

Univerzita Karlova v Praze

Právnická fakulta



**Přepravní řády: vývoj a význam pro úpravu
poměrů ze smluv o přepravě**

Diplomová práce

Marek Šmejkal

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

Katedra občanského práva

Květen 2016

Čestné prohlášení

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

V Praze dne 31. května 2016

.....

Marek Šmejkal

Poděkování

V této části bych rád poděkoval panu JUDr. Ondřeji Frintovi, Ph.D., za jeho vstřícnou spolupráci, rady a podněty při přípravě a během vypracování této diplomové práce.

Obsah

Seznam zkratk	6
Úvod.....	7
1. Historická geneze přepravních řádů	10
1.1. Vývoj do konce 19. stol.	10
1.2. Vývoj ve 20. století do současnosti.....	16
1.2.1. Železniční přeprava	16
1.2.2. Silniční a ostatní přeprava	20
1.2.3. Ostatní přeprava.....	22
2. Přepravní řády v současnosti	25
2.1. Zákonná úprava přepravy.....	25
2.2. Účinné přepravní řády.....	26
2.2.1. Úprava veřejné dráží a silniční osobní přepravy	27
2.2.2. Úprava veřejné dráží a nákladní přepravy.....	43
3. Mezinárodní komparace	50
3.1. Obecná ustanovení	51
3.2. Přeprava osob	51
3.3. Přeprava zavazadel.....	55
3.4. Nosičská služba, úschova zavazadel	57
3.5. Řešení sporů	58
Závěr	60
Seznam literatury a dalších zdrojů.....	62
Seznam právních předpisů	64
Seznam příloh	66

Abstrakt.....	67
Resume.....	68

Seznam zkratek

COTIF – úmluva o mezinárodní železniční přepravě

DŘŽ – nařízení č. 207/1892 ř. z., Dopravní řád železniční

EVO – Eisenbahn-Verkehrsordnung, (německý železniční přepravní řád)

O. z. – zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů

Obč. zák. – zákon č. 40/1964 Sb., ve znění pozdějších předpisů

Provozovací řád – zákon č.1/1852 ř. z. Nařízení císařské, dané dne 16. listopadu 1851, jímžto se vydává provozovací řád železniční pro všechny země korunní

PŘVND – nařízení vlády č. 1/2000 Sb., přepravní řád pro veřejnou drážní nákladní dopravu

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

SPP – smluvní přepravní podmínky

SPŘ – vyhláška ministerstva dopravy č. 133/1964 Sb., o silničním přepravním řádu

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

Úvod

Tato práce je zaměřena na úpravu podmínek vnitrozemské přepravy, které jsou obsaženy v právních předpisech souborně nazývané „přepravní řády“. První část této práce má nejprve za cíl zmapovat historický vývoj přepravních řádů, a to především na našem území, a dále vymezuje základní proměnu obsahu přepravních řádů v čase s ohledem na technologický vývoj dopravních prostředků. Druhá část této práce si klade za cíl zmapovat platnou právní úpravu vnitrostátních přepravních řádů se zaměřením na PŘVOD a PŘVND. Při zkoumání platných právních řádů dochází ke komparaci s předchozí platnou právní úpravou, jakož i ucelené prozkoumání problematiky jednotlivých přepravních institutů a jejich rozlišení. Jednotlivé oblasti přepravy, které zkoumané platné a účinné přepravní řády upravují, jsou hodnoceny dle jejich efektivity, aktuálnosti a potřebnosti, což vede k závěrům v případě budoucí rekodifikace nebo obměny obsahu přepravních řádů. Třetí část této práce se zaměřuje na komparaci vnitrostátních přepravních řádů České republiky s německou právní úpravou, konkrétně německým železničním přepravním řádem (EVO), který je srovnáván s jednotlivými ustanoveními PŘVOD a dále konfrontován z hlediska právní kvality. Komparace platného a účinného vybraného přepravního řádu v České republice a ve Spolkové republice Německo lze de lege ferenda použít při následném vývoji přepravních právních předpisů ve všech odvětví přepravy na našem území.

Přeprava osob a věcí v kontinentální právní kultuře je uskutečňována na základě občanskoprávních předpisů a je nejčastěji upravena občanským zákoníkem, konkrétně smluvním typem přepravní smlouvy. Následně je přeprava provedena přepravními řády, které tvoří těžiště přepravy různými dopravními prostředky. Termín „řád“ označuje jistá pravidla, podle kterých se má něco dítí nebo konati¹, což v souvislosti s obecným významem tohoto termínu vystihuje současnou i historickou funkci přepravních řádů. Přepravní řád je právní předpis nejčastěji podzákonné

¹ *Ottův slovník naučný: ilustrovaná encyklopaedie obecných vědomostí*. Praha: Paseka, 2003, 28 sv., str. 243

právní síly, který vedle dalších právních předpisů upravuje obsah vztahu mezi dopravcem a přepravcem². Tento právní předpis stojí v systému úpravy přepravy jako mezičlánek v úpravě práv a povinností při přepravě osob a věcí, a to díky své podřízenosti předpisům vyšší právní síly, neboť přepravní řády mají podobu vyhlášek Ministerstva nebo nařízení Vlády. Na opačné straně jsou přepravní řády nadřazené při úpravě práv a povinností vyplývající z jednotlivých přepravních smluv. Historicky, kdy neexistovala explicitní zákonná úprava přepravní smlouvy, byly to právě přepravní řády, které přepravu osob a věcí upravovaly s obecnou závazností (viz kapitoly dále). Zákon obvykle deleguje určité penzum práv a povinností na přepravní řády, které mají za úkol vymezit detailněji danou problematiku. Systém, jakým je tak činěno, bývá různý. Historicky se vyvíjely přepravní řády, které upravují různé druhy a formy přepravy, dle typu dopravy či dle toho, zdali se jedná o přepravu osobní nebo nákladní (viz kapitola „historický geneze přepravních řádů“). Důvod, kterým zákon deleguje úpravu práv a povinností na přepravní řády, je několik. Například předcházení „zahušťování“ obsahu zákonů, a to zpravidla občanských kodexů, podrobnou rozvětvenou úpravou a s ní související přehlednost v systému zákonů, kde je pak potřeba rychle reagovat na změny, které doprava historicky zaznamenává.

