1811 účinný císařský patent č. 946/1811 Sb. z. s., Obecný zákoník občanský (dále pod německou zkratkou „ABGB“) v § 1165 a násl. obsahoval smlouvu o dílo, podle níž se postupovalo v případě přepravy osob a věcí, než byl přijat přepravní řád. V té době se jednalo o celoevropský trend, protože podobnou právní konstrukci uplatňoval i francouzský občanský zákoník Code Civil (smlouva přepravní byla podtypem smlouvy o dílo). Obsahem prvních nařízení bylo především zajištění bezpečnosti při provozu na železnici, ale za první ucelenou železniční právní normu je považován Železniční přepravní řád z roku 1851, kde byly ve formě císařského nařízení sumarizovány náležitosti provozu po železnicích. Tento přepravní řád zakládal kontraktační povinnost dopravce (podnikatelstvo železničné) vůči cestujícím (pocestný), tzn. pokud cestující splňoval podmínky stanovené přepravním řádem, dopravce byl povinen provést přepravu. Z dnešního pohledu je zvláštní, že přepravní řád široce upravoval povinnosti, ale práva výslovně neuváděl. V té době přepravní smlouva jako samostatný smluvní typ neexistovala, nicméně přepravní řád upravoval tuto materii natolik podrobně, že se ustanovení v Obecném zákoníku občanském nevyužívalo. Průlom v přepravě věcí představoval zákon č. 1/1863 Z. ř., Všeobecný obchodní zákoník, který obsahoval ustanovení „o povoznictví, provozovaném od železnic zvláště“. Tímto byla založena dvoukolejnost soukromoprávních vztahů v přepravě mezi právem občanským a obchodním. Nalezneme v něm i právní instituty užívané do dnešních dní jako např. listy nakládací. V mezidobí byla mezinárodním milníkem Bernská úmluva mezinárodní o dopravě zboží po železnicích z roku 1890, na kterou reagovalo císařství vydáním železničního dopravního řádu č. 207/1892 Z. ř., který byl později nahrazen dopravním řádem č. 172/1909 Z. ř.

Společně se vznikem Československé republiky došlo tzv. recepční normou č. 11/1918 Sb. k materiální kontinuitě dosavadního právního řádu a tím pádem nadále

platily zemské a říšské zákony a nařízení. Důsledkem byl neblahý právní stav, kdy na Slovensku a Podkarpatské Rusi platil uherský přepravní řád s jinou úpravou, a to pro nově vzniklou republiku představovalo problém. Snahou o změnu bylo nařízení vlády č. 203/1921 Sb., o dopravním řádě pro železnice v Československé republice. Ten byl nahrazen železničním přepravním řádem č. 144/1928 Sb. Završením legislativní transformace bylo přijetí zákona o dráhách č. 89/1937 Sb. a navazujícího přepravního řádu č. 163/1938 Sb., kdy došlo ke konečné unifikaci právních předpisů pro celé území Československa. V mezidobí přistoupilo ČSR k Bernské úmluvě o přepravě cestujících a zavazadel po železnicích z roku 1928 a Římské úmluvě z roku 1938¹³, které položily základ mezinárodní železniční přepravě osob. V době druhé světové války došlo k napojení československé železnice na říšskou a nastalo přerušení dynamického vývoje.¹⁴

Bezprostředně po válce byl vydán železniční přepravní řád vládním nařízením č. 1/1946 Sb., ale komplexnější úprava proběhla až během tzv. právníkové dvouletky. Především byl vydán občanský zákoník č. 141/1950 Sb., který definitivně zrušil ABGB i Všeobecný obchodní zákoník, nicméně smlouva o přepravě osob zahrnutá nebyla. Zákoník naopak upravoval smlouvu zasilatelskou a nákladní. V témže roce vstoupil v platnost zákon o dráhách č. 97/1950 Sb., který odrážel potřeby hospodářského plánování. V 50. letech byly ještě vydány 2 další železniční přepravní řády.

Druhá vlna kodifikačních změn proběhla v roce 1964, kdy byl vydán donedávna účinný občanský zákoník č. 40/1964 Sb. (dále jen „občanský zákoník 1964“), zákon o dráhách č. 51/1964 Sb. a železniční přepravní řád 132/1964 Sb., který byl zrušen dnes platným a účinným PŘVOD. Občanský zákoník 1964 konečně upravoval přepravu osob v hlavě osmé, oddílu prvním, konkrétně v § 307 a násl. Občanovi náleží právo na přepravu dopravním prostředkem uskutečněnou řádně a včas vůči dopravci (dopravní organizaci nebo jiné organizaci), pokud zaplatí stanovené jízdné. Úprava osobní přepravy dále obsahovala právo cestujícího na přepravu jeho zavazadla, právo na bezpečnou a pohodlnou cestu, popř. použití společenských a kulturních zařízení při hromadné přepravě. Koncepce přepravy dle občanského zákoníku 1964 byla založena

¹³ Římskou úmluvou je odvolána a nahrazena předchozí Bernská úmluva, obsahově se však překrývají.

¹⁴ VÝKRUTA, Vladivoj. *Rok 1918: jaké byly události na železnici. Železničář [online]. 2008, (41). Dostupné z: http://www.cd.cz/old/TCD2008/8_41rok.htm [cit. dne 10. 6. 2015]*

na tom, že se jedná o přepravní službu. Nedalo se hovořit o přepravní smlouvě jako takové, ale o službě, kterou poskytují organizace pro občany, tak jak je uvedeno v obecných ustanoveních. Občanský zákoník 1964 výslovně odkazuje na konkrétnější úpravu, kterou stanoví přepravní řád. Železniční přepravní řády standardně obsahovaly regulaci přepravy osob i zboží. To je z dnešního pohledu netypické, protože podmínky přepravy osob a zboží jsou upraveny samostatnými přepravními řády. Zákon o dráhách z roku 1964 je tvořen pouhými 31 paragrafy a v úvodních ustanoveních proklamuje, že *„dráhy se významně podílejí na rozvoji socialistické společnosti a na vytváření předpokladů pro postupný přechod ke komunismu“* a je doplněn prováděcí vyhláškou ministerstva dopravy č. 52/1964 Sb. Tyto předpisy vnesly stabilitu do osobní železniční přepravy a přečkaly i pád komunistického režimu.

Nejdůležitějším mezinárodněprávním dokumentem ve věci přepravy po železnici je Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF), která byla sjednána dne 9. 5. 1980 v Bernu a byla publikována jako vyhláška ministerstva zahraničních věcí č. 8/1985 Sb. Tato úmluva je dodnes základem pro přepravu po železnici mezi místy nacházejícími se na území jiných států a je jí vázáno 46 států. Úmluva COTIF nahradila, do té doby platné úmluvy CIV (smlouva o mezinárodní přepravě osob a zavazadel) a CIM (smlouva o mezinárodní přepravě zboží), a inkorporovala je jako tzv. přípojky. K této úmluvě dnes existuje 7 přípojek, které se kromě zmíněných týkají např. přepravy nebezpečného zboží, užívání vozů v mezinárodní přepravě atp. Česká republika si ovšem v souladu s ustanoveními úmluvy dohodla neuplatňování některých přípojek.¹⁵ Tato úmluva byla několikrát upravena protokoly, poslední protokol se datuje do roku 1999 a označován jako tzv. Vilniuský protokol.

Po přechodu k demokratickému režimu bylo nutné aktualizovat právní řád a velkou novelou občanského zákoníku 1964 č. 509/1991 Sb. došlo ke zrušení ustanovení týkajících se přepravních služeb a byly nahrazeny ustanoveními v § 760 a násl. Došlo především ke změně ke klasickému smluvnímu typu. Zákon o dráhách z roku 1964 byl nahrazen zákonem o dráhách č. 266/1994 Sb., který je po novelizacích účinný dodnes. Poslední nutnou změnou bylo přijetí PŘVOD č. 175/2000 Sb., který se zabývá pouze osobní přepravou železniční a silniční. Neobsahuje přepravu nákladní, ta je předmětem samostatného nařízení vlády č. 1/2000 Sb.

¹⁵ *Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 43/2010 Sb. m. s.*

Důležitým milníkem v oblasti přepravy bylo přistoupení České republiky k Evropské unii v roce 2004. To přineslo nejen možnost využívat svobody pohybu osob a zboží po vnitřním trhu, ale i velké změny pro český právní řád. Občanský zákoník 1964 byl doplněn o spotřebitelské smlouvy, které se týkají i smluv přepravních, Evropská unie samotná svou normotvorbou upravuje podmínky přepravy. Nejvýznamnější je nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 1371/2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční dopravě. Toto Nařízení přímo závazné pro členské státy Evropské unie upravuje práva a povinnosti cestujících nejen v mezinárodní, ale i vnitrostátní železniční dopravě. Zaměřuje se zejména na regulaci přepravní smlouvy, odpovědnosti železničních podniků, náhrady jízdného v případě zpoždění, práv zdravotně postižených osob apod. Přílohu č. I tvoří příloha A úmluvy COTIF ve znění pozměňovacího protokolu.

V návaznosti na rekonstrukci soukromého práva došlo k přijetí občanského zákoníku č. 89/2012 Sb. (dále jen „občanský zákoník“), kdy nastala úprava smlouvy o dopravě do dnešní podoby. V zásadě se s drobnými formulačními změnami přejal dosavadní smluvní typ bez jakýchkoliv obsahových změn.¹⁶

Skoro dvoustoletý vývoj železnic a její právní úpravy se jeví jako kontinuální a umožní nám lépe pochopit celý kontext. Do dnešních dnů platí, že přepravní smlouva je upravena především ustanoveními o. z. o smluvním typu (dříve smlouva o dílo, v současnosti smlouva o dopravě) a že detailnější podmínky přepravy zachycuje podzákoný právní předpis, který má formu přepravního řádu. Tato koncepce se ukázala dlouhodobě jako nejvhodnější a více vyhovující potřebám přepravy, kterou mohou ovlivnit nejen faktory technologické, ale i politické a integrační.

¹⁶ *Důvodová zpráva ze dne 18.5.2011 k zákonu č. 89/2012 Sb., občanskému zákoníku.*

4. Smlouva o přepravě osob

4.1. Obecný úvod

Občanský zákoník v dílu sedmém nazvaném Závazky ze smluv o přepravě obsahuje 2 pododdíly představující přepravu osoby a přepravu věci. Zákonodárce dvěma oddělenými smluvními typy navázal na toto dualistické řešení přepravy z občanského zákoníku 1964, které propojil pododdílem 4 označeným jako Společné ustanovení o přepravě osob a věci. Aby mohl být aplikován tento smluvní závazkový vztah, je nutno, aby byly vymezeny a naplněny pojmové znaky. Znění § 2550 občanského zákoníku je následující: „*Smlouvou o přepravě osoby se dopravce zavazuje přepravit cestujícího do místa určení a cestující se zavazuje zaplatit jízdné.*“ Pojmovými znaky jsou tedy:

- a) Přeprava cestujícího dopravcem
- b) Do místa určení
- c) Zaplacení jízdného cestujícím

Přeprava, jak již bylo uvedeno v kapitole 2.1. této práce, je činnost nebo služba spočívající v přemístění osoby z výchozího místa do místa určení, zpravidla za využití dopravního prostředku. Typickým případem přepravy je přesun z místa A na místo B, ovšem existují situace, kdy místo výchozí i cílové splývá – ty se označují jako jízdy okružní. Otázkou je, zda i na tento druh přepravy lze vztáhnout ustanovení přepravní smlouvy se všemi souvisejícími právy. Nedá se totiž zcela jasně určit, zda se jedná o přepravu, pokud cesta začne a skončí na jednom a tomtéž místě. V odborné literatuře lze nalézt názor poukazující na to, že aby se předcházelo absurdním závěrům a byl užit zamýšlený účel zákona, je vhodné i okružní jízdy podřadit pod režim smluv přepravních.¹⁷

Místo určení nepředstavuje pro potřebu přepravní smlouvy žádnou závažnější komplikaci. V železniční přepravě bude místem určení konkrétní železniční stanice či

¹⁷ Více v FRINTOVÁ, Dita a Ondřej FRINTA. *Okružní jízdy a smlouva o přepravě osob podle občanského zákoníku. Pocta Prof. JUDr. Milana Bakešovi, DrSc., k 70. narozeninám. Praha: Leges, 2009, s. 101-104.*

zastávka vyplývající z jízdního řádu konkrétního spoje.¹⁸ Tento smluvní typ je častokrát uzavírán ústně, a pokud není místo určení dohodnuto předem (např. prostřednictvím rezervačního systému při nákupu jízdenky), záleží místo určení především na vůli účastníků.

Povaha přepravní smlouvy je úplatná. Je dán závazek cestujícího zaplatit jízdné. Výše jízdného v železniční přepravě je do velké míry ovlivněna veřejnoprávní cenovou regulací, konkrétně zákonem o cenách č. 526/1990 Sb. v kombinaci s finančním výměrem Ministerstva financí č. 01/2016. Tento finanční výměr rozlišuje jízdné obvyčejné a zvláštní. Jistou formou zvláštního jízdného je i bezplatná přeprava. To ovšem nemění nic na úplatném charakteru přepravní smlouvy.¹⁹

4.1.1. Vznik přepravní smlouvy

Přepravní smlouvy jsou neformálním smluvním typem a pro jejich uzavření není vyžadována písemná forma (naopak bude spíš výjimkou). Jedna ze záležitostí, kterou úprava v občanském zákoníku neupravuje, je problematika vzniku smlouvy. Tu je potřeba hledat v PŘVOD, konkrétně v § 3, který se věnuje vzniku a splnění přepravní smlouvy o přepravě osob. V odstavci 1 je uvedeno, že „uzavřením přepravní smlouvy o přepravě osob vzniká mezi dopravcem a cestujícím na základě přepravního řádu, tarifu a vyhlášených smluvních přepravních podmínek závazkový právní vztah (...)“. Tato smlouva je 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.“ Odstavec 3 rovněž počítá s možností, kdy je přepravní smlouva uzavřena také tehdy, kdy cestující nastoupí do vozidla bez jízdenky a jízdné bezodkladně po nástupu zaplatí.

I v případě, kdy cestující nezaplatí jízdné, resp. nastoupí do vozidla či do označeného prostoru bez jízdního dokladu, vznikne přepravní smlouva, ale v jejím rámci dojde k porušení smluvní povinnosti. Důsledkem tohoto porušení je zaplacení přírážky k jízdnému, která je stanovena v zákoně o dráhách v § 37 odst. 4 písm. d).

¹⁸ Podle §2 písm. d) PŘVOD se stanicí rozumí „stanice i zastávka ve veřejné drážní osobní dopravě (...)“.

¹⁹ 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., s. 2238.

Zákon o dráhách stanovuje maximální výši přírážky na 1.500,- Kč a dopravce tento limit musí respektovat ve svých smluvních přepravních podmínkách.²⁰ Osoba, která provádí přepravu bez platného jízdního dokladu, se označuje jako černý pasažér.²¹

4.2. Vliv spotřebitelského práva na smlouvu o přepravě

Vztah mezi cestujícím a dopravcem, který vyplývá z přepravní smlouvy je jednoznačně vztah nerovný. Dopravce vystupuje v roli podnikatele, který vykonává výdělečnou činnost a oproti cestujícímu disponuje silnějším ekonomickým a odborným postavením, které se může v konečném důsledku projevit omezením autonomie vůle v neprospěch cestujícího. Naopak cestujícího, jakožto slabší stranu přepravní smlouvy, je třeba chránit a rozšířit jeho práva do takové míry, aby nedocházelo k neopodstatněným zásahům ze strany dopravce. Ochrana spotřebitele je jedna z priorit Evropské unie a je zakotvena ve Smlouvě o fungování Evropské unie (dále jen „SFEU“) v hlavě XV v článku 169 (bývalý článek 153 Smlouvy o založení Evropského společenství).²² Právě úprava spotřebitele v § 419 občanského zákoníku vychází z příslušných spotřebitelských směrnic práva Evropské unie. Spotřebitel je chápán jako každý člověk, který uzavírá smlouvu s podnikatelem nebo s ním jinak jedná mimo rámec své podnikatelské činnosti nebo samostatného výkonu svého povolání. Spotřebitelem je člověk, tedy fyzická osoba. Tato konstrukce vychází z judikatury Soudního dvora Evropské unie, kde v rozhodování o předběžné otázce soud rozhodl o tom, že spotřebitelem podle příslušných směrnic mohou být pouze fyzické osoby.²³ Nicméně komentářová literatura k občanskému zákoníku upozorňuje, že právnická osoba může být v postavení slabší strany vůči podnikateli na základě vyvratitelné domněnky dle § 433 odst. 2.²⁴

²⁰ K tématu viz. usnesení Krajského soudu v Hradci Králové ze dne 15.10.2003, sp. zn. 24 Co 163/2003.

²¹ K tématu PAZDERKA, Stanislav. Pokuta za černou jízdu (Několik poznámek nad jedním rozsudkem). *Právní rozhledy*. roč. 2000, č. 7, s. 307.

²² Konsolidované znění Smlouvy o Evropské unii a Smlouvy o fungování Evropské unie, 2012/C 326/01

²³ Rozsudek Soudního dvora (třetího senátu) ze dne 22. listopadu 2001.

Cape Snc proti Idealservice Srl (C-541/99) a Idealservice MN RE Sas proti OMAI Srl (C-542/99).

Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce: Giudice di pace di Viadana - Itálie.

Spojené věci C-541/99 a C-542/99.

²⁴ Lavický, P. a kol.: *Občanský zákoník I. Obecná část (§ 1–654). Komentář. 1. vydání, Praha: C. H. Beck, 2014, s. 1595.*

Úprava smluv uzavíraných se spotřebitelem je zakotvena v § 1810 a následujících občanského zákoníku. V první řadě je nutno upozornit na fakt, že spotřebitelské smlouvy nejsou samostatným smluvním typem, jedná se o legislativní zkratku uvedenou v § 1810. Spotřebitelská smlouva se může týkat jakéhokoliv smluvního typu (např. smlouva kupní, přepravní, o dílo, ale i smluv nepojmenovaných) a jde v zásadě jen o modifikaci smluvních stran, kde se klade zvláštní důraz na ochranu práv spotřebitele.²⁵ Tato spotřebitelská práva mají povahu ustanovení kogentních, protože k ujednáním odchylovajícím se od ustanovení zákona stanovených k ochraně spotřebitele se nepřihlíží, zkrátka aplikuje se výklad pro spotřebitele nejpříznivější (§ 1812 odst. 2).

Povaha spotřebitelských smluv se projevuje zejména v rozšířené informační povinnosti podnikatele vůči spotřebiteli, zakázaných ujednáních demonstrativně vypočtených v § 1814, jakož i v možnosti spotřebitele odstoupit od smlouvy bez jakéhokoliv postihu a důvodu ve stanovené lhůtě. Zvláštní ochrana je stanovena v oddílu 2 spotřebitelských smluv, který se týká smluv uzavíraných distančním způsobem a závazků ze smluv uzavíraných mimo obchodní prostory podnikatele. Distančními smlouvami se rozumí takové právní jednání mezi smluvními stranami, které vede k uzavření smlouvy prostřednictvím komunikačního prostředku, který umožňuje uzavřít smlouvu bez současné fyzické přítomnosti stran. Občanský zákoník 1964 obsahoval v § 53 odst. 1 komunikační prostředky, kterými se dalo uzavřít smlouvu na dálku (např. telefon, televize, rozhlas, internet, elektronická pošta, atd.). Smysl této úpravy vychází z myšlenky, že se spotřebiteli nedostává všech výhod, které přináší individuální uzavření smlouvy, jako např. možnost položit konkrétní dotaz. Na druhou stranu distanční uzavření smlouvy umožní spotřebiteli využít ostatních informačních kanálů před tím, než smlouvu uzavře.