Vymezení základních termínů

Pro účely této práce je důležité definovat a důsledně rozlišovat pojmosloví spojené s přepravní tematikou. V právníkové a běžné mluvě jsou velmi často zaměňovány pojmy doprava a přeprava resp. přepravce a dopravce, které i přes svoji lingvistickou blízkost nejsou totožné a dokonce historicky se objevují záměny a nerozlišování těchto termínů. Pod pojmem „přeprava“ dnes chápáno „*fyzické přemísťování od*

² FRINTA, Ondřej. Komentář k § 761 in ELIÁŠ, Karel. *Občanský zákoník: velký akademický komentář. Úplný text zákona s komentářem, judikaturou a literaturou podle stavu k 1. 4. 2008*. 2. svazek 488-880. Praha: Linde, 2008, str. 2218

*místa naložení do místa složení*³, zatímco pojem „doprava“ je dle teorie chápán ve trojí významu, a to buď jako činnost, jímž se zajišťuje přemísťování osob či nákladu nebo technologie použitá k přemísťování anebo odvětví národního hospodářství⁴. V této souvislosti je nutné rozlišit termín „dopravce“, což je ten, kdo provozuje dopravní prostředky za účelem přepravy cestujících či cizích věcí a „přepravce“, který je v nauce o dopravě (nikoliv však v právních předpisech) vymezován jako smluvní protistrana dopravce, tj. jako ten, kdo s dopravcem uzavírá smlouvu o přepravě. V této práci bude dodržována tato terminologie s výjimkou některých pasáží ve druhé kapitole, kde se terminologie významem překrývá.

Dělení dopravy

Dopravu ve smyslu přemísťování je možno dělit z několika možných pohledů. Nejdůležitější je dělení přemísťování osob, jejich zavazadel a přemísťování nákladů (specifické je přemísťování mrtvol a živých zvířat). Další dělení rozlišuje dopravu vnitrostátní a mezinárodní, soukromou a veřejnou, hromadnou a jednotlivců, komfortní a účelovou. Další dělení spočívá v druhu přepravy, tedy dělení na silniční, železniční, městskou, lanovou, leteckou atd. Dále je možné dělit přepravované věci na věci z přepravy vyloučené a věci povolené. Tohoto dělení se důsledně drží, jak patrně dále z výkladu, většina přepravních řádů ať už těch historických tak i platných a účinných.

³ FRINTA, Ondřej. Komentář k § 761 in ELIÁŠ, Karel. *Občanský zákoník: velký akademický komentář. Úplný text zákona s komentářem, judikaturou a literaturou podle stavu k 1. 4. 2008.* 2. svazek 488-880. Praha: Linde, 2008, str. 2218

⁴ Judikatura definuje pojem doprava jako souhrn činností, jimiž se zajišťuje přemísťování osob (osobní doprava) a věcí (nákladní doprava) silničními vozidly (silničními dopravními prostředky), jakož i přemísťování silničních vozidel samých po pozemních komunikacích, dopravních plochách a volném terénu.

1. Historická geneze přepravních řádů

1.1. Vývoj do konce 19. stol.

Pohyb těles v prostoru je elementární fyzikálním jevem, se kterým se potýká každá věc či osoba včetně nejmenších částic hmoty. Pohyb je znakem každého života a bez pohybu, ať už v jakémkoliv smyslu, život ustává. Pohyb ve smyslu lidské činnosti je komplementárně spojen s člověkem. Mezi formu pohybu patří i přemísťování sama sebe nebo předmětů z místa na místo, a to primárně z důvodu ochrany života, zdraví a obživy, a na to navazující důvody ekonomické atp.

Přemísťování osob i věcí je činnost, která provází člověka od počátků prvních civilizací a její technologický vývoj je přímo úměrný technickému rozmachu samotného lidstva. Přemísťování osob, nákladů, věcí aj. zakládá počátek globalizace a propojenosti ekonomických trhů, které musí spoléhat na její přesnost a spolehlivost. Seběmenší překážka způsobuje v konečném důsledku ekonomické ztráty a je následkem zvyšování transakčních nákladů pro všechny zainteresované subjekty. Díky tomu dochází k translaci nákladů z jednoho subjektu na druhý⁵, která postihuje výsledně spotřebitele. Samotná právní úprava přepravy, stejně jako jiná právní odvětví, ve své historii reagovala se zpožděním a málokdy anticipovala následný technický vývoj⁶.

Na základě historického vývoje je důležitým milníkem období pravěku, do kterého se datuje vynález kola, dále pak období Starověku, tedy období od poloviny 4 tisíciletí př. n. l. až do zhruba 7. stol. našeho letopočtu. V této epoše dochází k prvním podstatnějším přemísťováním národů (stěhování), osidlování nových

⁵ V situaci, kdy dochází ke zvyšování nákladů na přepravu v důsledku obavy za včasné doručení, tyto náklady se přesouvají stejně jako v jiných odvětvích, tak, že v konečném důsledku v případě správně nastaveného plánu daného subjektu/podnikatele, zákonitě musí postihnout zvýšené náklady konečného spotřebitele.

⁶ Aktuálně je skloňována nová forma přepravy nákladu bezpilotními letouny tzv. drony, které v současné právní úpravě postrádají oporu a vzhledem k jejímu specifiku je otázkou, do jaké míry by byla postačující.

území a vzniku nových civilizací. Hnacím motorem vynalézání efektivnějších a kvalitnějších způsobů přemísťování jsou, stejně jako v mnoha pozdějších případech, válečné konflikty a boje o území. První právní úprava přepravy vznikala v období Starověkého Říma, kde byla přeprava upravena smlouvou o dílo resp. nájemní smlouvou. Období Středověku bylo z hlediska přepravy významné především díky zámořským objevům, tedy námořní dopravou.

V období průmyslové revoluce, kdy se začala proměňovat struktura hospodářských sektorů a pomalu přestalo dominovat zemědělství jako hlavní zdroj obživy, začaly se objevovat první náznaky organizované veřejné osobní i nákladní přepravy jak ve světě, tak později i na našem území. „*Počátky vzniku železnice, jako první organizované moderní formě přepravy, se kladou do první poloviny 19. století. První náznaky budoucích železnic lze vysledovat již mnohem dříve. Ve středověkých evropských dolech se používala úzká prkna, po kterých jezdili vozíky s rudou. Za počátek kolejové dopravy můžeme považovat tzv. koněspřežky provozované v období 20. až 30. let 19. století*“⁷. Později následovaly parostrojní železnice. Důvod, proč se koně přesunuly z cest na železnici, spočíval v rozdílu jejich výkonnosti v obou zmíněných formách přepravy. Při zkouškách se ukázalo, že kůň je na trati dokonce třicetinásobně výkonnější než na silnici⁸. K vyrovnání výkonnostních nerovností mezi silniční a železniční dopravou došlo až o několik desítek let později s příchodem prvních automobilů, které postupně začaly přetahovat přepravu zpátky na silnice.

Koněspřežná dráha měla za účel přepravovat zboží, ale později i cestující. Tímto se stala první železniční, nákladní i osobní formou přepravy v Evropě. S rozmachem technologií, především pak parního stroje, koně brzy nahradily stroje, čímž započal rozvoj železniční přepravy. V této souvislosti nutně přichází potřeba závazné úpravy pravidel související s přepravou. První přepravní řády byly vydávány železničními společnostmi a byly vyvěšeny na každé stanici a fakticky obsahovaly několik

⁷ MIRVALD, Stanislav. *Geografie dopravy II: Silniční a železniční doprava*. 1. vyd. Západočeská Univerzita v Plzni: Tiskové středisko ZČU v Plzni, 2000, str. 4

⁸ SCHREIER, Pavel. *Příběhy z dějin našich drah: kapitoly z historie českých železnic do roku 1918*. 1. vyd. Praha: Mladá fronta, 2009, str. 207

závazných pravidel pro cestující. Tato pravidla byla na konci první poloviny 19. století nahrazena první obecně závaznou normou platnou pro české území. Dne 16. listopadu 1851 vydal císař František Josef císařské nařízení (Kaiserliche Verordnung), jímž se vydal provozovací řád železniční pro všechny země korunní⁹ (Zákon č. 1/1852 ř. z. Nařízení císařské, dané dne 16. listopadu 1851, jímžto se vydává provozovací řád železniční pro všechny země korunní¹⁰). Toto byl první přepravní řád, který platil na našem území. Provozovací řád má 103 paragrafů a je členěn to dvou částí (část I - Jaké povinnosti mají podnikatelstva provozování jízdy železničné a zřízení jejich a část II - Jaké povinnosti mají osoby (obecenstvo), ježto železnice užívají nebo jinak s ní přijdou ve spojení). Postupně tedy upravoval povinnosti provozovatelů dráhy a jejich zaměstnanců, ostatních osob s železnicí souvisejících a povinnosti cestujících. Zvláštní oddíl věnuje Provozovací řád dohledu a kontrole při přepravě.

1.1.1. Provozovací řád

Tato kapitola je zaměřena na nejdůležitější a stěžejní práva a povinnosti, které vyplývají z Provozovacího řádu, neboť vytvářejí základ pro další vývoj v historii přepravních řádů.

V části I. upravuje provozovací řád pro provozovatele železnice (státní či soukromé) nutnost získání koncese, která osvědčovala, že jízda po železnici bude pravidelná, nepřerušovaná a bezpečná. Tyto podmínky se zajišťovaly prostřednictvím opatření, jako například dodržení bezpečnostních a zdravotních předpisů, zabezpečovací mechanismy, přítomností kvalifikovaných a instruovaných zřízenců (dělníci a služebníci).

⁹ FRINTA, Ondřej. Komentář k § 763 in ELIÁŠ, Karel. *Občanský zákoník: velký akademický komentář. Úplný text zákona s komentářem, judikaturou a literaturou podle stavu k 1. 4. 2008.* 2. svazek § 488 až 880. Praha: Linde, 2008, str. 2213

¹⁰ Dále v tomto textu také jako „Provozovací řád“

Provozovací řád dále upravuje povinnost udržovat železnici v dobrém stavu, náležitosti zaměstnanců železnice a jejich povinnosti. Dále pak upravuje povinnost vydat jízdní řád a tarify, spolu se stanovením nejvyšší povolené rychlosti za hodinu. Zajímavostí je, že Provozní řád již na svém začátku (§ 9) výslovně stanovuje možnost odmítnutí přepravy pro osoby opilé, nemocné či spolucestujícím obtížné, čímž dokládá trvalost těchto problémových cestujících v čase. Další povinností pro „podnikatelstvo železničné“ je stanovena povinnost mít na každé stanici knihu stížností pro nespokojené cestující.

Zvláštní úpravu věnuje Přepravní řád ochraně přepravovaných věcí a výčtu věcí zakázaných z osobní přepravy, resp. stanoví pro ně zvláštní režim přepravy. Zbraně byly až na výjimky (např. přeprava vojska), vyloučeny z přepravy zcela.

V § 17 Provozovací řád stanoví prevenční povinnost při vykolejení vlaku a v případě, nastane-li taková nebo obdobná situace, ukládá povinnost železničním zřízencům pod „přísným z toho odpovídáním“ pomoci všemi prostředky (§ 18). V tomto ustanovení je možné nalézt prvky občanskoprávního institutu krajní nouze.