Navzdory tomu občanský zákoník ve společných ustanoveních § 1840 písm. h) stanovuje, že se ustanovení tohoto pododdílu nevztahuje na smlouvu o přepravě osob. Tato výjimka vychází ze směrnice o právech spotřebitelů 2011/83/EU²⁶, s jejímž obsahem je občanský zákoník v souladu. V této směrnici, která se týká i smluv

²⁵ *Důvodová zpráva ze dne 18.5.2011 k zákonu č. 89/2012 Sb., občanskému zákoníku.*

²⁶ *Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/83/EU ze dne 25. října 2011 o právech spotřebitelů, kterou se mění směrnice Rady 93/13/EHS a směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/44/ES a zrušuje směrnice Rady 85/577/EHS a směrnice Evropského parlamentu a Rady 97/7/ES Text s významem pro EHP*

uzavíraných distančním způsobem, je stanoveno v čl. 3 odst. 3 písm. k, že se nevztahuje na služby v oblasti přepravy cestujících s výjimkou určitých článků.²⁷ Ochrana spotřebitele v souvislosti s přepravou je provedena zákon č. 634/1992 Sb., o ochraně spotřebitele, který v § 3b umožňuje aplikaci ustanovení o poplatcích (§ 3 odst. 2, § 3a) na smlouvu o přepravě.

Tato ustanovení jsou důležitá z hlediska přepravní smlouvy, protože je běžné nakupovat jízdní doklady přes rezervační systémy dopravců. V praxi vypadá situace tak, že v případě nákupu jízdenky u dopravce prostřednictvím internetového rezervačního systému dojde bezprostředně po rezervaci a zaplacení jízdného k zaslání potvrzení rezervace a elektronické jízdenky (na emailovou adresu vyplněnou během rezervace). V tomto potvrzení jsou uvedeny údaje o čísle objednávky, datu vystavení, datu platnosti, cestě, ceně, přerezervačních či stornovacích podmínkách a identifikační údaje dopravce.

4.3. Smlouva o přepravě osob jako smlouva uzavíraná adhezním způsobem

Podobně jako smlouvy spotřebitelské lze na smlouvu o přepravě osob aplikovat ustanovení občanského zákoníku týkající se tzv. adhezních smluv. Jedná se o smlouvy, které jsou uzavírané adhezním způsobem, to je způsob, kdy základní smluvní podmínky jsou určeny jen jednou ze smluvních stran a protistrana (často v pozici slabší strany ve smyslu § 433 odst. 2) nemá reálnou možnost obsah smluvních podmínek ovlivnit. Opět je nutné zdůraznit, že se nejedná o samostatný smluvní typ, jako spíše o modalitu smluvních typů spočívající ve specifickém způsobu uzavření smlouvy.²⁸

Ustanovení týkající se adhezních smluv v § 1799 a násl. občanského zákoníku upozorňuje na 3 druhy doložek, které se mohou objevit ve smlouvách uzavíraných adhezně. Přepravní smlouvy naplňují znaky adhezních smluv, protože základní podmínky přepravy jsou zpravidla určeny dopravcem. Cestující, zde v pozici slabší strany, nemá skutečnou možnost ovlivnit obsah základních podmínek.

²⁷ Výjimka se nevztahuje na čl. 8 odst. 2 o formálních požadavcích na smlouvy uzavřené na dálku, na čl. 19 o poplatcích za používání způsobu platby a na čl. 22 o dodatečných platbách.

²⁸ Důvodová zpráva ze dne 18.5.2011 k zákonu č. 89/2012 Sb., občanskému zákoník, k § 1798 až 1801

4.4. Náhrada újmy ze smlouvy o přepravě osob

Odpovědnost je teorií práva chápána jako forma právního vztahu, kdy na základě porušení právní povinnosti dojde ke vzniku nové sekundární právní povinnosti, zpravidla sankčního charakteru. Předpokladem pro vznik odpovědnosti je porušení povinnosti protiprávním jednáním či existence nějaké kvalifikované okolnosti, způsobení újmy, oboje ve vzájemné příčinné souvislosti. V případě, že je vyžadováno zavinění, jedná se o subjektivní odpovědnost, pokud zavinění nehraje roli, hovoří se o odpovědnosti objektivní.²⁹ Občanský zákoník již neoperuje s pojmem odpovědnost, ale nahrazuje jej pojmem povinnost k náhradě škody.

V § 2554 občanského zákoníku je uvedeno, že pokud vznikne cestujícímu za přepravy újma na zdraví, škoda na zavazadle (přepravovaného společně s cestujícím) či na věci, kterou má cestující u sebe, nahradí ji dopravce podle ustanovení o náhradě škody způsobené provozem dopravních prostředků. Tento druh objektivní odpovědnosti dopravce je zachycen v § 2927 a násl. občanského zákoníku. Co se týče zavazadla přepravovaného odděleně od cestujícího, postupuje se podle ustanovení o náhradě škody při přepravě věci (objektivní odpovědnost upravena v § 2566 a násl.).

Škodu z provozu dopravních prostředků vyvolanou zvláštní povahou provozu je povinen nahradit provozovatel dopravy. Tento typ povinnosti k náhradě má povahu absolutní. Provozovatel se nemůže zprostit povinnosti nahradit škodu, byla-li způsobena okolnostmi, které mají původ v provozu. Jazykovým výkladem ustanovení § 2927 odst. 2 dojdeme k závěru, že pokud má škodná událost původ v provozu, neexistuje pro provozovatele možnost se odpovědnosti zprostit. Jediný liberační důvod nastane tehdy, pokud provozovatel prokáže, že škodě nemohl zabránit ani při vynaložení veškerého úsilí, které po něm lze požadovat.³⁰ Požadavek zvláštní povahy provozu je zaveden z důvodu specifických vlastností, kterými je provoz dopravního prostředku doprovázen. Tato zvláštní povaha se projevuje zejména pokročilými technickými a technologickými řešeními dopravy (např. vysokorychlostní železnice), nestandardními fyzikálními vlastnostmi (např. dlouhá brzdná dráha), které mohou zapříčinit mimořádné škody jak

²⁹ GERLOCH, Aleš. *Teorie práva*. 6., aktualiz. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2013, s. 162.

³⁰ Ustanovení § 2927 odst. 2 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník

pro vnější prostředí, tak pro cestující.³¹ Provozem se rozumí nejen samotné provádění dopravy, ale i související úkony a jednání, které dopravu doprovázejí – typicky nastupování a vystupování z vozů, příprava k jízdě, atp.^{32,33} Je třeba rozlišovat mezi zvláštní povahou provozu a okolností, která má původ v provozu. Nejvyšší soud judikoval, že okolnost mající původ v provozu je pojem užší a je zahrnut v pojmu zvláštní povaha provozu. Je to dáno i tím, že v pojmu provoz jsou zahrnuty i činnosti s provozem související.³⁴

Samostatnou úpravu odpovědnosti železničních podniků vůči cestujícím obsahuje i Nařízení č. 1371/2007, které se v kapitole III a IV věnuje odpovědnosti vůči cestujícím a za zavazadla (článek 11), jakož i odpovědnosti za zpoždění spoje, zmeškání přípoje a odřeknutí spoje (článek 15). Nařízení v těchto člancích odkazuje na přílohu I, která je tvořena Přípojkem A ke smlouvě COTIF, a to může vyvolat nejasnosti v aplikaci konkrétních ustanovení. V příloze I jsou uvedeny kapitoly o odpovědnosti dopravce při usmrcení a zranění cestujícího, odpovědnost dopravce při nedodržení jízdního řádu (tato kapitola je předmětem výjimky České republiky z nařízení), odpovědnost dopravce za příruční zavazadla, zvířata, cestovní zavazadla a vozidla. Pro tyto druhy objektivní odpovědnosti dopravce jsou společné liberační důvody, kdy je dopravce zproštěn odpovědnosti zejména v případech, kdy situace byla způsobena okolnostmi, které nemají původ v železničním provozu, byla-li situace vyvolána zaviněním cestujícího či chováním třetí strany, kterému dopravce nemohl zabránit a jehož následky nemohl odvrátit.

V praxi může být nejasný vztah mezi článkem 17 Nařízení³⁵ a článkem 32 přílohy I.³⁶ Oboje představuje právo na odškodnění cestujícího ze strany dopravce v případě zpoždění spoje. První zmíněné ustanovení nařizuje dopravcům vyplatit minimální stanovené odškodnění v případě zpoždění spoje nad 60 minut. Znamená to, že dopravce je povinen vyplatit část ceny přepravního dokladu za všech okolností, pokud je zpoždění delší než 60 minut a jsou splněna další kritéria dle článku 17. Dopravce nemá možnost liberace a i v případě zásahu vyšší moci je povinen

³¹ Hulmák, M. a kol.: *Občanský zákoník VI. Závazkové právo. Zvláštní část (§ 2055–3014). Komentář. 1. vydání.* Praha : C. H. Beck, 2014, s. 1612.

³² *Rozsudek Nejvyššího soudu ČSR z 27. 6. 1977, sp. zn. 2 Cz 19/77*

³³ *Usnesení Městského soudu v Praze z 5. 5. 1977, sp. zn. 20 Co 31/77*

³⁴ *Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 30. 8. 2006, sp. zn. 25 Cdo 638/2005*

³⁵ *Článek 17 se zabývá odškodněním z ceny přepravního dokladu v případě zpoždění.*

³⁶ *Článek 32 přílohy I se týká odpovědnosti dopravce v případě odřeknutí, zpoždění a zmeškání spoje.*

odškodňovat. Z judikatury Soudního dvora Evropské unie plyne, že „zpoždění při přepravě osob představují typický příklad nesprávného plnění přepravní smlouvy“.³⁷ Oproti tomu článek 32 přílohy I představuje odpovědnost individualizovanou, na kterou se vztahují liberační důvody výše uvedené. Může tedy nastat situace, že v případě zpoždění může cestující žádat jak odškodnění z ceny přepravního dokladu, tak náhradu škody podle přílohy I. Bohužel oba články o odpovědnosti v případě zpoždění jsou předmětem výjimky České republiky z Nařízení až do roku 2019. České dráhy přesto ve svých smluvních přepravních podmínkách s odkazem na článek 17 Nařízení uvádí právo cestujícího na kompenzaci za zpožděný příjezd. Toto právo je ale omezeno minimální zaplacenou cenou jízdného, které je odstupňováno podle nároku na odškodnění a širokým výčtem výjimek z odškodňování.³⁸ Úpravu odškodňování v případě zpoždění mají ve svých smluvních přepravních podmínkách i dopravci Leo Express a RegioJet. Leo Express stanovuje odškodnění při zpoždění 60 minut a vyšší, zároveň ale neuvádí žádné okolnosti, kdy by odškodnění nemělo být vyplaceno.³⁹ Oproti tomu RegioJet kompenzuje zpoždění již při zpoždění větším než 30 minut (smluvní přepravní podmínky stanovují dokonce širší rozptyl pro kompenzaci než Nařízení), na druhou stranu je tato kompenzace vyplacena pouze, pokud je zpoždění zapříčiněno z provozních důvodů dopravce.⁴⁰

³⁷ *Rozsudek Soudního dvora ze dne 26.9.2013 ve věci C-509/11, ÖBB-Personenverkehr AG*

³⁸ *400 Kč v případě nároku na odškodnění ve výši 25% ceny jízdného, resp. 200 Kč v případě nároku na odškodnění ve výši 50% ceny jízdného, viz. článek 319, 321 Smluvních přepravních podmínek Českých drah pro veřejnou osobní drážní dopravu*

³⁹ *Článek 8 odst. 4 Smluvních přepravních podmínek LEO Express a.s.*

⁴⁰ *Článek IX bod 1 Smluvních přepravních podmínek společnosti RegioJet, a.s.*

5. Práva cestujících

Právům cestujících odpovídají ekvivalentní povinnosti dopravců a naopak. Jelikož práva cestujících vyplývají z různých pramenů různé právní síly, které na sebe vzájemně odkazují a jsou provázané, považují za nejvhodnější rozebrat konkrétní práva cestujících z pohledu jednotlivých pramenů.

5.1. Právo být přepraven řádně a včas

Právo cestujícího být přepraven řádně a včas již není zmíněno v ustanoveních o přepravní smlouvě v účinném občanském zákoníku, nicméně občanský zákoník 1964 tento požadavek klade na místo podstatných náležitostí přepravní smlouvy v § 760. Rovněž PŘVOD v § 3 odst. 1 konstatuje, že cestující má právo na to být přepraven ze stanice nástupní do stanice cílové řádně a včas.

Právo být přepraven včas vyplývá v módu pravidelné přepravy především ze zveřejněného jízdního řádu. V případě, kdy čas příjezdu do cílové stanice odpovídá času příjezdu v jízdním řádu, byl splněn předpoklad včasnosti plynoucí z přepravní smlouvy. Pokud tento předpoklad naplněn nebyl, hovoří se o zpoždění. Zpožděním se rozumí „časový rozdíl mezi dobou plánovaného příjezdu a dobou jeho skutečného příjezdu“.⁴¹ Důvody zpoždění mohou být různé – může se jednat o technickou závadu na straně dopravce, provozovatele dráhy, o zavinění třetí osoby či zásah vyšší moci. Se situací, kdy přeprava není včas provedena, počítá § 2553 odst. 1 občanského zákoníku, který odkazuje na přepravní řády. Právo na včasnou přepravu musí však cestující uplatnit bez zbytečného odkladu. Nebylo-li takové právo uplatněno nejpozději do 6 měsíců, soud jej nepřizná, namítne-li to dopravce.⁴² Zde nalezneme jeden z mála rozdílů mezi úpravou v občanském zákoníku 1964 a současným občanským zákoníkem. Podle občanského zákoníku 1964 byla tato lhůta prekluzivní, v současné úpravě se jedná o lhůtu promlčecí.⁴³ V PŘVOD jsou navazující pravidla obsažena v § 40 odst. 1 písm. b), c).

⁴¹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 z 23.10.2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční dopravě, článek 3 odst. 12.

⁴² Ustanovení § 2553 odst. 3 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník

⁴³ Ustanovení § 763 odst. 3 zákona č. 40/1964 Sb.: „Nebyla-li práva uplatněna nejpozději do 6 měsíců, zaniknou“

Vzniká tím cestujícímu nárok na kompenzaci jízdného ze strany dopravce. V nejdetailejší formě jsou způsoby a podmínky kompenzací upraveny v smluvních přepravních podmínkách jednotlivých dopravců. Striktně PŘVOD přistupuje k náhradě škody v případě zpoždění – ta je vyloučena § 42 odst. 4. To je v rozporu s Nařízením 1371/2007, ovšem relevantní články jsou předmětem výluky pro Českou republiku. Toto Nařízení upravuje i podmínky a další možnosti kompenzace jízdného (viz. kapitola 4.4).

Z výroční zprávy o kvalitě služeb největšího českého železničního dopravce Českých drah, která je k nalezení na webu Evropské agentury pro železnice, se dozvíme, že v 73 % případů přijedou v dálkové přepravě vlakové spoje včas. U spojů regionálních je tato včasnost v míře 91 %. Zpoždění nad 5 minut je registrováno u 28 % spojů dálkové přepravy.⁴⁴ Obdobné statistiky vykazují i soukromí dopravci, u kterých jsou však data zkrácena menším počtem vlakových souprav.

Řádným způsobem je přeprava provedena, jestliže je nejen včasná, ale zároveň jsou splněny i kvalitativní požadavky a je v souladu s právními předpisy. Za takové požadavky se dá považovat § 14 PŘVOD, kde jsou stanoveny povinnosti pro dopravce, které musí v souvislosti s přepravou splňovat. Jedná se zejména o povinnost informovat cestující o jízdních řádech, tarifech, smluvních přepravních podmínkách, povinnost dopravce zajišťovat prodej jízdenek ve stanici, oznamovat zpoždění spoje a jeho délku, názvy stanic, vydat písemné potvrzení o omezení, zastavení dopravy či zpoždění na žádost cestujícího, atd. Požadavek na řádný průběh přepravy je v úzkém vztahu k požadavku na bezpečnost a pohodlí cestujícího, což řadím jako samostatné právo cestujícího.

Systematicky jsem usadil toto právo na první místo, protože jej považuji za základ pro provedení přepravy. Cestující v první řadě plánuje svou cestu podle svých časových možností, a když se přeprava neshoduje v časových aspektech se zveřejněným jízdním řádem, je tím narušeno oprávněné očekávání cestujícího, které plyne z přepravní smlouvy. Navíc v okamžiku, kdy cestující pokračuje navazujícím železničním přípojem nebo v případě tzv. intermodální přepravy využije k další cestě jiný druh dopravního prostředku a dojde ke zpoždění výchozího spoje, může tím být narušen časový plán cestujícího ve větší míře. Nová úprava v občanském zákoníku

⁴⁴ Dostupný na: https://pdb.era.europa.eu/interop_docs/ruSQPreports/view.aspx?id=241 [cit. dne 10. 6. 2015]

ovšem znak včasnosti a řádnosti přepravy neuvádí, což je v případě železniční přepravy nutno dohledat v PŘVOD. Vzhledem k tomu, že zákonodárce v podstatě přejal celou úpravu smlouvy o přepravě z občanského zákoníku 1964, nevidím důvod proč není v občanském zákoníku mezi pojmové znaky smlouvy o přepravě opětovně zařazen i požadavek na provedení přepravy řádně a včas.

5.2. Právo na bezpečnost a pohodlí

Elementární povinností dopravce je postarat se o bezpečnost a pohodlí cestujících. Tento požadavek klade bez dalšího občanský zákoník v § 2551, přičemž podrobnosti nechává na přepravním řádu. Je nutno poznamenat, že pojmy bezpečnost a zejména pohodlí jsou pojmy značně neurčité, a proto jejich výklad může být subjektivně zabarven. Současně platí, že dopravce je podřazen režimu § 5 občanského zákoníku a je povinen jednat se znalostí a pečlivostí, která je spojena s výkonem činnosti. S přihlédnutím k příslušnému ustanovení občanského zákoníku 1964, ke komentářové literatuře a povaze tohoto práva je zde nutno pojem přeprava a cestující chápat extenzivně.^{45,46} Nejedná se pouze o přepravu ve smyslu přemístění, ale také o činnosti bezprostředně předcházející a navazující na přepravu. Proto i pod pojmem cestující je nutno chápat osoby, které plánují provést přepravu anebo ji už dokonaly.

Bezpečností se rozumí souhrn opatření směřující k ochraně zdraví, života a majetku cestujících. Jak již bylo uvedeno, přeprava, obzvláště železniční, svou povahou představuje riziko nejen pro cestující a zaměstnance dopravce, ale také pro osoby nezúčastněné na dopravě, pro životní prostředí či přírodu. Požadavek na bezpečnost je zdůrazněn veřejnoprávními předpisy, které stanovují přesné technické specifikace dráhy samotné, jakož i dopravních prostředků po ní se pohybujících. V preambuli Nařízení 1371/2007 je zmíněn požadavek k přijetí opatření směřujících k zajištění osobní bezpečnosti ve stanicích i ve vlacích a článek 26 Nařízení tuto povinnost dopravcům přímo ukládá. Právě bezpečnost cestujících představuje maximum, kterého musí dopravce dosáhnout, a v případě konfliktu s ostatními právy jí mohou ostatní práva cestujících ustoupit, např. pohodlí či včasnost. Dopravce zajišťuje bezpečnost zejména

⁴⁵ Ustanovení § 761 zákona č. 40/1964 Sb., občanský zákoník.

⁴⁶ 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., s. 2258.

tím, že používá vozidla, která splňují požadavky na bezpečnou a pohodlnou přepravu cestujících s ohledem na délku a charakter spoje (§ 14 odst. 2 PŘVOD). V praxi můžeme narazit na situaci, kdy bezpečnost cestujících a jejich majetku zajišťují zaměstnanci bezpečnostní agentury, kteří se nachází přímo na palubách vlaků.

Část odpovědnosti za bezpečnost přepravy je kladena i na samotné cestující, a to prostřednictvím povinností a omezení v jejich neprospěch. Výčet takových omezení najdeme v § 15 PŘVOD nebo v konkrétních smluvních přepravních podmínkách. Cestujícím tak není dovoleno např. otevírat dveře za jízdy, nastupovat, vystupovat za jízdy, vyhazovat předměty a tak podobně. Neuposlechnutí a nedodržování těchto omezení může zapříčinit v krajním případě vyloučení z přepravy bez nároku na vrácení jízdného.⁴⁷ K zajištění své vlastní bezpečnosti je stojící cestující povinen se za jízdy přidržívat příslušných zařízení, smí se nastupovat a vystupovat jen ve stanici a pokud vozidlo není v pohybu, atd. – vše uvádí § 16 PŘVOD. Zvláštním druhem stanice jsou takové, kde je potřeba dát znamení k tomu, aby vozidlo zastavilo (zpravidla signalizačním zařízením nebo zvednutím paže). Takové stanice či zastávky jsou typické pro regionální železniční tratě, ale nalezneme je i v prostředí městské hromadné dopravy.⁴⁸

Narušení bezpečnosti se v terminologii zákona o dráhách označuje jako mimořádná událost. V § 49 zákona o dráhách je mimořádná událost popsána jako „závažná nehoda, nehoda nebo ohrožení v drážní dopravě, která ohrožuje nebo narušuje bezpečnost, pravidelnost a plynulost provozování drážní dopravy, bezpečnost osob a bezpečnou funkci staveb a zařízení nebo ohrožuje životní prostředí“. Mimořádné události se poté dělí podle závažnosti na nehody, závažné nehody a ohrožení. Závažnou nehodou se rozumí srážka nebo vykolejení drážních vozidel, kde dojde k újmě na zdraví nejméně 5 osob či škodě velkého rozsahu (nad 5 milionů korun). Nehoda nastane tehdy, když dojde k vykolejení či srážce drážních vozidel a nejsou splněny předpoklady pro závažnou nehodu, ale také tehdy, kdy proběhne srážka drážního vozidla s vozidlem silničním, typicky na železničním přejezdu. Škoda musí dosahovat minimální hodnoty 500.000,- Kč, tedy škoda značná.⁴⁹ Ohrožení je podle § 49 odst. 2 chápáno jako událost

⁴⁷ Článek V bod 1 Smluvních přepravních podmínek společnosti RegioJet, a.s.

⁴⁸ První tramvajová zastávka na znamení bude od 8. 12. 2012 [online]. Dostupné z: http://www.ropid.cz/prvni-tramvajova-zastavka-na-znameni-bude-od-8.-12.-2012__s241x1675.html [cit. dne 10. 6. 2015]

⁴⁹ Zákon o dráhách posuzuje výši škody podle kritérií uvedených v zákoně č. 40/2009 Sb., trestní zákoník.

ohrožující plynulost, pravidelnost, bezpečnost provozování drážní dopravy. Šetření mimořádných událostí provádí Drážní inspekce, jedná se o správní úřad podřízený Ministerstvu dopravy, který byl zřízen § 53a zákona o dráhách. Z výroční zprávy Drážní inspekce za rok 2013 vyplývá, že ročně dochází na dráhách v průměru k 4 000 mimořádných událostí, při kterých dochází přibližně k 230 úmrtím a 600 zranění. Z těchto statistik plyne, že nejvíce dochází k nehodám, a to na dráze tramvajové především z příčin, které nejsou na straně provozovatele.⁵⁰

Další komponent tohoto práva je tvořen pohodlím při přepravě. Pohodlí se dá vykládat jako subjektivní vnímání komfortu cestujících, který pociťují během přepravy. Míra pohodlí je individuální pro každého cestujícího, stejně tak jako je dána druhem přepravy. Platí princip oprávněného očekávání ze strany cestujícího, jakož i povinnost dopravce provádět činnost profesionálně a s odbornou péčí, jak stanoví § 5 občanského zákoníku. Dopravce přitom musí dodržovat určité standardy kvality pohodlí, které se mohou lišit v závislosti na vozové třídě. Jednou z povinností dopravce je udržovat pořádek, čistotu a klid ve vozidle, což je jedním z předpokladů pro zajištění pohodlí cestujících.⁵¹ Podobně jako v požadavku na bezpečnost, tak i v případě práva na pohodlnou cestu, je třeba součinnosti ze strany cestujícího. Cestujícímu je podle § 15 PŘVOD zapovězeno například kouřit ve vozidlech, chovat se hlučně, reprodukovat hlasitou hudbu anebo zpěv, znečišťovat ostatní cestující nebo vozidlo svým oděvem či jednáním, poškozovat vozidlo, atd.

Cestující si mohou vybrat z vozových tříd, které jsou diferenciovány jak cenově, tak právě standardem pohodlí. Je zřejmé, že vyšší vozová třída bude reprezentovat vyšší standart pohodlí a bude nabízet lepší služby. Na druhou stranu nesmí nastat situace, kdyby cestující v nižší třídě měli cestovat nepohodlně. Za nepohodlí lze považovat i nefungující topení či klimatizace, pokud je ve vlacích k dispozici. Dopravce Regiojet tento nedostatek kompenzuje ve výši 50 – 100 % zaplacené ceny jízdenky.⁵² Cestujícímu náleží právo na obsazení místa k sezení (§ 8 PŘVOD), má však nárok na obsazení pouze jednoho volného místa k sezení, pokud nedisponuje místenkou k sedadlům dalším.

⁵⁰ Dostupné na: http://www.dicr.cz/uploads/Zpravy/DI_VZ_2013.pdf [cit. dne 10. 6. 2015]

⁵¹ Ustanovení § 14 odst. 1 písm. f) vyhlášky č. 175/2000 Sb., PŘVOD.

⁵² Článek IX bod 2 Smluvních přepravních podmínek společnosti RegioJet, a.s.

V případě mimořádných okolností (např. nadměrné zpoždění) se naopak aktivuje povinnost dopravců nabídnout cestujícím zdarma jídlo nebo jiné občerstvení, popřípadě ubytování nebo nezbytný přesun.⁵³ I tento odstavec Nařízení je předmětem výjimky České republiky z Nařízení, proto minimálně do roku 2019 není toto ustanovení obecně závazné.

Další detaily si upravují sami dopravci ve smluvních přepravních podmínkách, proto můžeme narazit na takové nadstandartní služby jako je např. tisk, občerstvení nebo nápoje podávané na palubě vlaků bezplatně. Nicméně povaha těchto služeb je v dispozici dopravce, nejedná se o nárok cestujících.⁵⁴ Za součást práva na pohodlnou přepravu lze požadovat právo na čistotu železničních vozů, železničních stanic, hygienu sociálních zařízení, kvalitu vzduchu ve vozech, klid a nerušený průběh cesty.⁵⁵

Důležitost tohoto práva potvrzuje občanský zákoník tím, že jej zařadil jako druhé ustanovení v systematice přepravy osob. Ačkoliv patří cestování na železnici mezi bezpečnější druhy přepravy, je třeba si uvědomovat rizika, která jsou s ní spojena, což potvrzují i statistiky Drážní inspekce. Evropská unie prostřednictvím svých nařízení upravuje technickou stránku železničního provozu a bezpečnost železničního provozu představuje prioritní zájem. Právo na pohodlí naopak zajišťují především smluvní přepravní podmínky dopravců a PŘVOD při snaze dodržovat minimální normy kvality služeb. Z mého pohledu je právní úprava bezpečnosti a pohodlí cestujících dostačující a nenacházím zde žádné deficity, které by byly cestujícímu k tíži. Naopak snaha železničních podniků o pohodlí cestujících nad stanovený minimální rámec je vítaným rozšířením tohoto práva.

5.3. Právo na přepravu zavazadel

Dalším právem cestujících v přepravě je možnost využít přepravy zavazadla, které má cestující s sebou. Občanský zákoník toto právo zakotvuje v § 2552 a říká, že je možnost přepravovat zavazadlo buď společně s cestujícím, anebo odděleně.

⁵³ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 z 23.10.2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě, článek 18 odst. 2.

⁵⁴ Článek III bod 4 Smluvních přepravních podmínek společnosti RegioJet, a.s.

⁵⁵ Příloha III – Minimální normy kvality služeb, Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 z 23.10.2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě

Zavazadlem se rozumí „snadno přenosná věc, kterou vzhledem k rozměrům a hmotnosti lze snadno umístit ve vozidle nebo bez obtíží naložit a nemůže-li tato věc svou povahou poškodit nebo znečistit cestující nebo vozidlo“.⁵⁶ Tato pozitivní definice zavazadla je doplněna i korektivem, který je k nalezení v § 19 PŘVOD. Jsou vyloučena zavazadla nebo jejich obsah, který by mohl způsobit poškození vozidla, újmu na životě, zdraví, majetku, jakož i věci neskladné. Dále je zakázáno přepravovat nabitě zbraně, výbušné, jedovaté, radioaktivní, žíravé, těkavé věci, věci o hmotnosti vyšší než 50 kg a další nebezpečné materiály. Smluvní přepravní podmínky dopravců mohou tyto výluky rozšířit.⁵⁷

Z výše uvedeného vyplývá, že přeprava zavazadla podléhá dvojímu režimu. Buď bude přepravováno společně s cestujícím a pod jeho dohledem, anebo odděleně od cestujícího. Pokud bude toto zavazadlo přepravováno odděleně, platí, že musí být přepraveno do místa určení nejpozději ve stejnou dobu jako cestující. Základní ustanovení občanského zákoníku konkretizuje PŘVOD, který přepravě zavazadel věnuje část třetí. Zvláštní úprava je uvedena v příloze I Nařízení č. 1371/2007, která ve formě Přípojku A k Úmluvě COTIF v hlavě III stanovuje podmínky přepravy příručních zavazadel, zvířat, cestovních zavazadel a vozidel.

Zavazadla, která se přepravují společně s cestujícím se podle PŘVOD ještě dále dělí na ruční zavazadla a spoluzavazadla. Ručním zavazadlem (podle Nařízení č. 1371/2007 označováno též jako příruční zavazadlo) se podle § 20 PŘVOD rozumí zavazadlo, které lze umístit nad či pod sedadlem cestujícího. Takové ruční zavazadlo je přepravováno bezplatně a dohlíží na něj sám cestující. Spoluzavazadlo je definováno v § 21 PŘVOD jako věc, která svým rozměrem přesahuje rozměry ručního zavazadla a vyžaduje umístění na zvlášť určeném místě v prostoru pro cestující. Na rozdíl od ručního zavazadla je povinen cestující zaplatit cenu za přepravu, nová přepravní smlouva se ovšem neuzavírá.⁵⁸

Zavazadla, která se přepravují odděleně od cestujícího, se označují podle § 22 PŘVOD jako cestovní zavazadla. Cestovní zavazadlo se přijímá k přepravě na základě uzavření samostatné přepravní smlouvy, dokladem pro cestujícího o přijetí takového

⁵⁶ Ustanovení § 2 písm. i) vyhlášky č. 175/2000 Sb., PŘVOD

⁵⁷ Článek VIII bod 5 Smluvních přepravních podmínek společnosti RegioJet, a.s.: zákaz přepravovat kola, s výjimkou těch, které slouží jako kompenzační pomůcka pro vybrané skupiny cestujících

⁵⁸ Za ruční zavazadlo se ve smyslu Smluvních přepravních podmínek ČD dá považovat např. kufr, batoh, kabelka, za spoluzavazadlo např. jízdní kolo

zavazadla je zavazadlový lístek, jehož obsahem jsou údaje jako jméno dopravce, název příslušných stanic, údaje o spoji, atd. Tento režim je odlišný v tom, že cestující nemá bezprostřední kontrolu nad zavazadlem, to je umístěno v odděleném prostoru a za manipulaci a nakládání je odpovědný dopravce. Tato právní konstrukce vyvolává nejistotu ohledně povahy tohoto závazku, neb občanský zákoník v § 2552 formuluje oddělenou přepravu zavazadla jako jednu z možností přepravy zavazadla. Naopak z dikce § 22 PŘVOD vyplývá nutnost uzavřít samostatnou přepravní smlouvu. Tento nesoulad zachytil komentář k občanskému zákoníku 1964, ovšem ani s přijetím a účinností aktuálního občanského zákoníku nedošlo ke změně tohoto stavu.⁵⁹

Speciální model přepravy zavazadel představuje přeprava zásilek. Dle § 36 odst. 1 PŘVOD je zásilka definována jako věc, která naplňuje znaky cestovního zavazadla, ale osoba podávající zásilku se sama nepřepravuje. Opět se uzavírá separátní smlouva o přepravě zásilky a dokladem o přijetí zásilky je přepravenka. V této přepravence je mimo základních údajů uvedena i osoba, která zásilku v místě určení převezme – tato osoba se nazývá příjemce zásilky. Odesílatel za přepravu zásilky platí dopravci dovozně.

Pod režim zavazadel spadá i přeprava živých zvířat. Ty je možno přepravovat za podmínek, že takové zvíře neohrozí zdraví, bezpečnost ostatních cestujících a nezpůsobí škodu či znečištění cestujícím ani vozidlu. Taková živá zvířata musí být uzavřena v klecích, koších či jiných schránkách. Výjimku tvoří pes, kterého postačí držet na vodítku a vybavit náhubkem. Z přepravy nelze vyloučit ani odmítnout přepravu vodícího psa nevidomé osoby nebo služebního psa. Smluvní přepravní podmínky mohou upravovat odlišně přepravu zvířat.

V hlavě II části druhé PŘVOD zaujímá zvláštní postavení § 11, který se týká přepravy dětských kočárků a jízdních kol. Specifikum spočívá v tom, že jejich přeprava záleží na technickém provedení vozidla. Pokud vozidlo umožňuje převoz těchto zařízení, považuje se bicykl resp. dětský kočárek za ruční zavazadlo anebo za spoluzavazadlo (podle konkrétních smluvních přepravních podmínek). Ve zbytku se použije ustanovení o přepravě cestovních zavazadel. Přepravu jízdních kol zmiňuje i článek 5 Nařízení č. 1371/2007, který obecně umožňuje vstup cestujícím s jízdním kolem (i za úplatu), pokud s nimi lze jednoduše nakládat a drážní vozidlo to dovoluje.

⁵⁹ 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., s. 2265.

Občanský zákoník v § 2581 upravuje situaci, kdy nedojde k vyzvednutí zavazadla či zásilky. Z povahy věci se jedná pouze o cestovní zavazadla a zásilky, protože ostatní zavazadla jsou pod dohledem cestujícího a nedochází k předání dopravci. Pokud je tedy osoba oprávněná k vyzvednutí (sám cestující nebo příjemce zásilky) v prodlení s vyzvednutím zavazadla či zásilky déle než 6 měsíců, může dopravce tuto věc prodat na účet oprávněné osoby. Dopravce je povinen informovat o takovém záměru oprávněnou osobu a případně stanovit dodatečnou lhůtu k vyzvednutí, jedná-li se o věc větší hodnoty. Částka představující vyšší hodnotu odpovídá 5.000,- Kč a více.⁶⁰ V opačném případě může provést prodej bez dalšího. Lhůta může být zkrácena, zejména jedná-li se o věci nebezpečné povahy nebo věci podléhající rychlé zkáze (např. chemikálie, potraviny, atd.). PŘVOD popisuje v § 34 postup v případě nevyzvednutí cestovního zavazadla. Takové zavazadlo je označeno jako neodebrané cestovní zavazadlo a dopravce jej skladuje za smluvní úhradu. Lhůta pro vyzvednutí je značně kratší a v případě, že si do 30 dnů od vyzvání oprávněná osoba nevyzvedne zavazadlo, dojde k jeho prodeji. Pokud se nepodaří věc prodat nebo dojde ke zkáze věci, považuje se za odpad podle zákona o odpadech. Úpravu v PŘVOD je nutno hodnotit kriticky, protože občanský zákoník neumožňuje přepravním řádům lhůtu zkrátit.⁶¹ De lege ferenda je nutno přemýšlet o uvedení PŘVOD v soulad s občanským zákoníkem.

5.4. Právo na vrácení jízdného

Smlouva o přepravě má povahu úplatnou a při jejím uzavírání je cestující povinen zaplatit cenu za přepravu označované jako jízdné.⁶² Výše ceny za přepravu vyplývá zpravidla z tarifů jednotlivých dopravců s přihlédnutím k omezením, které stanovuje zákon o cenách a výměr Ministerstva financí. Doklad o zaplacení jízdného se nazývá jízdní doklad. Ten může být ve formě jízdenky pro jednotlivou jízdu, jízdenky časové či zvláštního průkazu. Náležitosti jednotlivých jízdních dokladů jsou uvedeny v § 5 PŘVOD a patří mezi ně především údaje o dopravci, výši jízdného, nástupní a cílové stanici, platnosti a další. Smluvní přepravní podmínky dopravců považují za

⁶⁰ Hulmák, M. a kol.: *Občanský zákoník VI. Závazkové právo. Zvláštní část (§ 2055–3014). Komentář. 1. vydání.* Praha : C. H. Beck, 2014, 2072 s. 1028.

⁶¹ Ustanovení § 2851 odst. 2 občanského zákoníku říká, že je možno přepravním řádem lhůtu zkrátit v odůvodněných případech a jen u některých zavazadel, nikoliv generálně.

⁶² Ustanovení § 3 odst. 1 vyhlášky č. 175/2000 Sb., PŘVOD.

jízdní doklad i číslo rezervace, různé formy elektronických jízdenek, popřípadě jízdenku v kombinaci s místenkou.^{63,64} Jízdní doklad je považován za neplatný podle kritérii v § 6 PŘVOD. To jsou případy, kdy v jízdním dokladu nejsou vyplněny nezbytné údaje, chybí fotografie, údaje byly neoprávněně pozměněny či neodpovídají skutečnosti, doklad je používán neoprávněnou osobou, atd.