Provozovací řád se také důsledně věnuje bezpečnosti cestujících a stanovuje požadavky na bezpečnost a komfort při jízdě. Stanovuje minimální rozestupy vlakových souprav, povinnosti pro průvodčí a strojvedoucí, jakož i pravidla vyhýbaní se vlaků navzájem, bezpečnostní prvky na trati a její ohrazení a v neposlední řadě zabezpečení přejezdů. Oblasti jmenované v předchozí větě jsou dnešní terminologií označovány jako „organizování a provozování drážní dopravy“, které v současném právním řádu jsou vyčleněny do samostatných předpisů označované jako „Předpisy pro organizování a provozování drážní dopravy“. Dále byly v Provozovacím řádu stanoveny také povinnosti pro jízdu vlaku ve tmě, jakož i stanovení přepravy pošty zdarma.

Část II. Provozovacího řádu jsou stanoveny povinnosti cestujících a osob, které přijdou s železnici do spojení. U cestujících se jedná především o dodržování pořádku a povinnost uposlechnutí osob na přepravu dohlížejících. Cestujícím je

uložena povinnost nastupovat a vystupovat jen na místech k tomu určených. Provozovací řád tak ve své druhé části stanovuje první svazek práv a povinností, na které další přepravní řády dále navazují a podstatně je rozšiřují.

1.1.2. Další vývoj právních předpisů železničních a jiných

Po provozovacím řádu následovala v druhé polovině 19. stol. řada přepravních řádů, platících pro všechny železnice království a zemích radou říšskou zastoupených. V roce 1872, bylo 1. července vydáno nařízení č. 90/1872 ř. z., Nařízení ministerstva obchodu, jímžto se zavádějí nová pravidla o provozování jízdy po železnicích (dále také jako „Pravidla o provozování jízdy I“), které bylo opět strukturováno do dvou částí. Toto nařízení ruší předchozí předpisy, resp. stanovuje, že veškerá platná pravidla, která jsou v rozporu s Pravidly o provozování jízdy I se ruší. Část A tohoto nařízení upravuje dopravování osob, zavazadel, mrtvých těl, vozidel a živých zvířat. Část B se věnuje přepravě zboží. Na Pravidla o provozování jízdy I navazuje nařízení č. 75/1874 ř. z., Nařízení vydané od ministerstva obchodu, jímžto se zavádějí nová pravidla o provozování jízdy po železnicích (dále také jako „Pravidla o provozování jízdy II“). Toto nařízení ruší předchozí, avšak jeho struktura je téměř totožná s nařízením z roku 1872. Z hlediska obsahového došlo pouze k několika drobným změnám, úpravám a specifikacím. V Pravidlech o provozování jízdy II lze spatřovat reakci na vývoj v přepravě a specifikace problematických pasáží. Příkladem změn v pozdější úpravě může být stanovení možnosti zakoupení samostatného kupé nebo oddělení první a druhé třídy (§ 9) nebo detailnější úprava náhrady při zmeškání vlaku (§ 16) či jeho zpoždění (§ 21). Dále došlo ke zpřesnění definice zavazadel a úpravě přepravy nákladů.

V roce 1892 bylo vydáno nařízení č. 207/1892 ř. z., Dopravní řád železniční (dále jen „DŘŽ“), kterým se prováděl („aby ve skutek uveden byl“) zákon č. 187/1892 ř. z., o provádění mezinárodní úmluvy a o některých ustanovení v příčině dopravy zboží po železnicích (viz dále v textu). Toto nařízení je již strukturováno nejenom do

paragrafů, ale přibývají i číslované odstavce, což celý předpis zpřehledňuje. Oproti předchozím úpravám (Pravidla o provozování jízdy I a II) dochází ke zpřesňování jednotlivých definic a v novém samostatném paragrafu (§ 7) přibyla definice jízdného a tarifu a postup při jejich zvyšování a snižování. Nově se v DŘŽ objevila úprava přepravy zboží expresního (§ 39 a násl.), kterým bylo myšleno zboží, které není cestovním zavazadlem, ale je možné ho přepravovat spolu s nimi¹¹. Vypuštěna byla ustanovení o dopravě ekvipáží¹².

V části věnované přepravě zboží dochází v DŘŽ k zeštíhlení výčtu věcí zakázaných (zboží, které není železnice povinna přijímat k přepravě) a přesunutí tohoto výčtu do přílohy, zatímco předchozí úprava se věnuje detailně širokému množství zboží, které je z přepravy vyloučeno (výčet na několik stránek sbírky zákonů) přímo v textu předpisu. Zároveň nová úprava přechází k dosud ustálené terminologii nákladní list a opouští termín „lístek nákladní“ nebo „list nákladní“. Zcela nově se v DŘŽ objevuje § 54 nazvaný „O uzavření smlouvy dopravní“, ve kterém jsou stanoveny podmínky uzavření dopravní smlouvy při přepravě zboží s nákladním listem (smlouva je uzavřena okamžikem přijetí zboží k dopravě).

1.1.3. Mezinárodní úprava

Úprava mezinárodní přepravy se začala vyvíjet především mezi státy, kde probíhal nejčastěji obchodní styk. Nejprve byla řešena otázka úpravy plavebních podmínek na řekách společných pro několik států na základě Zásad prohlášených vídeňskou aktou z 9. 6. 1815. Následně pak byly uzavřeny další dohody upravující přepravu osobní i nákladní. Myšlenka světové unie železniční vznikla ve Švýcarsku v roce 1878 na bernské konferenci, kde byla vypracována osnova mezinárodní úmluvy. Druhá bernská konference v roce 1881 zásadu zřízení mezinárodní kanceláře a teprve

¹¹ V dnešní terminologii se jedná o přepravu zásilek.

¹² Kočár se spřežením.

dne 14. 10. 1890 byla uzavřena bernská konvence o mezinárodní nákladní dopravě železniční¹³. Tato konvence se vztahuje na zásilky z jednoho státu smluvních stran konvence do druhého a v této souvislosti byl v Bernu zřízen ústřední úřad. Ke konvenci přistoupily téměř všechny státy tehdejší Evropy.