Prodej jízdenek zajišťuje především dopravce, a to před nástupem do vozidla. Pokud nelze zakoupit jízdenku před nástupem, musí dopravce umožnit nákup po nástupu do vozidla.⁶⁵ Bezprostředně po zaplacení jízdného obdrží cestující od dopravce příslušnou jízdenku. Zde vzniká povinnost cestujícího zkontrolovat jízdenku, zdali odpovídá jeho požadavkům. Pokud si cestující nezakoupí jízdenku před nástupem do drážního vozidla či nejpozději bezodkladně po nástupu do vozidla a je přepravován bez platné jízdenky, považuje se za cestujícího, který se neprokázal platným jízdním dokladem. Další postup upravuje zákon o dráhách v § 37 odst. 5 písm. b) a praví, že takový cestující je povinen zaplatit jízdné a k tomu přírážku k jízdnému. Pokud tak neučiní, je povinen prokázat se osobním dokladem za účelem vymáhání jízdného a přírážky k jízdnému. Podle zákona o dráhách činí maximální přírážka 1.500,- Kč, ponechává se však na dopravcích, aby tuto částku moderovali, nesmí však přesáhnout stanovených 1.500,- Kč.^{66 67}

Cestující ve veřejné osobní drážní dopravě má právo na vrácení jízdného. Toto právo vzniká při neprovedení přepravy z důvodů na straně dopravce, anebo z důvodů na straně cestujícího. Úprava v PŘVOD myslí na obě tyto situace a v § 40 této vyhlášky jsou vymezeny případy, kdy cestujícím náleží právo na vrácení jízdného či na provedení jiného náhradního plnění ze strany dopravce.

Provedení přepravy má být v ideálním případě řádné a včasné. Mohou ale nastat situace, kdy k přepravě nedojde vůbec, anebo k přepravě dojde, ale není provedena včas. V případě, že k provedení přepravy nedojde vůbec z důvodů na straně dopravce, má cestující nárok na vrácení jízdného v plné výši. Pokud dojde při přepravě ke

⁶³ Článek IV bod 2 Smluvních přepravních podmínek společnosti RegioJet, a.s.

⁶⁴ Článek 6 odst. 4 Smluvních přepravních podmínek LEO Express a.s.

⁶⁵ Ustanovení § 7 odst. 2 vyhlášky č. 175/2000 Sb., PŘVOD.

⁶⁶ Článek 5 odst. 3 Smluvních přepravních podmínek LEO Express a.s.: Přírážka k jízdnému je stanovena ve výši 1.000,- Kč.

⁶⁷ Článek 77 Smluvních přepravních podmínek Českých drah pro veřejnou osobní drážní dopravu: Přírážka k jízdnému činí 1.000,- Kč, bude však snížena na 400,- Kč, pokud ji cestující zaplatí na místě či ve lhůtě 14 dní od vzniku povinnosti zaplatit dlužnou částku.

zpoždění spoje takového rozsahu, které zapříčiní ztrátu přípoje, má cestující nárok na přepravu do cílové stanice nejbližším vhodným spojem. Jestliže z důvodu takového zpoždění vzdá další jízdu, má cestující nárok na vrácení části jízdného za neprojetý úsek cesty. Další eventualitu představuje situace, kdy se cestující vzdá jízdy z důvodu zpoždění spoje o více než 60 minut z nástupní stanice. Tehdy má cestující nárok na vrácení jízdného v plném rozsahu. Dále PŘVOD pamatuje na vrácení rozdílu jízdného, jestliže byl přepraven v nižší vozové třídě, než kterou si zakoupil, nebo jestli z takového důvodu úplně vzdá svou cestu. Obdobný nárok vzniká cestujícímu i v případě, kdy má platnou místenku a nebylo mu přiděleno rezervované místo ve spoji, zde však výše zaplacené částky činí pětinasobek ceny místenky. Smluvní přepravní podmínky dopravců hovoří o vrácení jízdného jako o návratku. Tyto návratky a podmínky jejich uplatňování korelují s ustanoveními v PŘVOD.

V případě, že nedojde k přepravě z důvodu na straně cestujícího, má takový cestující právo na vrácení zaplaceného jízdného, pokud jízdenku dopravci vrátí nejpozději v den odjezdu, nebo před odjezdem spoje. Pokud cestující zmešká odjezd spoje, nemá právo na vrácení jízdného. Stejně tak nenáleží cestujícímu náhrada jízdného, jestliže svým chováním zavinil příčinu k vyloučení z přepravy.

Práva cestujících na vrácení jízdného uplatňuje u dopravce ten, kdo předloží originál jízdenky společně s odůvodněnou písemnou či ústní žádostí. Je třeba dodržet prekluzivní lhůtu, kterou stanovuje PŘVOD v § 39 odst. 1, která činí 6 měsíců.⁶⁸ Odstavec 2 téhož ustanovení dále ukládá dopravcům lhůtu 3 měsíců k vyřízení této žádosti.

5.5. Právo cestujících na informace

Práva cestujících v přepravě obecně tvoří relativně široký katalog, který je rozmělněn do velkého množství předpisů evropských, mezinárodních a vnitrostátních. Ačkoliv práva cestujících mohou být v různých druzích dopravy svým obsahem velmi podobná, tak existují mnohé rozdíly v podmínkách jejich uplatňování dané zejména specifickou povahou dopravních prostředků. Jinak se posuzuje právo na bezpečnost či

⁶⁸ Tato prekluzivní lhůta nelze zaměňovat s promlčecí lhůtou dle § 2553 odst. 3 občanského zákoníku. Ta se vztahuje pouze na uplatňování práva z přepravy, která nebyla provedena včas.

právo na náhradu v případě zpoždění v přepravě letecké v komparaci s přepravou železniční. Tato odůvodněná různorodost však v konečném důsledku nejvíce dopadá na cestující, protože si všechna svá práva neuvědomují nebo se jich vzdávají z důvodů složitosti jejich vymáhání. Evropské unii velmi záleží na osvětové informační kampani pro cestující a v preambuli Nařízení č. 1371/2007 uvádí, že právem cestujícího na železnici je právo být informován o těchto právech, která mu náleží. V širším pojetí lze do tohoto práva začlenit i informace o dopravcích, o prodeji jízdních dokladů, o možnostech odstoupení od cesty, jakož i požadavek transparentnosti těchto informací. Je to jeden ze základních komponentů práva na přepravu a umožňuje informovaným cestujícím kvalifikovaně vystupovat v právním poměru vůči dopravci. Sdělení Evropské Komise o právech cestujících ve všech druzích dopravy představuje deset práv, která tvoří základ práv cestujících v EU. Referenčními zásadami jsou kromě zásady nediskriminace a okamžité a přiměřené pomoci i správné, včasné a přístupné informace.⁶⁹

Jádrem této úpravy je článek 8 Nařízení č. 1371/2007, který ukládá povinnost zpřístupnit informace na žádost cestujícího. Výčet zpřístupňovaných informací nalezneme v příloze II Nařízení pod názvem „Minimální informace poskytované železničními podniky nebo prodejci přepravních dokladů“. Z povahy věci plyne, že kromě těchto základních informací mohou dopravci podle vlastního uvážení publikovat další informace nad rámec této přílohy. Zmíněná příloha upravuje informace, které je nutné zpřístupnit před cestou, jakož i během jízdy. Před jízdou platí povinnost uvést informace o všeobecných smluvních podmínkách, jízdních řádech, podmínkách přepravy pro osoby zdravotně postižené či jinak omezené, pro jízdní kola, ale také o službách dostupných ve vlaku, o možnostech reklamací a stížností. Během jízdy dopravce zpřístupní informace o službách, o příští stanici, míře zpoždění, otázkách bezpečnosti, popř. hlavních přípojích. O rozsahu této informační povinnosti rozhodoval i Soudní dvůr EU ve věci Westbahn Management GmbH proti ÖBB-Infrastruktur AG, kde konstatoval, že informace o hlavních přípojích, o jejich odjezdech, zpožděních či odřeknutích je potřeba poskytovat nezávisle na tom, který železniční podnik je zajišťuje. Provozovatel infrastruktury (v České republice je jím SŽDC) musí informovat

⁶⁹ *SDĚLENÍ KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ Evropská vize pro cestující: sdělení o právech cestujících ve všech druzích dopravy* /* KOM/2011/0898 v konečném znění */

železniční podniky o přípojích jiných dopravců nediskriminačním způsobem.⁷⁰ Jak je uvedeno v článku 8 odst. 3 Nařízení, tyto informace jsou poskytovány v nejvhodnější podobě, s přihlédnutím k potřebám osob zrakově či sluchově postižených. Je nutné opět připomenout, že i tento článek Nařízení podléhá výjimce České republiky z Nařízení, tak jak je uvedeno v zákoně o dráhách. Reálná situace ovšem odpovídá požadavkům Nařízení a dopravci informují pasažéry způsobem rozsahově obdobným.

Informační povinnost dopravců se úzce vztahuje rovněž na prodej jízdních dokladů, tak jak je uvedeno v kapitole 5.4. této práce. K tomu existuje možnost železničních podniků zřizovat cestovní informační a rezervační systémy podle specifikací uvedených ve směrnici 2001/16/ES, o interoperabilitě transevropského konvenčního železničního systému. Jedná se o soubor předpisových, technických a provozních podmínek pro bezpečný a nepřerušovaný provoz vlaků. Zároveň platí fakt, že při nakládání s osobními údaji cestujících při aplikaci těchto informačních systémů, nesmí dojít k jejich zpřístupnění třetím stranám.⁷¹

Transparentním přístupem k informacím se rozumí informace o plné ceně jízdního dokladu. To znamená, že je na první pohled zřejmé, co je ve službě zahrnuto, co je jejím obsahem. Existují totiž případy, typicky u elektronického objednávání jízdních dokladů, kdy cena jízdního dokladu může být navýšena o různé skryté poplatky, poplatky za použití platební karty a další platby, o kterých cestující v prvotním okamžiku nebyl informován. Za tímto účelem byla přijata směrnice 2011/83/EU, o právech spotřebitelů, která ve věci přepravy osob zakazuje obchodníkům poplatky za platbu služeb, další dodatečné platby bez souhlasu spotřebitele a dále upravuje elektronický způsob prodeje jízdních dokladů.⁷²

Jedním ze způsobů, jakým v praxi může být právo na informace realizováno, je možnost dopravců vydat aplikace do smartphonů, prostřednictvím kterých se cestující může dozvědět o svých právech, popřípadě nakupovat jízdní doklady či být informován

⁷⁰ *Rozsudek Soudního dvora ze dne 22.11.2012 ve věci C-136/11, Westbahn Management GmbH proti ÖBB-Infrastruktur AG*

⁷¹ *Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 z 23.10.2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční dopravě, článek 10 odst. 5.*

⁷² *Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/83/EU ze dne 25. října 2011 o právech spotřebitelů, kterou se mění směrnice Rady 93/13/EHS a směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/44/ES a zrušuje směrnice Rady 85/577/EHS a směrnice Evropského parlamentu a Rady 97/7/ES Text s významem pro EHP, článek 8 odst. 2, článek 19 a 22.*

o zpožděních, výlukách a podobně.⁷³ Moderní přístup zvolila Evropská komise, která publikovala aplikaci Práva cestujících („*Your passanger rights at hand*“) dostupnou ke stažení pro platformu Android, Blackberry, Apple iOS a Windows Phone.⁷⁴ V této aplikaci jsou k nalezení práva cestujících rozdělená podle druhů přepravy a upraveny jednotlivé situace, do kterých se může cestující během přepravy dostat. Výhodou je aktuálnost, přehlednost a překlad aplikace do příslušných unijních jazyků, včetně češtiny.

Z pohledu cestujících se jedná jednoznačně záslužný počín ze strany Evropské unie a velký přínos pro rozšíření povědomí o právech cestujících nejen v železniční dopravě. Vzhledem k relativní složitosti systému práv v dopravě, jejich následné vymahatelnosti a nutnosti komunikovat s dopravci resp. příslušnými vnitrostátními subjekty, které dohlíží na dodržování Nařízení, je právo na informace leckdy klíčem k uplatnění dalších práv, která pramení ze smlouvy o přepravě osob. Normotvorbu Evropské unie, která míří na transparentnost jednání dopravců a na moderní komunikační prostředky, hodnotím jednoznačně pozitivně, protože vnáší vyšší stupeň právní jistoty při přepravě po území členských států Evropské unie.

5.6. Právo podávat stížnosti

Každý cestující má v případě nespokojenosti s uplatňováním svých práv u železničního podniku právo na rychlé a přístupné vyřízení stížností. Toto právo explicitně vyplývá z Nařízení č. 1371/2007. V zákoně o dráhách, ani v PŘVOD bychom jej nenašli. Někteří dopravci ovšem tuto materii přejali do vlastních smluvních přepravních podmínek. V Nařízení je toto právo zakotveno v článku 27, který ukládá povinnost dopravcům zavést mechanismus pro vyřízení stížností, který se týká práv a povinností podle tohoto Nařízení. Za tímto účelem železniční podnik zveřejní kontaktní údaje a příslušný jednací jazyk. Zároveň Nařízení stanovuje lhůty, během kterých musí být stížnost vyřízena. Odpověď s vysvětlením musí adresát stížnosti vydat do 1 měsíce, v odůvodněných případech může být lhůta prodloužena až na 3 měsíce.

⁷³ Aplikace *Můj vlak od Českých drah, LEO Express jízdenky, či aplikace Jízdenky od skupiny Student Agency*

⁷⁴ Více na: <http://ec.europa.eu/transport/passenger-rights/cs/mobile.html> [cit. dne 10. 6. 2015]

Stížnost adresuje cestující u železničního dopravce, prodejce přepravních dokladů, provozovatele stanice anebo u orgánu zodpovědného za kontrolu prosazování Nařízení. Tímto orgánem je podle § 55 odst. 3 zákona o dráhách Drážní úřad, který je podřízen Ministerstvu dopravy. Primárně musí stížnost směřovat vůči dopravci, prodejci či provozovateli stanice. Pokud není stížnost ve stanovené lhůtě vyřízena anebo cestující nesouhlasí s odpovědí, může se obrátit na Drážní úřad, který záležitost prošetří. Stížnost je možno podat na autorizovaném formuláři stížnosti, který je k nalezení na webu Drážního úřadu.⁷⁵

Úpravu stížností ve smluvních přepravních podmínkách zahrnuje v rozsahu dle Nařízení dopravce České dráhy⁷⁶ a LEO Express.⁷⁷ Pro ilustraci, na základě Zprávy o kvalitě poskytovaných služeb ČD, a.s. vypracované dle článku 27 odst. 3 Nařízení, České dráhy registrovaly v roce 2014 v průměru 6,52 stížností na 100 000 cestujících, z nichž 2,29 bylo oprávněných. Průměrná délka vyřízení stížnosti činila 12 dní, oproti 30 dnům, které stanovuje nařízení.⁷⁸

5.7. Práva osob zdravotně postižených

Prozařujícím principem právních předpisů Evropské unie týkajících se přepravy je zejména zákaz diskriminace. K diskriminaci nemusí docházet jen na základě státní příslušnosti, tak jak ji zakazuje článek 18 SFEU, ale rovněž na základě zdravotního postižení nebo omezených schopností pohybu či orientace. Tato nediskriminace se má projevovat především v absenci překážek a zvýšených nákladů zdravotně postižených cestujících při rezervaci, nákupu jízdenek, jakož i nástupu takového cestujícího do příslušného dopravního prostředku. Za takovou překážku by se dal považovat požadavek na doprovod osoby se zdravotním postižením osobou jinou.⁷⁹ Preambule Nařízení č. 1371/2007 také zmiňuje fakt, že osoby zdravotně postižené a osoby s omezenou schopností pohybu či orientace mají mít stejnou možnost využívat

⁷⁵ Dostupný na: http://www.ducr.cz/drurad/2013/prcest_stiz.pdf [cit. dne 10. 6. 2015]

⁷⁶ Článek 240 Smluvních přepravních podmínek Českých drah pro veřejnou osobní drážní dopravu

⁷⁷ Článek 14 Smluvních přepravních podmínek LEO Express a.s.

⁷⁸ Dostupný na: https://pdb.era.europa.eu/interop_docs/ruSQPreports/view.aspx?id=241 [cit. dne 10. 6. 2015]

⁷⁹ SDĚLENÍ KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ Evropská vize pro cestující: sdělení o právech cestujících ve všech druzích dopravy /* KOM/2011/0898 v konečném znění */

železniční přepravu jako ostatní osoby. Vychází to zejména z práva na volný pohyb a zákazu diskriminace.

Osobou zdravotně postiženou nebo osobou s omezenou schopností pohybu a orientace se rozumí „osoba, jejíž pohyblivost je při použití dopravního prostředku snížena v důsledku jakéhokoliv tělesného postižení (smyslového nebo pohybového, trvalého nebo dočasného), mentálního postižení nebo nezpůsobilosti nebo jakékoli jiné příčiny zdravotního postižení nebo věku a jejíž stav vyžaduje, aby jejím potřebám byla věnována odpovídající pozornost a byly jim přizpůsobeny služby, které jsou poskytované všem cestujícím“.⁸⁰ Tyto osoby vyžadují zvláštní zacházení, a to především z hlediska technické bezpečnosti dopravních zařízení, ale i fyzické bezpečnosti samotných zdravotně postižených cestujících. Asistenci takovým cestujícím poskytují především školení zaměstnanci dopravce. V dnešní době by měli dopravci zajišťovat bezbariérové přístupy k přepravě, univerzální architektonické, komunikační a designové postupy (např. použití Braillova písma), bohužel v praxi zavádění těchto opatření není samozřejmostí. Již zmíněný nutný doprovod osoby zdravotně postižené osobou další je považován za diskriminační, a pokud již osoba doprovázející cestuje se zdravotně postiženým cestujícím, má právo na bezplatnou přepravu. Stejně tak mají dopravci zaručit přepravu příslušného vybavení zdravotně postižených cestujících, popř. vodičích či asistenčních psů.^{81,82} Souhrnně se práva ve prospěch zdravotně postižených cestujících označují jako právo na mobilitu.

V české právní úpravě bychom našli zmínku o právech osob s omezenou schopností pohybu a orientace, popř. osob invalidních v části druhé hlavě II PŘVOD. Přeprava cestujících s omezenou schopností pohybu a orientace je zachycena v § 12 PŘVOD a přiznává takovým cestujícím právo na sezení na speciálně vyhrazených či označených sedadlech. Ostatní cestující jsou povinni takové sedadlo uvolnit v případě nutnosti. PŘVOD v § 12 odst. 2 navazuje povinností dopravce taková sedadla vyhradit a označit. Další dílčí úprava v PŘVOD se týká přepravy osob na vozíku pro invalidy, tu najdeme v § 13. Přeprava cestujících na invalidním vozíku je specifická po technické stránce a vyžaduje od dopravců zvýšené náklady a snahu pro přepravu těchto osob. Pro

⁸⁰ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 z 23.10.2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě, článek 3 odst. 15.

⁸¹ Srov. s § 23 odst. 5 vyhlášky č. 175/2000 Sb., PŘVOD.

⁸² SDĚLENÍ KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ Evropská vize pro cestující: sdělení o právech cestujících ve všech druzích dopravy /* KOM/2011/0898 v konečném znění */

bezpečnou a pohodlnou přepravu invalidních cestujících by měl dopravce zajistit nízkopodlažní vozy, nájezdové plošiny, zvýšené platformy na nástupištích, ale také vyškolení personálu pro poskytnutí kvalifikované asistence osobám na invalidním vozíku. Dopravce v jízdním řádu označí spoje určené pro přepravu cestujících na vozíku pro invalidy. Podrobnosti o přepravě osob s omezenou schopností pohybu a orientace a osob na invalidním vozíku stanoví dopravci ve svých smluvních přepravních podmínkách.