Ve druhé polovině 19. století začala také vznikat mezinárodní sdružení států, která pojila myšlenka úpravy práv a povinností v přepravě mezi jednotlivými státy. Jako první vznikl dne 20. 12. 1892 Spolek německých správ železničních, který sdružoval 7 státních uskupení (Německo, Nizozemí, Belgie, Lucembursko, Rakousko-Uhersko a Rumunsko). Spolek upravoval dopravní sazby, vzájemné používání vozů aj.¹⁴

1.2. Vývoj ve 20. století do současnosti

1.2.1. Železniční přeprava

V oblasti právní úpravy přepravních železničních řádů byl DŘŽ v roce 1909 nahrazen Železničním dopravním řádem (nařízení ministerstva železnic č. 172/1909 ř. z.)¹⁵, účinným od 1. 1. 1910 (dále také jako „ŽDŘ 1909“), který platil pro Čechy a Moravu. Slovensko a Podkarpatská Rus se řídila ustanoveními Uherského přepravního řádu. ŽDŘ 1909 byl poslední platný a účinný přepravní řád pro železnice před vznikem samostatné Československé republiky a v důsledku recepční normy 11/1918 Sb., zůstal v Čechách, na Moravě a ve Slezsku v platnosti i po jejím vzniku. V ŽDŘ 1909 došlo k mírným terminologickým změnám a nepatrnému přeorganizování některých paragrafů (např. úprava osob z přepravy vyloučených se

¹³ GRUBER, Josef. *Dopravní Politika*. 1. vyd. Knihtiskárna „Typus“ Smíchov. Autorisované vydání spolku čsl. právníků Všešrd, 1924, str. 156

¹⁴ GRUBER, Josef. *Dopravní Politika*. 1. vyd. Knihtiskárna "Typus" Smíchov. Autorisované vydání spolku čsl. právníků "Všešrd, 1924, str. 154

posunula z § 20 do § 11). Přibývá úprava možnosti koupě lístku s přírážkou přímo ve vlaku nebo ustanovení o celním a berním policejním řízení (§ 33). Část VI. a část VII. upravující přepravu mrtvol a zvířat doznaly změn v podobě přesnější specifikace přepravy, podávání, vydávání a dodacích lhůt. Úprava přepravy zboží doznala změn především v části upravující dopravné resp. dovozní (§ 68 - § 71 ŽDŘ 1909) a přibyla úprava dobírky (§ 72) a stanovení dodatečných příkazů odesílatele (§ 73).

V obecné rovině v ŽDŘ 1909 nedochází k zásadním změnám ani zakotvení nových práv a povinností, dochází však k formulačním a terminologickým změnám a zpřesňování definic.

Nařízení ministerstva železnic č. 172/1909 ř. z. bylo nahrazeno v roce 1921 Nařízením vlády republiky Československé, č. 203/1921 Sb. z. a n., o dopravním řádě pro železnice v Československé republice (dále také jako „ŽDŘ 1921“), které zároveň rušilo Uherský přepravní řád z roku 1909 (viz zmínka výše v textu), čímž se sjednotila úprava pro území celého Československa. Tímto předpisem byl učiněn první krok k zavedení nové legislativy v oblasti přepravy a oproti ŽDŘ 1909 doznal ŽDŘ 1921 opět jen malých úprav a změn.

Nařízení ministerstva železnic č. 172/1909 ř. z. platilo pouze do roku 1928, kdy ho nahradilo Vládní nařízení č. 144/1928 Sb., jímž se vydává železniční přepravní řád (dále také jako „ž. p. ř. 1928“), které provádělo zákon o železniční přepravě č. 110/1927 Sb., a které bylo konformní s mezinárodními úmluvami. Hlavní myšlenkou ž. p. ř. 1928 bylo uvést vnitrozemské přepravní právo do souladu s právem mezinárodním. Tímto předpisem došlo k nahrazení doposud užívaného významu termínu „doprava“ termínem „přeprava“, čímž dochází k narovnání dnes nesprávně užívaného pojmosloví pro tento pojem. Samotný předpis opouští paragrafové znění, paragrafy nahradily články, a co do rozsahu doznal ž. p. ř. 1928 značný nárůst materie, a to i přes vypuštění některých ustanovení, např. o povinnosti zřízovat ženský oddíl ve vlaku nebo o vstupenkách na nástupiště. Vládní nařízení č. 144/1928 Sb., jímž se vydává železniční přepravní řád, se dělí do čtyř dílů, které se dále dělí na části. První díl obsahuje obecná ustanovení, druhý přepravu cestujících zavazadel

a spěšnin, třetí díl přepravu zboží, kam zařazuje i přepravu mrtvol a živých zvířat, čtvrtý díl ručení z přepravní smlouvy, reklamaci a žaloby. O přepravní smlouvě se v ž. p. ř. 1928 zmiňuje zatím pouze ve třetím díle, a to jen v souvislosti s přepravou zboží.

Železniční přepravní řád z roku 1928 byl zrušen (až na přílohu A) navazujícím Vládním nařízením č. 163/1938 Sb., jímž se vydává železniční přepravní řád (dále také jako „ž. p. ř. 1938“), které provádělo § 85 odst. 1 zákona č. 86/1937 Sb., o drahách (železniční zákon). Tento železniční přepravní řád z roku 1938 obsahuje stejné množství článků, tedy 109, které jsou stejně nebo obdobně pojmenovány jako v ž. p. ř. 1928 a změny co do obsahu jsou pouze dílčí. Výjimkou je rozšíření a zpřesnění úpravy přepravy spěšnin (čl. 39 až 43).

Železniční přepravní řád z roku 1938 byl účinný necelé čtyři roky a následně ho nahradilo opět na krátkou dobu Vládní nařízení č. 44/1941 Sb., jímž se vydává železniční přepravní řád, účinné až Vyhláškou ministra dopravy a techniky č. 92/1942 Sb. od 1. 4. 1942. Tento předpis z roku 1938 platil pouze na území Protektorátu Čechy a Morava a oproti úpravě předchozí i následující se značně odlišuje strukturou a terminologií.

V poválečném období bylo vydáno Vládní nařízení č. 1/1946 Sb., jímž se vydává železniční přepravní řád (dále tak jako „ž. p. ř. 1946.“), které svoji strukturou a koncepcí navázalo na předválečné přepravní řády (ž. p. ř. 1938 a ž. p. ř. 1946). Co do obsahu došlo pouze k mnoha drobným terminologickým a stylistickým změnám, které neměly zásadní vliv na obsah. Nově se objevuje např. ustanovení o soukromých vozech (čl. 3 § 4) či zvýšení přírážky za kilogram hrubé váhy (čl. 30 § 3).

Na ž. p. ř. 1946 navazuje Vládní nařízení č. 2/1952 Sb., jímž se vydává železniční přepravní řád (dále také jako „ž. p. ř. 1952“), které nově provádí § 24 odst. 1 zákona č. 97/1950 sb., o drahách. Železniční přepravní řád z roku 1952 se ve své struktuře opět navrácí k paragrafovanému znění a oproti předchozím úpravám je strukturován zcela odlišně. Strukturou je ž. p. ř. 1952 dělen na sedm částí, přičemž, neobvykle

oproti předchozím úpravám, je nejprve upravena přeprava zboží (část druhá) a teprve až následně je upravena přeprava cestujících (část čtvrtá). Do samostatné části byla vyčleněna, stejně jako tomu je v PŘVOD, přeprava cestovních zavazadel, spěšnin nebo úprava podmínek nosičů a úschoven. Po třech letech účinnosti byl ž. p. ř. 1952 nahrazen Vládním nařízením č. 37/1954 Sb., jímž se vydává železniční přepravní řád, který ve svém rozsahu byl zestručněn a postrádal strukturovanou kontinuitu vůči předchozím úpravám. Standardně je však zachováno dělení na přepravu zboží a přepravu osob, přičemž obě části doznávají značných úprav, které reflektují mj. i danou politickou situaci, a to například ve stanovení povinnosti drah přijímat zboží i cestující podle stanoveného ročního a čtvrtletního plánu schváleného vládou (§ 9). Dále z tohoto přepravního řádu byla vypuštěna úprava přepravy mrtvol, zvířat nebo předmětů zvláště nebezpečných.

Dne 1. 7. 1964 vstoupil v účinnost doposud nejdéle účinný přepravní řád (s několika novelizacemi účinný po více než 35 let) upravující přepravu na železnici na našem území. Jednalo se o Vyhlášku ministerstva dopravy č. 132/1964 Sb., o železničním přepravním řádu (dále také jako „ž. p. ř. 1964“), která provádí § 4 zákona č. 51/1964 Sb., o drahách a příslušná ustanovení obč. zák. a hospodářského zákoníku (zákon č. 109/1964 Sb.). Železniční přepravní řád z roku 1964 v jedné části upravuje přepravu cestujících zavazadel a spěšnin. V další části je upravena přeprava vozových zásilek, která terminologicky nahrazuje termín „zboží“, které používají předchozí přepravní řády. Samostatná část je nově věnována odpovědnosti z přepravní smlouvy, na kterou přímo odkazuje obč. zák. v ustanovení § 310.

V roce 1999 bylo přijato Nařízení vlády č. 1/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní nákladní dopravu, které spolu s Vyhláškou ministerstva dopravy a spojů č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu (PŘVOD) jsou účinné do současnosti. O těchto dvou přepravních řádech viz dále v textu.

1.2.2. Silniční a ostatní přeprava

Silniční přeprava

V devatenáctém století byla silniční přeprava zajišťována monopolně státem a až zákonem č. 17/1865 ř. z., o periodickém vožení pocestných, bylo povoleno udělování koncesí pro přepravu pocestných po vodě i zemi (tedy za úplatu - podnikat v tomto oboru). *Do první světové války měl automobil pro osobní dopravu význam pouze jako prostředek luxusní, sloužící převážně kruhům sportovním; v dopravě nákladní byl pak z technických důvodů používán na tratích zcela krátkých*¹⁶. Až technickým pokrokem nastartovaným válkou se postupně z osobních automobilů vyvinuly autobusy až pro 60 osob, což vytvářelo konkurenční prostředí mezi železnicí a silniční přepravou, která mnohdy svými výhodami (např. variabilitou a přizpůsobivostí) předčila železnici. Tato situace vytvářela tlak na železnici, která byla nucena se chopit administrativních a provozních opatření, které např. spočívaly v zákazu provozování periodické přepravy osob autobusem a automobilem na tratích souběžných s železnicí. Tato opatření nebyla dlouhodobě udržitelná a po čase převážil názor o potřebě komplementarity silniční a železniční dopravy.

První všeobecné podmínky přepravy automobilem resp. autobusem byly upraveny v předpisech pro c. k. státní autobusovou linii, což byl předpis vydaný ředitelstvím pošt a telegrafů¹⁷. Před účinností tohoto předpisu byly podmínky přepravy upravovány individuálně pro každou linku zvlášť, a to v podobě jednoduchých přepravních řádů kombinovaných s jízdním řádem a tarifem.

¹⁶ Dopravní místopisný lexikon Československé republiky. V Praze: Česká grafická Unie, 1928, str. 373

¹⁷ HOFFMAN, Petr. *Dějiny státní autobusové dopravy v Československu*. 1. vyd. Praha: Andrej Hoffman ve spolupráci s Vydavatelstvím dopravní literatury Litoměřice, 2013, str. 256. K nahlédnutí v příloze č. 7.