Smluvní přepravní podmínky českých dopravců na celostátní dráze konkretizují paragrafy PŘVOD a u jednotlivých dopravců bychom našli mírné rozdíly v zacházení. Podle smluvních přepravních podmínek existují 2 režimy přepravy osob s omezenou schopností pohybu a orientace – případy, kdy není nutná pomoc od pověřené osoby dopravce při nástupu a výstupu a kdy je nutná pomoc této osoby. Pokud cestující potřebuje pomoc pověřené osoby, dopravce je povinen nahlásit svou cestu do 24 hodin před pravidelným odjezdem vlaku. V případě, že si objedná takovou pomoc, je cestující povinen se ohlásit alespoň 30 minut před plánovaným odjezdem daného spoje. Takovou úpravu nalezneme v smluvních přepravních podmínkách Českých drah a LEO Expressu. Dopravce Regiojet vyžaduje v určitých stanicích ohlášení přepravy 48 hodin předem, a to z důvodu objednání externí plošiny k nástupu cestujících na invalidním vozíku.⁸³ Na druhou stranu dostačuje, když se cestující k přepravě dostaví nejpozději 15 minut před odjezdem spoje. Přeprava cestujících na invalidním (také označovaný jako ortopedický) vozíku může být odmítnuta, pokud je v daném spoji vyčerpána kapacita míst pro přepravu osob na vozíku nebo pokud to neumožňuje technická vybavenost nástupní či výstupní stanice nebo v případě, kdy cestující nedodržel stanovené lhůty.⁸⁴

85

Velký důraz na přepravu osob zdravotně postižených klade Evropská unie a v klíčovém Nařízení č. 1371/2007 této materii věnuje kapitolu V. Výchozím požadavkem je princip nediskriminace pro přepravu těchto cestujících. Stejným způsobem musí dopravce jednat i při zpřístupňování informací zdravotně postiženým cestujícím, včetně odůvodněného odmítnutí jejich přepravy.⁸⁶ Jádrem unijní úpravy je

⁸³ Článek VII bod 4 Smluvních přepravních podmínek společnosti RegioJet, a.s.

⁸⁴ Článek 10 odst. 16 Smluvních přepravních podmínek LEO Express a.s.

⁸⁵ Článek 118 Smluvních přepravních podmínek Českých drah pro veřejnou osobní drážní dopravu

⁸⁶ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 z 23.10.2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě, článek 20 odst. 2.

vyjádřeno v podobě pomoci zdravotně postiženým cestujícím. Pomoc jim přísluší jak v železničních stanicích před odjezdem vlaku, tak poté ve vlaku samotném. Taková pomoc přitom musí být poskytována bezplatně. Zdravotně postiženým cestujícím náleží stejná míra pohodlí a služeb jako všem ostatním cestujícím. Dále Nařízení stanovuje podmínky pomoci, které jsou zohledněny již ve smluvních přepravních podmínkách dopravců (viz. výše) – jedná se o oznámení přepravy alespoň 48 hodin předem, dostavení se na místo přepravy v čase stanoveném před odjezdem spoje (maximálně 60 minut předem). Najdeme zde aspekty, které smluvní přepravní podmínky upravují příznivějším způsobem pro cestující než samotné Nařízení, to ovšem upravuje spíše rámcovou úpravu přepravy cestujících se zdravotním postižením.

Mé zhodnocení této úpravy není úplně pozitivní, protože stále je kladeno velké množství překážek a podmínek pro zdravotně či pohybově omezené cestující, které ztěžují přepravu. Řešením by mohla být užší spolupráce mezi dopravci a SŽDC, která by vyústila v technické a technologické usnadnění nástupu a výstupu osob na invalidních vozících. Zejména na regionálních tratích může tento aspekt vyvolávat až nemožnost přepravy takových cestujících. Dalším nelichotivým faktem je, že si osoby s omezenou pohybovou schopností musí svou cestu dlouhodobě plánovat (někdy až 48 hodin předem), což může vést k omezení jejich práva na svobodu pohybu. Na druhou stranu je třeba přiznat skutečnost, že investice do bezbariérových stanic a vozů představují velkou překážku jak pro dopravce, tak pro provozovatele dráhy a bezproblémová přeprava pohybově omezených cestujících je tak stále spíše přáním nežli realitou. Zpráva Komise Evropskému parlamentu a Radě o uplatňování nařízení č. 1371/2007 konstatuje, že Nařízení v oblasti práva na mobilitu je aplikováno dostatečně a zmíněná práva cestujících omezených pohybově či jinak jsou poskytována i v případech, kdy daný členský stát má výjimku z příslušných článků Nařízení.⁸⁷

5.8. Právo na náhradu škody

Tématice náhrady škody při přepravě po železnici se částečně věnuji v kapitole 4 této práce, přesto ji však zahrnuji rovněž jako samostatné právo cestujícího. Náhrada

⁸⁷ ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ Zpráva o uplatňování nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 ze dne 23. října 2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě /* COM/2013/0587 final */

škody náleží cestujícímu, a to především ze strany dopravce. V právních předpisech bychom našli, že náhrada škody přísluší cestujícím v případech, kdy dojde k nedodržení jízdního řádu spoje (to znamená při zpoždění, odřeknutí spoje, zmeškání přípoje), újmě na zdraví (zranění, usmrcení či jiný zásah do tělesného či duševního zdraví vzniklý při přepravě), škodě na zavazadle cestujícího a také tehdy, kdy dojde ke ztrátě či poškození vybavení pro mobilitu osob zdravotně postižených. Z tohoto vyplývá, že úprava náhrady škody, resp. újmy na zdraví, nemá jednotný charakter a je rozdělen podle konkrétních situací. Odpovědnost dopravce nastává tehdy, kdy dojde k porušení práva cestujícího, které plyne ze smlouvy o přepravě osob.

Občanský zákoník v § 2554 odkazuje v případě újmy na zdraví na úpravu náhrady škody způsobené provozem dopravního prostředku. Znamená to, že provozovatel dopravy je povinen nahradit újmu, pokud k ní došlo zvláštní povahou provozu. K tomu je nutno přičítat i základní ustanovení o náhradě majetkové a nemajetkové újmy v § 2894 a následujících. V PŘVOD bychom nenašli ustanovení týkající se náhrady újmy na zdraví. Podrobnější úprava se vyskytuje v Nařízení č. 1371/2007, kde v příloze I v člancích 26 až 31 nalezneme odpovědnost dopravce při usmrcení a zranění cestujícího. Příloha Nařízení stanovila odpovědnost dopravce, pokud dojde k usmrcení, zranění či újmě úrazem v souvislosti s železničním provozem, během pobytu cestujícího v železničních vozech nebo při nastupování či vystupování.⁸⁸ Takto detailní popis podmínek odpovědnosti dopravce shledávám velmi přínosným, protože na rozdíl od občanského zákoníku není třeba nutno extenzivně vykládat pojem „povaha (železničního) provozu“, ale jsou zde explicitně vymezeny i ostatní související aktivity, během kterých může dojít k újmě na zdraví či životu. Dopravce se však může zprostit odpovědnosti, pokud k újmě cestujícího došlo mimo železniční provoz a dopravce tomuto nemohl žádným způsobem zabránit ani odvrátit, byl-li úraz způsoben samotným cestujícím a jeho vlastním zaviněním či pokud k újmě na zdraví došlo jednáním třetí osoby. V případě usmrcení cestujícího zahrnuje náhrada újmy zejména nutné výdaje vzniklé úmrtím cestujícího, jakož i jeho převoz a pohřeb. V případě, že úmrtím cestujícího dojde ke ztrátě živitele, vztahuje se náhrada i na tuto skutečnost. Při zranění cestujícího dopravce nahrazuje především nutné výdaje spojené s ošetřením, léčbou, ale také majetkovou újmou v případě pracovní neschopnosti. Ve zbytku odkazuje Nařízení

⁸⁸ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 z 23.10.2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě, příloha I, článek 26 odst. 1.

na vnitrostátní právní předpisy. Nároky vzniklé z usmrcení či zranění cestujícího je třeba uplatnit v prekluzivní 12 měsíční lhůtě.⁸⁹ Článkem 13 Nařízení je dána povinnost dopravním podnikům platit zálohové platby při usmrcení či zranění cestujícího v přiměřené výši za účelem krytí okamžitých ekonomických potřeb. V případě usmrcení cestujícího činí taková záloha nejméně 21.000,- EUR. Taková zálohová platba ovšem neznamená uznání odpovědnosti ze strany dopravce. V praxi by tedy mohla nastat situace, kdy jednáním třetí osoby dojde k usmrcení či zranění cestujících a železniční podnik (i v případě, že sám podnik není za škodu odpovědný!) by byl nucen hradit zálohovým způsobem cestujícím újmu a tu poté vymáhat od konkrétních viníků.⁹⁰

V případě náhrady škody na zavazadle je opět třeba rozlišovat, zdali se jedná o ruční zavazadlo a spoluzavazadlo nebo o cestovní zavazadlo. Prvně zmíněná skupina zavazadel totiž podléhá stejnému režimu jako u náhrady újmy na zdraví – postupuje se podle § 2927 občanského zákoníku, tedy podle náhrady škody vzniklé z provozu dopravního prostředku. Naopak škodu na cestovním zavazadle, tedy zavazadle přepravovaném odděleně od cestujícího, nahrazuje dopravce podle ustanovení o náhradě škody při přepravě věci.⁹¹ Dopravce odpovídá za škodu plynoucí ze ztráty, zničení či jiného poškození zavazadla. Podle Nařízení č. 1371/2007 odpovídá dopravce za ruční zavazadla a spoluzavazadla pouze tehdy, je-li škoda dopravcem zaviněna. Tato zavazadla totiž podléhají doзору cestujícího, proto je zde odpovědnost za takové zavazadlo dána především cestujícímu. Co se týče cestovního zavazadla, je právo na náhradu škody kromě úpravy v občanském zákoníku podle pododdílu o přepravě věci, zaneseno také do PŘVOD. Zde v hlavě III části čtvrté v § 43 - 45 nalezneme náhradu škody dopravce v případě úplné nebo částečné ztráty cestovního zavazadla. V tom případě náleží cestujícímu náhrada prokázané ceny zavazadla, kterou mělo zavazadlo v době jeho podání k přepravě. Výpočet této hodnoty lze alternativně dovodit z § 44 odst. 3 PŘVOD, kde je stanoveno, že pokud neprokáže cestující cenu ztraceného cestovního zavazadla, přísluší mu náhrada ve výši 100 – 1.500,- Kč za každý započatý chybějící kilogram hmotnosti cestovního zavazadla. Podle občanského zákoníku zde

⁸⁹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 z 23.10.2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě, příloha I, článek 58 odst. 1.

⁹⁰ REPKOVÁ, Katarína. Aktuálne zmeny v úprave práv cestujících v železničnej preprave. *Justična revue*. roč. 2009, č. 5, s. 648.

⁹¹ Ustanovení § 2554 odst. 2 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník.

opět platí promlčecí 6 měsíční lhůta k uplatnění práva na náhradu škody u dopravce.⁹² Nařízení č. 1371/2007 upravuje rovněž podmínky při ztrátě, poškození, či opožděném vydání cestovního zavazadla v příloze I a stanovuje výši náhrady v tzv. zúčtovacích jednotkách. Jelikož příloha I Nařízení je tvořena Přípojkem A Úmluvy COTIF, nalezneme definici zúčtovací jednotky v oddílu I článku 6 Úmluvy. Za zúčtovací jednotku se považuje „Zvláštní právo čerpání, jak definoval Mezinárodní měnový fond“.⁹³ Takto například zjistíme, že při opožděném vydání zavazadla je za každých započatých 24 hodin dopravce povinen vyplatit 14 zúčtovacích jednotek za každý kus opožděně vydaného cestovního zavazadla. Zvláštní úpravu představuje náhrada škody v případě přepravy vozidel. Zde může cestující uplatnit náhradu škody při zpožděném naložení či vyložení vozu, stejně tak při ztrátě nebo poškození vozidla, ale dopravce také nese odpovědnost za předměty ponechané ve vozidle a to až do výše 1.400 zúčtovacích jednotek v případě, že takovou škodu či ztrátu zavinil.

Ve věci odpovědnosti při nedodržení jízdního řádu jsem pojednával již v kapitole 5.4. této práce, proto se zde nebudu znovu zabírat touto tematikou.

Pokud dojde v přepravě osob zdravotně postižených či osob s omezenou schopností orientace a pohybu ke škodě či ztrátě zařízení k mobilitě nebo jiného zvláštního vybavení a za tuto škodu je odpovědný dopravce, je povinen k náhradě cestujícímu. Článek 25 Nařízení č. 1371/2007 ukládá tuto povinnost a to do takové míry, že není stanoveno žádné finanční omezení. Dalo by se tedy uvažovat, že pokud osoba zdravotně postižená bude přepravovat i svůj speciálně upravený vůz a dojde k jeho ztrátě či zničení, nahradí železniční podnik celou hodnotu vozu. Neuplatnilo by se zde omezení v maximální výši 8.000 zúčtovacích jednotek, jak stanovuje článek 45 přílohy I Nařízení.

Společnou povinností pro železniční dopravce je přijetí odpovídajícího pojistného krytí. Tento požadavek je uveden v článku 12 Nařízení a stanoví, aby „*byl železniční podnik odpovídajícím způsobem pojištěn nebo aby přijal rovnocenná opatření, aby pokryl svou odpovědnost*“. Toto ustanovení je značně neurčité, nestanovuje minimální výši pojistného, což může vyvolat nejistotu u dopravců. Ponechává tedy realizaci na vnitrostátních předpisech a v České republice najdeme

⁹² Ustanovení § 2569 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník.

⁹³ Zvláštní práva čerpání (Special Drawing Rights, SDR) je měnová a účetní jednotka používaná Mezinárodním měnovým fondem a ke dni 30.6. 2015 představuje 1 SDR = 34,34 CZK.

v zákoně o dráhách, že je povinností dopravce při zahájení drážní dopravy mít sjednané pojištění z odpovědnosti za škody z provozu drážní dopravy.⁹⁴

Z výše uvedeného lze dovodit, že odpovědným subjektem je zpravidla dopravce. To vyplývá především z předpokladu, že nárok na náhradu škodu vzniká, pokud byla taková škoda způsobena okolnostmi, které mají původ v povaze železničního provozu. Pokud byly problémy zaviněny cestujícím samotným, třetími osobami anebo okolnostmi mimo železniční provoz, musí to dokázat vždy dopravce.

⁹⁴ Ustanovení § 35 odst. 2 písm. d) zákona č. 266/1994 Sb., zákon o dráhách.

6. Práva cestujících ve Francii

6.1. Úvodní obecné informace

Pokud bychom přistoupili ke studiu přepravní smlouvy, tak jak je upravena ve Francouzské republice, našli bychom mnoho prvků známých z českého právního řádu. Výchozím bodem je fakt, že ve Francii je v účinnosti původní napoleonský občanský zákoník Code Civil z roku 1804. Tímto zákoníkem byl ovlivněn rakouský ABGB, který byl účinný i na našem území, a proto zde nalezneme známou právní konstrukci přepravní smlouvy. V Code Civil přepravní smlouvu rovněž nenalezneme jako samostatný smluvní typ, ale jako speciální podtyp smlouvy nájemní v článcích 1782 – 1786.⁹⁵ Tato strohá úprava se navíc týká pouze přepravy zboží. Co se ovšem aplikuje bez dalšího, jsou obecná ustanovení týkající se závazků, konkrétně článek 1147, který stanovuje povinnost dlužníka k náhradě škody v případě, že nesplní svou povinnost řádně a včas. Liberačním důvodem je zásah vyšší moci či vlastní zaviněné jednání cestujícího.⁹⁶

Dalším povědomým prvkem je také dvoukolejnost francouzské soustavy obligací, která bylo donedávna přítomná i v české právní úpravě. Kromě úpravy v Code Civil totiž existuje úprava i ve francouzském obchodním zákoníku – Code de commerce – a to v článcích 132 a 133. Regulace v obchodním zákoníku se týká podnikatelského výkonu přepravy zboží.⁹⁷

Prvek z našeho prostředí neznámý je ovšem kodifikace právní regulace přepravy. Ve Francii je v účinnosti od 1. prosince 2010 Code des transports (dále jen „přepravní zákoník“), který uceleně upravuje hmotněprávní i procesní stránku přepravy zboží a osob. Nahrazuje dosavadní dílčí úpravu jednotlivých druhů přeprav (např. Code de l'aviation civile, Code du travail maritime, atd.) a ve více než 2200 článcích rozdělených do 6 částí reguluje přepravu železniční, silniční, námořní, říční a civilní

⁹⁵ V ABGB měla přepravní smlouva povahu smlouvy o dílo.

⁹⁶ Článek 1148 Code Civil

⁹⁷ HUET Jérôme [ET AL.] avec la collaboration de MOREL-MAROGER Juliette. *Les principaux contrats spéciaux*. Paris: L.G.D.J. Lextenso, 2012, str. 1510.

leteckou přepravu.⁹⁸ Úvodní část obsahuje společná ustanovení pro všechny módy přepravy a nalezneme zde základní zásady přepravy, ustanovení o ochraně cestujících se zdravotním postižením, sociálně znevýhodněných, právo cestujících na informace, ale také právo zaměstnanců dopravce na stávku. Svou povahou kodex upravuje jak materii veřejnoprávní (zakotvení dopravců, orgánů dozorujících provoz, správních deliktů, atd.), tak soukromoprávní (subjektivní právo na přepravu). Tento zákoník se vztahuje na vnitrostátní veřejnou přepravu osob a zboží po francouzském území, popř. po území zámořských departmentů a dalších území patřících pod francouzskou správu.^{99,100} Z pohledu železniční přepravy se dá konstatovat, že Code des transports v sobě zahrnuje právní normy, které bychom v našem právním prostředí našli v zákoně o dráhách, zákoně o veřejných službách v přepravě, organizačních zákonech o Českých dráhách, SŽDC, ale také ustanovení z PŘVOD.

Železniční přepravu poté dále upravuje Zákon o úpravě vnitrostátní přepravy¹⁰¹, který však z větší části byl nahrazen přepravním zákoníkem, Dekret schvalující specifikaci SNCF¹⁰² jako národního dopravce a jeho závazek k veřejné službě ve věci železniční přepravy a v poslední řadě také Zákon o organizaci a regulaci železniční přepravy.¹⁰³ Ve francouzském právním řádu se nepotkáme s ekvivalentem přepravních řádů, tak jak je známe z českého prostředí. Právní úprava má povahu zákona, resp. kodexu.

Samozřejmostí je účinnost Nařízení č. 1371/2007, které ovšem stejně jako v České republice podléhá rozsáhlým výjimkám, které brání aplikaci v celém rozsahu. Na rozdíl od české výjimky uvedené v zákoně o drahách, která se vztahuje pouze na vnitrostátní dálkové spoje, výjimka francouzská se týká všech spojů vnitrostátních, a to

⁹⁸ COLLART DUTILLEUL François, DELEBECQUE Philippe. *Contrats civils et commerciaux*. 10e édition. Paris: Dalloz, 2015, str. 707.

⁹⁹ Zámořskými departmenty (Départments d'outre mer) jsou ostrovy Guadeloupe, Martinique, Réunion, Mayotte a jihoamerická Francouzská Guyana.

¹⁰⁰ Článek L1801-1: Saint-Barthélemy, Saint-Martin, Saint-Pierre-et-Miquelon

¹⁰¹ Loi n° 1982-1153 d'orientation des transports intérieurs (LOTI) ve znění ze dne 19. října 2015 (Zákon č. 1982-1153 o úpravě vnitrostátní přepravy)

¹⁰² Décret n°83-817 du 13 septembre 1983 portant approbation du cahier des charges de la Société nationale des chemins de fer français ve znění ze dne 21. října 2015 (Dekret č. 83-817 z 13. září 1983, kterým se schvaluje specifikace SNCF)

¹⁰³ Loi n° 2009-1503 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports ve znění ze dne 19. října 2015 (Zákon č. 2009-1503 o organizaci a regulaci železniční přepravy a dalších ustanoveních týkajících se přepravy)

jak dálkových, tak regionálních, městských a příměstských.¹⁰⁴ Francouzské železniční spoje tedy podléhají pouze článku 2 odst. 3 Nařízení č. 1371/2007, který stanovuje taxativní výčet článků Nařízení, na které se výjimky členských států EU nevztahují. Minimálně do roku 2019 tedy ve Francii Nařízení v plném rozsahu aplikováno nebude.¹⁰⁵

Konkrétní práva a povinnosti bychom našli ve smluvních přepravních podmínkách dopravců. Ve Francii je dominantním dopravcem národní železniční společnost SNCF („*Société nationale des chemins de fer français*“) založená dekretem z 31. srpna 1937, která mimo jiné provozuje síť rychlovlaků TGV. Minoritní dopravcem na francouzském trhu je dopravce Thello, který provozuje vlakové spojení mezi Francií a Itálií. Správu nad provozem železničních tratí poté provádí společnost SNCF Réseau, která je zároveň i vlastníkem těchto tratí.¹⁰⁶

Pro porovnání, délka železniční sítě v České republice dle údajů SŽDC činí 9 458 km¹⁰⁷, zatímco ve Francii je tvořena 29 299 km, z čehož 2 048 km jsou vysokorychlostní tratě LGV („*Ligne de grande vitesse*“).¹⁰⁸

Systematika pramenů práva ve Francii upravující přepravu se z českého úhlu pohledu jeví povědomě, avšak zavedením zákoníku přepravy dostává toto právní odvětví nový rozměr, který odpovídá integračním potřebám znějícím z Evropské unie. Jelikož v České republice je realitou roztržitá právní úprava týkající se přepravy osob a zboží, možná je to jeden z kroků, kterým by zákonodárce mohl postupovat a de lege ferenda sjednotit přepravu do jednoho předpisu a tím pádem přizpůsobit tyto předpisy obsahově i terminologicky občanskému zákoníku. Navíc i Evropská unie se snaží druhy přepravy podřídit jednotným principům s odchylkami pro příslušný druh přepravy, proto je forma kodifikace jedna ze zajímavých alternativ legislativního řešení.

¹⁰⁴ Článek L2151-2 *Code des transports*

¹⁰⁵ ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ Výjimky udělené členskými státy na základě nařízení (ES) č. 1371/2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční dopravě /* COM/2015/0117 final */

¹⁰⁶ Článek L2111-9 *Code des transports*

¹⁰⁷ Dostupné na: <http://www.szdc.cz/o-nas/zeleznice-cr/zeleznicni-sit-v-cr.html> [cit. dne 21.10. 2015]

¹⁰⁸ Výroční zpráva železniční bezpečnosti za rok 2014 dostupná na: <http://www.securite-ferroviaire.fr/les-donnees-chiffrees-de-la-securite/rapport-annuel-sur-la-securite> [cit. dne 21.10. 2015]

6.2. Přeprava osob po železnici

Jako první srovnávací kritérium mezi českou a francouzskou právní úpravou přepravy po železnici je třeba vymezit pojem „dráha“. Otázkou je, zdali francouzský pojem přepravy po železnici, resp. dráze, odpovídá českému ekvivalentu tak, jak jej známe ze zákona o dráhách (viz. kapitola 2.3.). Definici železniční přepravy nalezneme v článku L2000-1 přepravního zákoníku – „*Pro použití tohoto zákoníku se železniční nebo drážní přepravou rozumí veškerá veřejná přeprava, jejíž vozidla se pohybují částečně či úplně po předurčené trase s výjimkou lanových zařízení podle zákoníku o turismu a přepravních zařízení ve veřejných budovách či zábavních parcích.*“. To znamená, že tímto zákoníkem se neřídí přeprava lanovkami za turistickým účelem ani jízda po kolejových zařízeních v zábavních parcích.¹⁰⁹ Přeprava lanovkou (včetně lyžařských vleků) za turistickým účelem se reguluje zvláštní právní úpravou podle zákoníku o turismu¹¹⁰ a přepravní zařízení sloužící k zábavním účelům (horské dráhy, atd.) nenaplňují pojmové znaky přepravy jako přemístění osoby z výchozího místa do místa určení. Výsledkem této komparace je zjištění, že pojem železniční přeprava je v zásadě totožný v obou právních rádech. Ovšem český právní řád důsledněji rozlišuje jednotlivé druhy dráhy (regionální, celostátní, vlečku, speciální) a zákon o dráhách se také bez dalšího vztahuje i na dráhy lanové.

Menší problém může nastat v otázce definice přepravní smlouvy přepravy osoby. Jelikož Code Civil a Code de commerce upravují materii přepravy zboží, musíme definici hledat buď v mezinárodních smlouvách, kterými je Francie vázaná – tou je Úmluva o mezinárodní železniční přepravě COTIF, popřípadě definice se nachází ve výkladových ustanoveních Nařízení č. 1371/2007¹¹¹, anebo ve smluvních přepravních podmínkách SNCF.¹¹² Smluvními stranami jsou dopravce („*le transporteur*“) a cestující („*le voyageur*“). Definice ve smluvních přepravních podmínkách SNCF je následující: „*SNCF se zavazuje převézt cestujícího, případně jeho zavazadla či vozidlo, na místo určení za podmínek stanovených v této smlouvě, s výhradou zásahu vyšší moci či zásahu do bezpečnosti železničního provozu. Smlouva o*

¹⁰⁹ Srov. s § 1 odst. 1 zákona o dráhách: Tento zákon upravuje podmínky pro stavbu, provoz, výkon státní správy drah železničních, tramvajových, trolejbusových a lanových.

¹¹⁰ Code du tourisme (Zákoník o turismu), přijat zákonem ze dne 14.4.2006

¹¹¹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 z 23.10.2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě, článek 3 odst. 8.

¹¹² Článek 2.1. Obecných ustanovení SNCF

přepравě se prokazuje jízdním dokladem ve formě papírové či elektronické.“ Z výše uvedeného plyne, že smlouva o přepravě osob se omezuje jen na přemístění osoby dopravcem z výchozího místa do místa určení. Nenalezneme zde ujednání o tom, že cestující má povinnost zaplatit jízdné. Samozřejmě smlouva o přepravě je systematicky smlouva onerózní, tudíž implicitně z ní plyne povinnost zaplatit za transport do místa určení, na rozdíl od české úpravy v občanském zákoníku však v úpravě francouzské taková informace chybí.¹¹³

6.3. Konkrétní práva cestujících

Jelikož se stále pohybujeme v mezích kontinentálního právního systému, který vychází se stejných zásad a principů jak v České republice, tak ve Francii, nebude se obsah smlouvy o přepravě osob diametrálně lišit. Navíc obě země jsou smluvní stranou Mezinárodní úmluvy COTIF, jakož i adresáty právních předpisů Evropské unie. Rozdíly v právech cestujících přirozeně existují. To je dáno zejména tím, že francouzská železniční doprava převezde několikanásobně větší množství cestujících¹¹⁴, technologická stránka železničního provozu se také pohybuje na jiné úrovni (vysokorychlostní železnice, Eurotunnel pod kanálem La Manche, atd.), ale také množství finančních prostředků, které proudí do francouzské železniční dopravy, je neporovnatelné se situací v České republice.

V této podkapitole bych shrnul práva cestujících ve Francii s akcentem na odchylky od českého právního řádu. Systematicky budu práva řadit dle kapitoly 5 této práce. Vycházet budu z účinných právních předpisů, dostupné odborné literatury a judikatury, jakož i smluvních přepravních podmínek dopravce SNCF.

6.3.1. Právo být přepraven řádně a včas

Právo být přepraven řádně a včas plyne z obecných obligačních ustanovení Code Civil v článcích 1147 a následujících. Pokud dlužník nesplní svoji povinnost (zde

¹¹³ MAINGUY, Daniel. *Contrats spéciaux*. Paris: Dalloz, 2014, str. 555.

¹¹⁴ Podle statistik evropské statistické společnosti Eurostat: http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/File:Rail_passenger_transport,_2013_%28%C2%B9%29_%28Passenger-km_per_inhabitant%29_YB15.png [cit. dne 21.10. 2015]

doprovodce a povinnost přepravit řádně a včas), vzniká mu sekundární právní povinnost k náhradě škody, pokud se mu dá toto nesplnění přičítat. Liberačním důvodem, kdy dopravce není povinen k náhradě škody, je v případech, kdy k nesplnění či zpoždění došlo zásahem vyšší moci nebo zaviněným jednáním cestujícího (porušení zákazu plynoucího ze smluvních přepravních podmínek, apod.). Pokud dojde k přepravě, která není provedena včas, jedná se o porušení přepravní smlouvy a nastupuje smluvní odpovědnost dopravce. Jedná se o objektivní odpovědnost dopravce, kde není třeba dokazovat jeho zavinění, cestující však musí prokázat, že mu vznikla škoda. Dpravce je odpovědný pouze za takovou škodu, která byla předvídána nebo mohla být předvídána v okamžiku uzavření smlouvy.¹¹⁵ K tomu se vyjádřil Kasační soud, který nepřiznal náhradu škody cestujícím, kteří v důsledku zpoždění příjezdu vlaku zmeškali odlet na dovolenou.¹¹⁶ Kasační soud zrušil předchozí rozhodnutí z toho titulu, že tyto následky nemohly být předvíhány dopravcem, a tudíž nemohla být předvídána ani vzniklá škoda.¹¹⁷ Zmíněný rozsudek Kasačního soudu znegoval dlouhotrvající soudní praxi, která v případě zpoždění přiznávala cestujícím náhradu souvisejících výdajů. Tato praxe de facto stanovila, že jediná náhrada, kterou mohou v případě zpoždění cestující dostat, je náhrada ceny jízdného. V takovýchto případech je proto vhodné obrátit se na mediátora a pokusit se najít vyvážené a spravedlivé řešení problému (viz. další podkapitoly).

Za zmínku stojí rovněž vztah pojmů vyšší moc a stávka. Francouzská soudní praxe definovala 3 znaky, při jejichž splnění se dá stávka považovat jako zásah vyšší moci. Taková stávka musí být nepředvídatelná, nepřekonatelná a vnější (ve smyslu, že se nejedná o zaměstnance dopravce). Pařížský Kasační soud se v rozsudku z roku 2000 vyjádřil v tom smyslu, že stávka a priori není případem zásahu vyšší moci. Pokud je stávka ohlášená a kvůli ní dojde k přerušení činnosti dopravce, je povinen provést všechna nutná opatření v prospěch cestujících. Tím se má na mysli zejména přiměřená informační povinnosti o délce či rozsahu stávky nebo zajištění náhradní dopravy. Naopak stávka považovaná za vis maior je stávka neohlášená či nepředvídatelně dlouhá či velkého rozsahu.¹¹⁸

¹¹⁵ Článek 1150 Code Civil

¹¹⁶ Rozsudek Kasačního soudu ze dne 28. dubna 2011, č. 10-15056

¹¹⁷ Rozsudek Kasačního soudu ze dne 26. září 2012, č. 11-13177

¹¹⁸ Rozsudek Kasačního soudu ze dne 11. ledna 2000, č. 97-18215

Pokud bychom pohlédli na statistické ukazatele včasnosti vlakových spojů SNCF, došli bychom k závěru, že v roce 2014 došlo ke zpoždění vlaků TGV, resp. mezinárodních spojů v necelých 10% případech a průměrné zpoždění činilo kolem 30 minut (pro porovnání v ČR došlo u dálkových spojů ke zpoždění v 28% případech).¹¹⁹ K úplnému zrušení spojů došlo v případě TGV u 1% spojů, přičemž SNCF vypravuje přibližně 800 spojů TGV každý den.^{120,121}

6.3.2. Právo na bezpečnost a pohodlí

V oblasti bezpečnosti je účinné ustanovení Nařízení č. 1371/2007, konkrétně článek 26, který nemůže být předmětem výluky a ukládá železničním dopravcům spolupráci s provozovateli infrastruktury a dalšími orgány v oblasti osobní bezpečnosti cestujících. Konkrétní povinnosti jsou cestujícím uloženy prostřednictvím smluvních přepravních podmínek. Nalezneme zde omezení obdobné jako v České republice, které stanovuje zákaz chování, které ohrožuje bezpečnost ostatních cestujících či železničního provozu (otevírání dveří za jízdy, neopodstatněné použití záchranné brzdy, atd.). Pokud cestující poruší tuto povinnost, může být vyloučen bez nároku na náhradu jízdného.¹²²

Zajímavým judikátem je rozhodnutí soudního tribunálu z Marseille, který řešil nárok na náhradu škody podle článku 26 přílohy I Nařízení. V tomto případě šlo o cestujícího, který se zranil uklouznutím při vystupování z vlaku TGV. Tribunál došel k závěru, že dopravce SNCF není v tomto případě odpovědný, a to na základě toho, že ke zranění došlo zaviněním cestujícího, protože nástupní prostor nebyl nijak kluzký či jinak nebezpečný.¹²³ Jedná se tedy o liberační důvod podle článku 26 odst. 2 písm. b) přílohy I Nařízení. Toto rozhodnutí přináší jiný úhel pohledu na výklad pojmu „souvislosti s železničním provozem“. Česká judikatura inklinuje spíše k ochraně cestujícího a za událost v souvislosti s železničním provozem považuje i nastupování a vystupování bez ohledu na zavinění (viz. Rozsudek Nejvyššího soudu ČSR z 27. 6.

¹¹⁹ Dostupné na: https://pdb.era.europa.eu/interop_docs/ruSQPreports/view.aspx?id=298 [cit. dne 21.10. 2015]

¹²⁰ Tamtéž

¹²¹ Podrobnější informace o průměrném zpoždění vlaků jsou dostupné na: <http://www.qualitetransports.gouv.fr/les-chiffres-de-la-ponctualite-r2.html#forms>

¹²² Článek 5.2.12. Obecných přepravních podmínek OTIF

¹²³ Dostupné na: <http://docplayer.fr/12298245-Comite-international-des-transport-ferroviaires-2014-rapport-annuel-2013.html> [cit. dne 1.2. 2016]

1977, sp. zn. 2 Cz 19/77). Francouzský tribunál se přiklonil k názoru, že se dopravce může zprostit odpovědnosti, pokud došlo k zavinění cestujícím. Bohužel tento případ nebyl projednán před Soudním dvorem EU, a proto zůstává unijní výklad tohoto ustanovení otevřený.

Jedna z kuriozit, kterou se prezentuje dopravce SNCF, se naskýtá v případě, kdy dojde k porodu na palubě vlaku TGV.¹²⁴ Takové narozené dítě získá jako pozornost od dopravce jízdné až do svých 18 let věku zdarma. Obdobnou pozornost obdrží také děti narozené na palubě příměstských pařížských vlaků či metra.¹²⁵ Nejedná se o právo cestujícího *stricto sensu*, ale spíše o vyjádření podpory rodičům od dopravce.

Pro zajištění bezpečnosti na palubě vlaků či na nádražích SNCF zaměstnává pracovníky Železniční bezpečnosti („*Sûreté ferroviaires*“). Tito pracovníci dohlíží na dodržování bezpečnostních předpisů ve vlacích, ale také na nádražích, spolupracují s policií v případech, kdy dojde k podezření ze spáchání trestného činu či přestupku, mohou kontrolovat doklady totožnosti cestujících, zadržet je a podobně. Statistiky Francouzského úřadu pro železniční bezpečnost („*Autorité française de sécurité ferroviaire*“) za rok 2014 vykazují, že došlo k 65 úmrtím a 74 vážným zraněním. To je překvapivě nízké číslo vzhledem k faktu, že délka železniční sítě je trojnásobná oproti České republice.¹²⁶ Na druhou stranu statistiky české Drážní inspekce zahrnují do čísel i mimořádné události na tratích tramvajových, což údaje do určité míry zkresluje a znemožňuje přímé porovnání.

6.3.3. Právo na přepravu zavazadel

Francouzská právní úprava v oblasti přepravy zavazadel neobsahuje radikální odchylky od té české. Rovněž vychází z dualismu zavazadel – ruční (příruční) zavazadlo a cestovní zavazadlo. Důvody vyloučení zavazadla z přepravy jsou obdobné jako podle PŘVOD. Jedná se o důvody kdy, zavazadlo nesmí ohrožovat bezpečnost

¹²⁴ DEBRINCAT Marc, REGNIAULT François a préface de PEPY Guillaume. *SNCF, les droits des voyageurs*. Paris: Dalloz, 2012, str. 69.

¹²⁵ Dostupné na: <http://www.lefigaro.fr/actualite-france/2012/11/05/01016-20121105ARTFIG00506-rer-tgv-avion-o-vaut-il-mieux-naitre.php> [cit. dne 1.2. 2016]

¹²⁶ Výroční zpráva železniční bezpečnosti za rok 2014 dostupná na: <http://www.securite-ferroviaire.fr/les-donnees-chiffrees-de-la-securite/rapport-annuel-sur-la-securite> [cit. dne 1.2.2016]

přepravy či cestujících, nesmí narušovat pohodlí cestujících anebo jsou vyloučeny celé skupiny předmětů – hořlaviny, střelné zbraně, apod.

Co se týče příručních zavazadel, platí zde povinnost cestujícího mít zavazadlo označené jménem a příjmením z bezpečnostních důvodů. Příruční zavadlo je přepravováno pod dohledem cestujícího bezplatně a dopravce SNCF se hlásí ve svých přepravních podmínkách k aplikaci příslušných článků přílohy I Nařízení. Naopak se dopravce zprošťuje odpovědnosti za ztracená příruční zavazadla, což ovšem vyplývá i ze samotné právní povahy příručního zavazadla. Dále si dopravce vyhrazuje právo zničit podezřelé zapomenuté příruční zavazadlo, které není označeno. V ostatních případech jej dopravce uschová po dobu jednoho měsíce pro případné vyzvednutí vlastníkem. Česká právní úprava nevěnuje velkou pozornost zapomenutým, resp. ztraceným zavazadlům. Zmínku bychom našli např. v přepravních podmínkách dopravce LEO Express, který nalezenou věc uschová po dobu 30 dnů a poté daruje na charitativní účely.¹²⁷

Druhým typem zavazadel jsou cestovní zavazadla. Ty za úplatu přebírá dopravce na své náklady a odpovědnost a přepraví je do místa určení. Cestovní zavazadla musí být také opatřena jmenovkou s údaji cestujícího. Dopravce SNCF nabízí cestujícím i pojištění těchto zavazadel pro případ zpoždění nebo nedoručení.