Mezi první předpisy, které se souborně věnují přepravě osob a nákladů v době První republiky patří zákon č. 198/1932 Sb. z. a n., o dopravě motorovými vozidly a jeho prováděcí Vládní nařízení č. 36/1933 Sb. z. a n. V těchto předpisech se stanovuje povinnost žadatelů o koncesi sestavit tzv. dopravní řád, který musí obsahovat všeobecně platné podmínky pro dopravu osob, případně nákladů (§ 9). Prováděcí předpis dále stanovuje jaký konkrétní okruh práv a povinností musí tyto dopravní řády obsahovat (§ 4). Oproti železniční přepravním řádům z této doby, které již zaznamenávaly dlouhodobý vývoj, byla silniční přeprava upravována nesourodě a bez struktury a zaměřovala se pouze na určité oblasti. V roce 1935 nahradil stávající právní úpravu zákon č. 77/1935 Sb. z. a n., o dopravě motorovými vozidly a jejich zdanění, spolu s prováděcím předpisem č. 153/1935 Sb. z. a n.¹⁸. Tyto předpisy rozvádějí oproti předchozí právní úpravě více povinností, které mají být obsaženy v dopravních řádech (viz srovnání § 8 Vládního nařízení č. 153/1935 Sb. z. a n. a § 4 Vládního nařízení č. 36/1933 Sb. z. a n.). Koncepce, kdy samotný dopravce (resp. držitel koncese) vydává pravidla chování v průběhu přepravy a zákonodárce stanovuje pouze okruhy, zůstává.

Vládním nařízením č. 36/1951 Sb. z. a n., jímž se provádí zákon o úpravě podnikání v silniční dopravě, navázal na zrušenou předchozí úpravu. Tímto nařízením byly stanoveny podrobnější podmínky, pro přepravu osob a věcí, a zároveň byla stanovena povinnost pro ministerstvo dopravy vydat a vyhlásit úředním listem přepravní řády (§ 7)¹⁹. Opět jsou stanoveny okruhy, které přepravní řády musí obsahovat a, na rozdíl od předchozí úpravy, povinnost vydávání přepravního řádu je přenesena z držitelů koncesí na ministerstvo dopravy. V tomto ohledu lze sledovat centralizující tendenci. Prováděcími předpisy tohoto Vládního nařízení jsou již zmíněné úřední listy, mezi které také patří přepravní řád pro městskou hromadnou dopravu (viz výklad dále)

¹⁸ Vládní nařízení ze dne 4. července 1935, kterým se provádí zákon o dopravě motorovými vozidly a jejich zdanění, některá ustanovení zákonů o organizaci veřejné služby zdravotní a zákonů o nakažlivých nemocech zvířat.

¹⁹ Úřední listy měli formu vyhlášek ministerstva dopravy.

nebo Vyhláška ministerstva dopravy č. 198/1953 Ú. 1., kterou se vydává automobilový přepravní řád. Posledně jmenovaná se již strukturou i obsahem podobala úpravě železniční, čímž lze vysledovat, jak dlouho trvalo dopravě silniční dostihnout a sjednotit vývoj s železniční dopravou. V tomto období již dochází ke klasickému členění přepravního řádu na části, z nichž se jedna věnovala přepravě nákladů a další přepravě cestujících a zavazadel. Svým obsahem tato úprava vymezuje základní práva a povinnosti dopravce, cestujících a ostatních osob souvisejících s přepravou a stanovuje podmínky, za kterých jsou osoby a věci automobilovou dopravou přepravovány. Tento automobilový přepravní řád s jednou novelou vydržel v platnosti až do roku 1964, kdy ho nahradila Vyhláška ministerstva dopravy č. 133/1964 Sb., o silničním přepravním řádu (dále také jako „SPŘ“), která ve znění několika novel platila až do účinnosti o. z. Silniční přepravní řád z roku 1964 podrobně upravoval práva a povinnosti i odpovědnost při přepravě silničními vozidly, tzn. SPŘ upravoval přepravu osob, zavazadel i nákladů. Avšak dne 1. října 1999, se stala účinná Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 71/1999 Sb., o přepravním řádu pro silniční dopravu osob, která stanovila podmínky pro přepravu osob, zavazadel, věcí a živých zvířat a zároveň stanovila, že pro silniční osobní přepravu se neuzije SPŘ. Tuto vyhlášku č. 71/1999 Sb., za několik měsíců nahradil PŘVOD. S účinností o. z. byl zrušen SPŘ, a to v tuto chvíli bez náhrady, a proto silniční přeprava nákladů se v tuto chvíli řídí obecnými ustanoveními o. z. a smluvními přepravními podmínkami dopravců.

1.2.3. Ostatní přeprava

Mezi další formy přepravy patří především přeprava na vodě, vzduchem a lanovými drahami. Následující kapitola poskytuje výčet předpisů, které historicky upravovaly jednotlivé formy přepravy.

V oblasti městské hromadné dopravy byla v roce 1953 vydána vyhláška Ministerstva dopravy č. 364/1953 Ú. 1., kterou se vydává přepravní řád pro městskou hromadnou dopravu (Městský přepravní řád). Tento předpis zrušil dosavadní přepravní řády vydané samostatně jednotlivými městskými dopravními podniky, osvědčil se a splnil úkol, což v této souvislosti znamenalo, že na něj navázal další předpis, postavený na stejných základech. Tímto předpisem byla Vyhláška ministerstva dopravy č. 127/1964 Sb., o městském přepravním řádu. Tento městský přepravní řád prováděl obč. zák., (obč. zák. významně pozměnil koncepci úpravy přepravy v právním řádu tím, že stanovil, že přepravní řády mají být prováděcími předpisy). Tento městský přepravní řád byl účinný až do roku 2000, a následně ho nahradil PŘVOD. V roce 1977 se z městského přepravního řádu osamostatnila Vyhláškou federálního ministerstva dopravy o přepravním řádu lanových drah úprava přepravy cestujících, zavazadel a zásilek na všech pozemních a vysutých lanových drahách (§ 1). Přepravní řád lanových drah zároveň rušil přepravní řád lanových drah v provozu československých státních drah účinný od 1. 7. 1957.