V přepravních podmínkách nalezneme samozřejmě i přepravu zvířat. Přepravními podmínkami je předvídaná přeprava psů na vodítku a s náhubkem, jakož i dalších menších zvířat do 6 kg váhy a v kleci. Vyloučena z přepravy jsou ovšem zvířata nebezpečná, a to včetně plemen psů jako pitbull či tosa.¹²⁸ Za zvířata se platí poplatek ve výši poloviny jízdného. V České republice je bezplatná přeprava živých zvířat, jsou vedena v režimu ručních zavazadel.

6.3.4. Právo na vrácení jízdného

Jízdní doklady a jejich cena, stejně jako v české právní úpravě, vyplývá z tarifů dopravce, který je předem zveřejněn. Za jízdní doklad se považují jízdenky ve formě

¹²⁷ Článek 15 odst. 5 Smluvních přepravních podmínek LEO Express a.s.

¹²⁸ DEBRINCAT Marc, REGNIAULT François a préface de PEPY Guillaume. *SNCF, les droits des voyageurs*. Paris: Dalloz, 2012, str. 11.

elektronické i fyzické a náležitosti, jakož i způsob prodeje jednotlivých druhů jízdenek detailně upravují Obecné přepravní podmínky SNCF. Za účelem plynulosti drážní přepravy plyne z přepravních podmínek povinnost pro cestujícího dostavit se s platným jízdním dokladem na příslušné nástupiště k odjezdu nejméně 2 minuty před plánovaným příjezdem vlaku.¹²⁹ Pokud se cestující nemůže prokázat jízdním dokladem a jedná se o tzv. černého pasažéra, hrozí mu přírůžka k jízdnému až ve výši 88 € podle ujeté vzdálenosti. Pokud si cestující zakoupí jízdní doklad až na palubě vlaku, zvyšuje se cena jízdného o příplatek ve výši 7 € resp. 15 € podle vzdálenosti výchozí a cílové stanice.

Obecně platí, stejně jako u nás, že v případě zmeškání spoje cestujícím, nemá nárok na vrácení jízdného. Stornování či přerezervování jízdenky před odjezdem je však možné. To představuje kompromis mezi svobodou pasažéra rozhodovat o času své jízdy a možností dopravce využít a nabídnout k prodeji případná uvolněná místa. U některých druhů jízdenek umožňují přepravní podmínky vrácení jízdného i po odjezdu vlaku, tedy i v případě neprovedení přepravy z důvodu na straně cestujícího. Výše takového návratku vyplývá z tarifu dopravce a liší se podle jednotlivých druhů jízdenek, v zásadě však činí 10 % výše jízdného. Ovšem žádost o vrácení jízdného v takovém případě (pokud ji přepravní podmínky připouští) musí být podána v prekluzivní lhůtě 1 hodiny od odjezdu vlaku.¹³⁰ V tomto spatřuji rozdíl oproti české úpravě, která zásadně nepřipouští vrácení, byť i části jízdného, v případě zmeškání spoje ze strany cestujícího.

Pokud není přeprava dopravcem provedena včas, náleží cestujícímu náhrada jízdného. Jelikož článek 17 Nařízení o odškodnění z ceny přepravního dokladu je předmětem výjimky pro Francii, nejsou tímto článkem francouzští dopravci vázáni. Avšak dopravce SNCF pro své spoje TGV a Intercités¹³¹ zavedl službu garance včasnosti („*garantie ponctualité*“). Jde o fakultativní službu, která v případě zpoždění více jak 30 minut umožňuje cestujícím na těchto spojích domáhat se vrácení části jízdného. Je třeba konstatovat, že tato garance přiznává větší a příznivější rozsah odškodnění než samotné evropské Nařízení. Náhrada náleží cestujícímu ve výši 25 % - 75 % ceny jízdného podle délky zpoždění z důvodů přičitatelných dopravci. Pohled na

¹²⁹ Článek 3.5.4 Obecných přepravních podmínek SNCF

¹³⁰ Článek 6.2. Obecných přepravních podmínek SNCF

¹³¹ Jedná se o obdobu spojů InterCity z českého prostředí, tedy vnitrostátní vlaky vyšší kvality, které nemají vysokorychlostní parametry.

statistiky, jak byl prezentovaný v kapitole 6.3.1., však odhaluje, že takové zpoždění se týká jen cca 10 % spojů a to všechna tato zpoždění ani nemusí být přičitatelná dopravci. Kritika směřuje k faktu, že se tato služba vztahuje pouze na 2 druhy vlakových spojů a nikoliv na místní a regionální spoje, kde ke zpožděním dojde spíše než na vysokorychlostní železnici.

Forma návratku jízdného záleží na způsobu platby za jízdní doklad. Může být provedena platbou na účet, pokud byl doklad zaplacen bezhotovostně, případně dopravce vydá příslušnou částku v hotovosti. Zvláštní druhem návratku představuje kupon vystavený dopravcem, který opravňuje cestujícího k slevě v hodnotě návratku na příští cestu („*bon de voyage*“).

6.3.5. Právo cestujících na informace

Pro naplnění tohoto práva nabízí francouzský dopravce SNCF množství informačních kanálů. Kromě vlastní smartphone aplikace nabízí dopravce rovněž specializovaný radiový kanál, telefonní linku a webové stránky, kde zveřejňuje mimořádné události na tratích, zpoždění vlaků, informace o příjezdech a odjezdech vlaků. Dalším způsobem informování o přepravě je formou emailu či SMS zprávou na telefonní číslo cestujícího. Takový požadavek na dopravce kladou zejména četné spotřebitelské organizace, které ve Francii dohlížejí, upozorňují, analyzují práva cestujících a mimo jiné poskytují i pomoc cestujícím při vyřizování stížností a komunikaci s dopravcem. Například Národní federace asociací uživatelů přepravy („*Fédération nationale des associations d'usagers des transports*“) kritizuje SNCF, že omezil vydávání jízdních řádů vlaků TGV v tištěné podobě, které jsou k dispozici na nádražích s odůvodněním, že jsou přístupné v plném rozsahu na webových stránkách dopravce. Federace zdůvodňuje svůj postoj tím, že více než 23 % Francouzů nemá přístup k internetu. Tímto způsobem dochází k omezování cestujících v právu na informace ze strany dopravce.¹³² Navzdory francouzské výjimce z Nařízení v oblasti poskytování cestovních informací jsou naplněny materiální požadavky z článku 8 Nařízení, a dokonce je dopravce SNCF přesahuje.

¹³² K dispozici na: <http://www.fnaut.fr/actualite/communiqués-de-presse/414-la-sncf-supprime-toute-information-écrite-sur-les-horaires> [cit. dne 2.2.2016]

V této oblasti bych vyzvednul činnost spotřebitelských organizací, které jsou velmi činné a svou aktivitou podněcují zvolené reprezentanty v legislativě a exekutivě k jednáním, která mají napravit tyto nedostatky. V českém právním prostředí existuje rovněž několik spotřebitelských organizací, jejich faktický vliv v oblasti dopravy a práv cestujících je však diskutabilní.

6.3.6. Právo podávat stížnosti

Mechanismus na vyřizování stížností funguje na stejném principu, který jsem představil v kapitole 5.6. této práce. Dopravce zveřejní adresu a způsoby, jakým se může cestující domáhat stížností a reklamací. Zvláštní postup ovšem může nastat v situaci, kdy dopravce neodpověděl ve stanovené lhůtě, anebo kdy cestující není spokojen s odpovědí od dopravce (např. v případě zamítnutí nároku na vrácení jízdného, ztráty zavazadla, způsobení škody, nespokojenosti s pohodlím či službami ve vlaku nebo na nádraží). Dopravce SNCF totiž zavedl institut mediátora, který je fakultativním stadiem řešení sporů a má předcházet řízení před soudem.¹³³ Od roku 1994 je cestujícím k dispozici nezávislá osoba, která s cestujícím probere sporné záležitosti a snaží se o smírné a spravedlivé vyřešení neshod. Tento institut byl iniciován spotřebitelskými organizacemi, které se s SNCF dohodly na zřízení této pozice. Tato služba je cestujícím k dispozici zdarma a mohou mediátora kontaktovat buď prostřednictvím spotřebitelských organizací anebo individuálně. V českém prostředí existoval v průběhu roku 2011 post ombudsmana Českých drah, který dohlížel na kvalitu služeb a vyřizování stížností a podnětů.¹³⁴ Tento post byl ještě téhož roku zrušen bez náhrady.

Z pohledu statistik vyplývá, že dopravce SNCF za rok 2014 řešil přes 1,5 milionu stížností a reklamací, které směřovaly zejména na náhradu jízdného za zpoždění.¹³⁵ Z toho mediátor řešil přes 5000 případů nespokojených cestujících,

¹³³ DEBRINCAT Marc, REGNIAULT François a préface de PEPY Guillaume. *SNCF, les droits des voyageurs*. Paris: Dalloz, 2012, str. 67.

¹³⁴ Tisková zpráva Českých drah dostupná na: <http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-9707/> [cit. dne 2.2.2016]

¹³⁵ Výroční zpráva SNCF za rok 2014 dostupná na: https://pdb.era.europa.eu/interop_docs/ruSQPreports/view.aspx?id=298 [cit. dne 2.2.2016]

přičemž průměrná délka řízení trvala 1 – 3 měsíce a kladné stanovisko mediátor vystavil cca polovině žádostí.¹³⁶

Zavedení mediátora je velmi zajímavou alternativou jak předcházet sporům v oblasti železniční přepravy. Osobně se domnívám, že zavedení takového institutu do českého právního prostředí by bylo praktické, avšak s přihlédnutím k velikosti českého trhu v železniční dopravě by mediátor nebyl hojně využíván. Ovšem kombinace pozice mediátora a ombudsmana (jak byla navržena Českými drahami), například pro všechny druhy dopravy v České republice, by mohla být prospěšná a třeba by to byla progresivní cesta, jak rozšiřovat a optimalizovat práva cestujících. Na druhou stranu je třeba uznat, že systém stížností a podnětů, tak jak je nyní zaveden, je pro potřeby železniční přepravy nejspíše dostačující.

6.3.7. Práva osob zdravotně postižených

Důležitost práva cestujících se zdravotním postižením či jiným tělesným omezením je podložena systematickým začleněním do obecné části přepravního zákoníku. V článkách L1112 a následujících zákonodárce zdůrazňuje, že ceny jízdného pro osoby handicapované nesmí být vyšší oproti standardní ceně navzdory vyšším potřebám takových osob, dopravci nesmí klást neopodstatněné překážky svobodě pohybu osob zdravotně postižených či právo přednostního přístupu handicapovaných k místům k sezení.

Francouzský dopravce SNCF poskytuje handicapovaným cestujícím komplexní soubor služeb, které jim mají ulehčit mobilitu. Kromě běžných opatření, jako jsou vyhrazená místa k sezení či prostor pro vozíčkáře, bezbariérové toalety, nabízí dopravce také služby doprovodu zdravotně postižených cestujících či možnost přivést cestujícího z jeho domova na nádraží. Tato poslední služba se nevztahuje výhradně na osoby se zdravotním postižením, ale také pro cestující starší 60 let, osamělé matky s dětmi a podobně.¹³⁷ Stejně jako u nás platí pro osoby zdravotně postižené snížené sazby jízdného, bezplatná přeprava zdravotních pomůcek, popř. asistenčních psů. Pro zajištění asistence je zapotřebí objednat službu nejméně 48 hodin před odjezdem vlaku a dostavit

¹³⁶ Výroční zpráva mediátora za rok 2014 dostupná na: http://www.evenement.sncf.com/sncf.com/mediateur/pdf/RAPPORT_2014.pdf [cit. dne 2.2.2016]

¹³⁷ Dostupné na: <http://www.voyages-sncf.com/guide/accessibilite> [cit. dne 2.2.2016]

se na nádraží minimálně 30 minut předem, což přináší stejná úskalí jako v českém prostředí. Podle výroční zprávy dopravce SNCF za rok 2014 bylo asistence v oblasti práva na mobilitu využito v 800 000 případech.

6.3.8. Právo na náhradu škody

Náhrada škody, resp. odpovědnost dopravce za škody vzniklé během přepravy, vychází z klasické smluvní odpovědnosti dle článku 1147 Code Civil. Dopravce je tímto způsobem odpovědný nejen za újmu na zdraví, ale také za škodu na zavazadlech. Dopravce je ovšem odpovědný rovněž za škody, které jsou způsobeny cestujícím, ale i třetím osobám v prostorách souvisejících s železniční přepravou, a to na základě mimosmluvní odpovědnosti v článku 1384 Code Civil (delikt ní odpovědnost) – „*[Dopravce] je odpovědný nejen za škody způsobené vlastním jednáním, ale také za škody způsobené osobami, za které je [dopravce] odpovědný a za škody způsobené věcmi, které jsou pod jeho dohledem.*“¹³⁸

Dopravce je odpovědný zejména za včasnou a bezpečnou přepravu. K náhradě jízdného v případě přepravy, která není provedena včas, byl věnován prostor v předešlé podkapitole. Dopravce je podle smlouvy o přepravě zavázán k zajištění bezpečné přepravy cestujících na palubách vlaku. Podle příslušného ustanovení Code Civil, ale i francouzské judikatury je tedy dopravce zodpovědný i v situaci, kdy je cestujícímu způsobena škoda či újma na zdraví jiným cestujícím. Poškozený cestující se může domáhat náhrady škody po dopravci na základě jeho objektivní smluvní odpovědnosti, aniž by musel prokazovat jeho zavinění. Jediný případ opaku je liberační důvod v případě zásahu vyšší moci. Obdobně jako v české praxi se přeprava považuje za zahájenou nástupem do vlaku a ukončenou výstupem z něj. Dopravce je odpovědný i za újmu či škodu způsobenou tzv. černému pasažérovi. Jelikož se jedná o pasažéra, který neuzavřel s dopravcem smlouvu o přepravě a cestuje tedy „na černo“, nemůže nastoupit smluvní odpovědnost podle článku 1147 Code Civil, nýbrž výše zmíněná odpovědnost delikt ní podle článku 1384. K tomuto se vyjádřil odvolací soud v Grenoblu, který přiznal újmu cestujícímu bez jízdního dokladu, který se zranil při útěku před

¹³⁸ STARCK Boris, ROLAND Henri, BOYER Laurent. *Obligations. Paris: Litec, 1998, str. 723.*

kontrolorem.¹³⁹ Stejný případ mimosmluvní odpovědnosti nastane v případě újmy osobě nacházející se na vlakovém nástupišti či nádraží. Podle výkladu článku 1384 Code Civil se nádražím považuje místo, které je pod dohledem dopravce. Jelikož dopravce SNCF je zároveň i vlastníkem nádražních budov a souvisejících prostorů, dává tato právní konstrukce smysl. Zajímavý judikát, který prolíná oba dva druhy odpovědnosti dopravce, pochází z roku 1998, kdy autistický cestující vyskočil z jedoucího vlaku v okamžiku průjezdu železniční stanicí a zranil na nástupišti stojící ženu. Dopravce byl uznán odpovědným a z titulu smluvní odpovědnosti nahradil újmu cestujícímu z vlaku a z titulu delikt ní odpovědnosti nahradil újmu osobě stojící na nástupišti.

Náhrada škody způsobené na zavazadle cestujícího přičitatelná dopravci je pouze ta, která nastala na zavazadlech zaregistrovaných. Cestovní zavazadla, která převzal dopravce, požívají ochrany a vztahuje se na ně smluvní odpovědnost dopravce podle článku 1134 Code Civil. Naopak příruční zavazadla jsou pod dohledem cestujícího. Kasační soud vnesl argument, že ze smlouvy o přepravě nevyplývá povinnost dopravce dohlížet na příruční zavazadla, která nejsou registrovaná k přepravě.¹⁴⁰

Jelikož příslušná ustanovení evropského Nařízení ohledně výše náhrady škody podléhají výjimce, přiznávají francouzské soudy náhradu podle obecných ustanovení v Code Civil dle článku 1149. Jedná se o náhradu skutečně vzniklé škody a náhradu ušlého zisku.

6.4. Shrnutí francouzské úpravy

Z výše uvedené charakteristiky smlouvy o přepravě osob vyplývá, že v přímém srovnání s českou úpravou nenalezneme znatelné rozdíly. Detailnější studium však odhalí některé rozdíly. V první řadě nenajdeme ve francouzských právních předpisech přesnou definici přepravní smlouvy. Je to dáno faktem, že francouzský Code Civil z velké části platí v původním znění z roku 1804 a nebyl v tomto ohledu aktualizován. Přijetí přepravního zákoníku, který v sobě zahrnuje soukromoprávní i veřejnoprávní aspekty všech hlavních druhů přepravy, představuje systematizaci a zpřehlednění právní

¹³⁹ *Rozsudek Odvolacího soudu v Grenoblu ze dne 22. ledna 2007, č. 05-677*

¹⁴⁰ *Rozsudek Kasačního soudu ze dne 10. července 1996, č. 94-17205*

úpravy. Přímá komparace české a francouzské vlakové přepravy je komplikovaná vzhledem k různým geografickým, technologickým, finančním charakteristikám obou zemí. Přesto je však cestujícím nabízen obdobný katalog práv, který slouží k jejich ochraně, bezpečnosti a pohodlí při cestování po dráze. Obě úpravy spojuje nedokonalá aplikace unijního Nařízení o právech a povinnostech cestujících, avšak samotní dopravci se z vlastní vůle snaží alespoň z části poskytovat požadovaná práva.

Český právní systém by se mohl Francií inspirovat například zavedením institutu mediátora, který by mohl efektivně řešit stížnosti a další nespravedlnosti spáchané proti cestujícím. Rovněž v oblasti práva na mobilitu cestujících se zdravotním postižením mají čeští dopravci nedostatky. Na druhou stranu české prostředí je v zásadě nakloněné náhradě jízdného v případě zpoždění, což se o restriktivním francouzském modelu zcela říct nedá.

Dalším významným faktorem, který hraje roli při studiu této tematiky, je frekvence soudních sporů a judikatury. Ve Francii je velké množství soudních rozhodnutí na všech úrovních soudní soustavy, která se přímo dotýkají práv cestujících a dalších fenoménů souvisejících s železniční přepravou. Je tedy možné vidět interpretaci práva na množství konkrétních případů, včetně pozorování jejího vývoje (viz. náhrada škody v případě zpoždění). Obecně se o těchto rozhodnutích dá konstatovat, že ve velké míře upřednostňují ochranu a náhradu škody ve prospěch cestujícího a dopravce je stavěn do pozice profesionála provádějícího přepravu, který je nucen zabezpečit její řádný průběh téměř za všech okolností. Naproti tomu v českém prostředí počet soudních rozhodnutí založených na přepravních právních předpisech čítá několik desítek za celou dobu její evidence, což znemožňuje jakoukoliv objektivní generalizaci.

Celkové zhodnocení francouzské úpravy hodnotím pozitivně, zejména jednotnou úpravu v přepravním zákoníku shledávám inspirativní. Na druhou stranu je škoda, že ve francouzském prostředí neexistuje reálná konkurence na vnitrostátních tratích, tak jak ji známe z českého prostředí. Ta by umožnila další vývoj práv cestujících a motivaci pro dopravce je dále rozvíjet a rozšiřovat.

7. Závěr

V úvodu práce byl vytyčen cíl, kterým měl být popis, zhodnocení a případná komparace práv cestujících v železniční přepravě v České republice a ve Francii. V předchozích 6 kapitolách jsem zanalyzoval právní stav podle platné a účinné právní úpravy, včetně vzhledu do historie. Tímto jsem se snažil zdůraznit důležitost smlouvy o přepravě a postavení cestujícího jakožto slabší smluvní strany oproti dopravci.

V druhé kapitole jsem vydefinoval základní pojmy, které provázejí smlouvu o přepravě, dopravu a přepravu a zasadil železniční přepravu do širšího kontextu v rámci systému přepravy. Součástí je i přehled pramenů práva, na kterých je železniční přeprava založena. Třetí kapitola pojednává o historickém vývoji železniční přepravy v českých zemích, jakož i na mezinárodní úrovni. Smyslem bylo prezentovat postupnou evoluci v železniční přepravě a v průběhu 20. století její postupnou internacionalizaci, která je zakončena snahou o jednotnou úpravu v rámci Evropské unie za účelem stejné garance práv cestujících ve všech členských zemích. Čtvrtá kapitola popisuje a rozebírá smlouvu o přepravě jako celek, ale také s přihlédnutím k jednotlivým pojmovým znakům. Nedílnou součástí této kapitoly bylo také posouzení vlivu spotřebitelského práva a obecnější pojednání o náhradě škody v železniční přepravě. Jádrem práce je kapitola pátá, ve které jsem rozebral jednotlivá práva cestujících, tak jak vyplývají z příslušných pramenů práva. Od obecnějších práv cestujících, jako právo být přepraven řádně, včas, bezpečně, pohodlně, přes právo cestujícího na přepravu zavazadla, konče právem cestujícího na informace a náhradu škody. Šestá kapitola poté zohledňuje úpravu přepravní smlouvy ve Francouzské republice, která umožňuje efektivní a přímé srovnání s českou úpravou. Navzdory platnosti evropského Nařízení o právech a povinnostech cestujících, jehož účelem je unifikace právních úprav, nalezneme rozdíly. Sice svým významem nepřinášejí podstatný rozdíl mezi oběma úpravami, avšak o to zajímavější je sledování jejich dopadu na samotnou přepravu.

V celém průběhu psaní této práce jsem zacházel s platnými a účinnými právními předpisy obou zemí, smluvními přepravními podmínkami jednotlivých dopravců a s dostupnými zdroji pocházejícími ze scény Evropské unie. Zvláštní důraz jsem při tom kladl na práci s judikaturou českou, evropskou a francouzskou, protože právě soudní praxe umožňuje unikátní pohled na tuto problematiku. Ač česká a evropská judikatura

není obsahově tolik bohatá jako ta francouzská, přesto působí jako cenný zdroj informací a právních argumentů.

Závěrem bych přednesl ještě pohled do budoucna železniční přepravy a práv cestujících. Mezinárodní železniční přeprava pod záštitou Mezinárodní organizace pro železniční přepravu (OTIF) modifikuje zejména oblasti přepravy nákladní a osobní přeprava vychází z platné mezinárodní smlouvy bez výhledu změn. Na poli Evropské unie se připravuje tzv. čtvrtý železniční balíček, který má přinést technickou, ale i politickou liberalizaci železniční přepravy.¹⁴¹ Samotné Nařízení o právech a povinnostech cestujících by však dotčeno být nemělo. Od roku 2019 by však měly skončit výjimky pro členské státy EU z tohoto Nařízení, které suspendovaly plnou aplikaci Nařízení. To se týká jak České republiky, tak Francie a dá se tedy očekávat, že nejspíše touto dobou dojde k progresivnějším změnám v právech cestujících. Co se týče vnitrostátních právních předpisů, smlouva o přepravě není předmětem sporů v občanském zákoníku ani v PŘVOD. Přestože bychom našli několik nesrovnalostí či nejasností ve vzájemném vztahu těchto právních předpisů, které by de lege ferenda zasluhovaly sjednotit, nevypadá to prozatím na brzkou nápravu. Určitý faktor překvapení by mohly představovat přepravní podmínky jednotlivých dopravců, případné změny bych ale předpokládal spíše v prospěch cestujících než naopak.

Železniční přeprava si udržuje pozici důležitého subjektu na poli přepravy a i v budoucnu se dá očekávat její dynamický rozvoj. V oblasti práv cestujících však radikální změny neočekávám, spíše je potřeba sjednotit a aplikovat stávající práva v celém rozsahu. Právní úpravu v České republice hodnotím zdařile a v porovnání s úpravou francouzskou obstála velmi dobře, v některých ohledech ji dokonce předčila.

¹⁴¹ Dostupné na: <http://www.consilium.europa.eu/cs/policies/4th-railway-package/> [cit. dne 8.2.2016]

Seznam zdrojů

Monografie, učebnice, komentáře:

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.). ISBN 978-80-7201-687-7.

ELIÁŠ, Karel. *Nový občanský zákoník s aktualizovanou důvodovou zprávou a rejstříkem*. 1. vyd. Ostrava: Sagit, 2012, 1119 s. ISBN 978-80-7208-922-2.

GERLOCH, Aleš. *Teorie práva*. 6., aktualiz. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2013, 310 s. ISBN 978-80-7380-454-1.

HENDRYCH, Dušan, Miroslav BĚLINA, Josef FIALA, Pavel ŠÁMAL, Ivana ŠTENGLOVÁ a Pavel ŠTURMA. *Právní slovník*. 3. podstatně rozš. vyd. Praha: C. H. Beck, 2009, 1459 s. ISBN 978-80-7400-059-1.

KOLEKTIV: *Pocta Prof. JUDr. Milanu Bakešovi, DrSc., k 70. narozeninám*. Vyd. 1. Praha: Leges, 2009, 303 s. ISBN 978-80-87212-23-3.

KOVALČÍKOVÁ, Daniela. *Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících: komentář*. Vyd. 1. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2011, xii, 223 s. ISBN 978-80-7357-662-2.

LAVICKÝ, Petr a Jakub HANDRLICA. *Občanský zákoník ...: komentář*. 1. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2013-, Sv. 1. Obecná část (§ 1-654). 2014. xx, 2380 s. ISBN 978-80-7400-529-91.

LAVICKÝ, Petr a Jakub HANDRLICA. *Občanský zákoník ...: komentář*. 1. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2013-, sv. 6. Závazkové právo : zvláštní část (§ 2055-3014), 2014. xxv, 2046 s. ISBN 978-80-7400-529-91.

NOVOTNÝ, Petr. *Nový občanský zákoník: smluvní právo*. Vyd. 1. Praha: Grada Publishing, 2014, 230 s. ISBN 978-80-247-5164-1.

PAUKNEROVÁ, Monika. *Smlouvy o dopravě v Evropské unii. Pocta Stanislavu Plívovi k 75. narozeninám*. Praha: ASPI-Wolters Kluwer, 2008, s. 258-269.

SOUŠEK, Jaroslav a Miroslav STEHLÍK. *Zákon o dráhách a železniční legislativa Evropských společenství: podle právního stavu k 1.5. 2005*. 3. aktualiz. vyd. Olomouc: ANAG, 2005, 215 s. ISBN 80-7263-293-0.

SOUŠEK, Jaroslav. *Přepravní řád pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu: s komentářem*. Olomouc: ANAG, 2002. 110 s. ISBN 8072631195.

SVOBODA, Pavel. *Úvod do evropského práva*. 4. vyd. Praha: C. H. Beck, 2011, 362 s. ISBN 978-80-7400-334-9.

ŠVESTKA Jiří, DVOŘÁK Jan, FIALA Josef a kolektiv. *Občanský zákoník: komentář*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2013-, 6 sv. ISBN 978-80-7478-369-2.

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. ISBN 978-80-7357-473-4.

Zahraníční literatura:

COLLART DUTILLEUL François, DELEBECQUE Philippe. *Contrats civils et commerciaux*. 10e édition. Paris: Dalloz, 2015. ISBN 9782247158331.

DEBRINCAT Marc, REGNIAULT François a préface de PEPY Guillaume. *SNCF, les droits des voyageurs*. Paris: Dalloz, 2012. ISBN 9782247113972.

HUET Jérôme [ET AL.] avec la collaboration de MOREL-MAROGER Juliette. *Les principaux contrats spéciaux*. 3e éd. Paris: L.G.D.J. Lextenso, 2012. ISBN 978-227-5037-851.

MAINGUY, Daniel. *Contrats spéciaux*. 9e édition. Paris: Dalloz, 2014. ISBN 9782247136872.

STARCK Boris, ROLAND Henri, BOYER Laurent. *Obligations*. 6. éd. Paris: Litec, 1998. ISBN 978-271-1128-822.

Časopisecké a elektronické články:

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

HRNČÁŘ, Jan. Přepravní kontrola v MHD versus černý pasažér. [online]. Dostupné z <http://www.epravo.cz/top/clanky/prepravni-kontrola-v-mhd-versus-cerny-pasazer-32412.html>

LOJDA, Jiří. Tři soudní judikáty jsou příkladem pro podobné případy. [online]. Dostupné na: <http://www.dnoviny.cz/zeleznicni-doprava/tri-soudni-judikaty-jsou-prikladem-pro-podobne-pripady>

MAREK, Karel. Zasílatelství, přeprava a přepravní řády. *Právo pro podnikání a zaměstnání*. 2011, s. 3-12.

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.

OBERSON, Isabelle. Accident et faute du voyageur – première application du PRR en France. [online] *Comité Internationale des Transports Ferroviaires*, roč. 2014, č. 3, s.7. Dostupné na: <http://docplayer.fr/12298245-Comite-international-des-transports-ferroviaires-2014-rapport-annuel-2013.html>

PAZDERKA, Stanislav. Pokuta za „černou jízdu“ (Několik poznámek nad jedním rozsudkem). *Právní rozhledy*. roč. 2000, č. 7, s. 307.

REPKOVÁ, Katarína. Zodpovednosť za škodu spôsobenú prevádzkou dopravného prostriedku na dráhe. *Justičná revue*. 2008, roč. 60, č. 5, s. 752-760.

REPKOVÁ, Katarína. Aktuálne zmeny v úprave práv cestujúcich v železničnej preprave. *Justičná revue*. 2009, roč. 61, č. 5, s. 644 - 651.

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

VÝKRUTA, Vladivoj. Rok 1918: jaké byly události na železnici. [online]. Dostupné na: http://www.cd.cz/old/TCD2008/8_41rok.htm

ZIMA, Petr. Převážní řády dnes. *Právo a doprava*. roč. 1995, č. 6, s. 13.

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. 526/1990 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. 40/2009 Sb., trestní zákoník

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

Výměr MF č. 01/2015 ze dne 26. listopadu 2014, kterým se vydává seznam zboží s regulovanými cenami

Zahraniční právní předpisy:

Code Civil ve znění ze dne 19. srpna 2015 (Občanský zákoník)

Code de commerce ve znění ze dne 19. října 2015 (Obchodní zákoník)

Code des transports ve znění ze dne 19. října 2015 (Přepravní zákoník)

Loi n° 1982-1153 d'orientation des transports intérieurs ve znění ze dne 19. října 2015 (Zákon č. 1982-1153 o úpravě vnitrostátní přepravy)

Loi n° 2009-1503 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports ve znění ze dne 19. října 2015 (Zákon č. 2009-1503 o organizaci a regulaci železniční přepravy a dalších ustanoveních týkajících se přepravy)

Décret n°83-817 du 13 septembre 1983 portant approbation du cahier des charges de la Société nationale des chemins de fer français ve znění ze dne 21. října 2015 (Dekret č. 83-817 z 13. září 1983, kterým se schvaluje specifikace SNCF)

Mezinárodní smlouvy a dokumenty Evropské unie:

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

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.

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.

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

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007, o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici

Sdělení Komise Evropskému parlamentu a Radě: Evropská vize pro cestující: sdělení o právech cestujících ve všech druzích dopravy

Usnesení Evropského parlamentu ze dne 23. října 2012 o právech cestujících ve všech druzích dopravy

Zpráva Komise Evropskému parlamentu a Radě: Zpráva o uplatňování nařízení o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě

Zpráva Komise Evropskému parlamentu a Radě: Výjimky udělené členskými státy na základě nařízení o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě

Smluvní přepravní podmínky:

Smluvní přepravní podmínky společnosti RegioJet, a.s. ze dne 19.9.2014 [online]:
Dostupné na: <http://regiojet.cz/prepravni-rad.pdf>

Tarif společnosti RegioJet, a.s. pro železniční přepravu cestujících a zavazadel, ze dne 1.11.2013 [online]: Dostupné na: <http://www.regiojet.cz/opencms/export/sites/regiojet.cz/jizdne-a-ceny/tarify.pdf>

Smluvní přepravní podmínky LEO Express a.s. pro veřejnou osobní železniční dopravu, účinné od 12.12.2014 [online]: Dostupné na: <http://www.le.cz/vop/pp.htm>

Tarif LEO Express a.s. pro přepravu cestujících a zavazadel, účinný od 12.12.2014 [online]: Dostupné na: www.le.cz/download/76e3dc45bd64ca51421dfc00cf27757d.html

Smluvní přepravní podmínky Českých drah pro veřejnou drážní osobní dopravu, účinné od 13. 11. 2015 [online]: Dostupné na WWW: <https://www.cd.cz/assets/infoservis/cim-se-ridime/sppo-zmena-08-final.pdf>

Conditions générales de vente SNCF, účinné od 1.10.2015 [online]: Dostupné na: <http://www.sncf.com/fr/engagements/conditions-generales-voyageurs>

Judikatura:

Česká republika:

nález Ústavního soudu ČR I.ÚS 276/01

rozsudek Nejvyššího soudu ČSR z 27. 6. 1977, sp. zn. 2 Cz 19/77

usnesení Nejvyššího soudu ze dne 30. 8. 2006, sp. zn. 25 Cdo 638/2005

rozsudek Vrchního soudu v Praze ze dne 30. 8. 1988, sp. zn. 6 A 67/96-22

usnesení Městského soudu v Praze ze dne 5. 5. 1977, sp. zn. 20 Co 31/77

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

Zpráva o šetření veřejného ochránce práv ze dne 7. 2. 2013, sp. zn. 138/2012/DIS/JKV

Francie:

rozsudek Kasačního soudu ze dne 10. 7. 1996, č. 94-17205

rozsudek Kasačního soudu ze dne 11. 1. 2000, č. 97-18215

rozsudek Kasačního soudu ze dne 13. 3. 2008, č. 05-11800

rozsudek Kasačního soudu ze dne 28. 4. 2011, č. 10-15056

rozsudek Kasačního soudu ze dne 26. 9. 2012, č. 11-13177

Evropská unie:

rozsudek Soudního dvora (třetího senátu) ze dne 22. listopadu 2001.
Cape Snc proti Idealservice Srl (C-541/99) a Idealservice MN RE Sas proti OMAI Srl
(C-542/99)

rozsudek Soudního dvora (prvního senátu) ze dne 22. listopadu 2012 ve věci C-136/11,
Westbahn Management GmbH proti ÖBB-Infrastruktur AG

rozsudek Soudního dvora (prvního senátu) ze dne 26. září 2013 ve věci C-509/11, ÖBB-
Personenverkehr AG

Resumé

Práva cestujícího při přepravě po železnici

Smlouva o přepravě představuje jednu z nejčastěji uzavíraných smluv a její základ je položen v § 2550 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník. Smluvními stranami jsou dopravce a cestující. Dopravce se uzavřením smlouvy zavazuje k přepravě cestujícího z výchozího místa do cílové destinace, a to za úplatu. Cestující v tomto právním poměru vystupuje jako slabší strana a rovněž jako spotřebitel. Proto je třeba klást důraz na práva cestujícího, která mu plynou nejen z občanského zákoníku, ale také z přepravního řádu a ze smluvních přepravních podmínek. Tato diplomová práce se soustředí na popis těchto práv, jejich systematizaci, vyhodnocení a nakonec i porovnání práv cestujících v právních rádech České republiky a Francie. Nedílnou součástí je i evropský rozměr těchto práv díky normotvorbě Evropské unie a také prognózy do budoucna a návrhy de lege ferenda.

Práce je členěna do sedmi kapitol, z nichž první kapitola je úvod práce a sedmá kapitola je její závěr. Druhá kapitola se soustřeďuje na vymezení pojmů, které jsou terminologicky spjaty s železniční přepravou. Součástí této kapitoly je rovněž začlenění železniční přepravy do celkového kontextu a popis platných a účinných pramenů práva. Třetí kapitola předkládá pohled do historie železniční přepravy, vývoj postavení a práv cestujících a dlouhodobou evoluci na úrovni národní i mezinárodní. Čtvrtá kapitola popisuje smlouvu o přepravě jako samostatný smluvní typ a definuje jednotlivé pojmové znaky. Pátá kapitola představuje podstatu diplomové práce, neboť pojednává o konkrétních právech cestujících. Tato kapitola je členěna do 8 podkapitol, které zastupují jednotlivá práva cestujícího. Prezentovaný katalog práv je řazen podle jejich systematiky v pramenech práva, vycházejí nejdříve z občanského zákoníku, následně z přepravního řádu a smluvních přepravních podmínek a v neposlední řadě také z evropského nařízení o právech a povinnostech cestujících. Kapitola šestá vychází z francouzské právní úpravy a představuje práva cestujících ve Francii. Jednotlivá práva jsou komparována se situací v České republice.

Tato práce vychází z právního stavu ke dni 1. 2. 2016.

Abstract

Rights of a passenger in railway transport

The contract of carriage represents one of the most frequent contracts and its legal basis is based on Art. 2550 of Act No. 89/2012 Coll., Civil Code. The contracting parties of the contract of carriage are a transporter and a passenger. The transporter is contracted to carry the passenger to the final destination and the passenger pays the fare for the service. The passenger is in the position of the consumer and weaker party. Therefore, it is necessary to focus on the rights of passengers that are based not only on the provisions of Civil Code, but also on the rules of carriage and on the general conditions of the transporter. This thesis focuses on the description, classification, evaluation and comparison of these rights in Czech and French legal orders. Integral part of the thesis is also the legislation of the European Union and visions to the future, as well as the proposals de lege ferenda.

The thesis is divided into seven chapters with the introduction as the chapter one and the conclusion as the chapter seven. The second chapter points out the definition of terms and notions that are bound to the railway transportation. This chapter also includes the incorporation of the railway transport in the context of the transport in general and the classification of current sources of law. The third chapter presents the history of railway transport and its evolution on the national and international level. The fourth chapter describes the contract of carriage as the independent type of contract and defines the integral elements of this contract. The fifth chapter is the core part of the thesis, as it concerns the specific rights of passengers. This chapter is further divided into 8 subchapters which stand as the individual rights of the passenger. This list of rights is classed by its position in the sources of law. The sixth chapter refers to the French legal order and describes the rights of passengers in France. The individual rights are compared to the situation in the Czech Republic.

This thesis reflects the legal status to the date of the 1st February 2016.

Název diplomové práce v anglickém jazyce:

Rights of a passenger in railway transport

Klíčová slova:

Smlouva o přepravě, práva cestujícího, železniční přeprava

Key words:

Contract of carriage, rights of a passenger, railway transport