Pro leteckou přepravu platila od roku 1960 Vyhláška ministerstva dopravy č. 31/1960 Sb., kterou se vydává letecký přepravní řád, který upravoval veškerou leteckou vnitrostátní i mezinárodní přepravu cestujících zavazadel i zboží. Tato Vyhláška byla nahrazena v roce 1966 Vyhláškou ministerstva dopravy č. 17/1966 Sb., o leteckém přepravním řádu, která provádí v této oblasti obč. zák.

V oblasti lodní přepravy se první pravidla ustálila zákonem č. 315/1920 Sb. z. a n., o zřízení Československého úřadu plavebního a jeho prováděcí předpis č. 416/1920 Sb. z. a n. Jako první samostatný přepravní řád pro lodní dopravu byla Vyhláška ministerstva dopravy č. 134/1964 Sb., o přepravním řádu vodní dopravy a upravovala vnitrostátní veřejnou přepravu zboží a cestujících prováděnou plavebními podniky. Tato vyhláška byla zrušena zákonem č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, který stanovuje provozovateli veřejné vodní dopravy před zahájením provozu zveřejnit v Obchodním věstníku smluvní přepravní podmínky, podle kterých bude veřejnou

dopravu provozovat (§ 35 odst. 2). Tyto vydané smluvní přepravní podmínky plně nahrazují přepravní řád, který v aktuální právní úpravě neexistuje.

2. Převravní řády v současnosti

2.1. Zákonná úprava přepravy

Závazky ze smluv o přepravě jsou upraveny v občanském zákoníku (o. z.), části čtvrté, hlavě II, díle sedmém, tedy § 2550 až § 2585. Systematika tohoto dílu je zachována obdobně, jako byla v předchozím občanském zákoníku (obč. zák.), tedy nejprve je upravena přeprava osob a následně přeprava věcí, došlo však k navýšení počtu paragrafů. Dále pak je v tomto oddílu upraven náložní list a jako poslední, dle komentáře²⁰ ne zcela systémově, jsou upravena společná ustanovení pro přepravu osob i věcí. Na samotné přepravní řády odkazuje o. z. nejprve v pododdíle o přepravě osob, a to celkem třikrát, a pak až ve společných ustanoveních, kde je celkem šestkrát stanovena nutnost další úpravy přepravními řády. Na rozdíl od obč. zák. je použita terminologie výslovně „přepravní řád“ oproti termínu „zvláštní předpisy“, který je použit např. v § 772 obč. zák. a jsou jím myšleny právě přepravní řády. Problematika tarifů, tedy úprava cen ve veřejné přepravě, vychází ze zákona č. 526/1990 Sb. a není v o. z. nijak zvlášť upravena.

V základních ustanoveních o. z. v pododdíle o přepravě osob stanovuje § 2551 nutnost vymezení podrobností ohledně bezpečnosti a pohodlí cestujících v přepravních řádech. Zákon však dále nespecifikuje, jakou povahu by přepravní řád měl mít, kdo a v jaké formě by měl přepravní řád vydávat atd. Standardně mají přepravní řády povahu vyhlášky ministerstva dopravy a spojů nebo nařízení vlády, existují však případy, kdy přepravní řád má povahu zákona²¹.

²⁰ HORÁČEK, Tomáš. Komentář k § 2578 in ŠVESTKA, Jiří, DVORÁK, Jan, FIALA, Josef, HRÁDEK, Jiří, VOJTEK, Petr, HAJN, Petr a kolektiv. *Občanský zákoník: komentář*. Vyd. 1. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2014, str. 135

²¹ Například zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě

2.2. Účinné přepravní řády

V současné době jsou v právním řádu České republiky platné a účinné celkem dva přepravní řády, z nichž oba upravují odlišné druhy vnitrostátní přepravy. Dělení přepravy, které je popsáno výše v textu, reflektuje do určité míry i úpravu v jednotlivých právních předpisech. Mezi současně platné a účinné vnitrozemské přepravní řády patří:

- Vyhláška ministerstva Dopravy a spojů č. 175/2000 Sb. o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu (PŘVOD).
- Nařízení vlády č. 1/2000 Sb. o přepravním řádu pro veřejnou drážní nákladní dopravu (PŘVND).

Veřejná silniční vnitrostátní nákladní doprava je po nabytí platnosti a účinnosti o. z. bez prováděcího předpisu²² a řídí se obecnými právy a povinnostmi stanovené v o. z.. Dle informací získaných ze Sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA, z. s. se v současné době nepřipravuje žádné přijetí prováděcího předpisu nebo převzetí předpisu upravující mezinárodní nákladní silniční přepravu.²³

V případě mezinárodní přepravy, tzn. při přepravě cestujících nebo zásilek za úplatu, jestliže místo převzetí zásilky nebo místo nástupu cestujícího a předpokládané místo dodání zásilky nebo výstupu cestujícího, tak jak jsou uvedeny v přepravní smlouvě, leží ve dvou různých státech, se řídí mezinárodními úmluvami²⁴.

²² Rekodifikovaný občanský zákoník ruší tyto přepravní řády: Vyhláška č. 133/1964 Sb., o silničním přepravním řádu a Vyhláška č. 17/1966 Sb., o leteckém přepravním řádu.

²³ Úmluva CMR – Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě.

²⁴ Jedná se o Úmluvu o mezinárodní železniční přepravě, Úmluvu o přepravní smlouvě v silniční nákladní dopravě a Úmluvu o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční přepravě.

2.1.1. Úprava veřejné drážní a silniční osobní přepravy

Tato vyhláška stanovuje podmínky pro přepravu osob, zavazadel, věcí a živých zvířat ve veřejné drážní osobní dopravě a ve veřejné silniční osobní dopravě (§ 1). Již z této formulace je nutné vymezit některé pojmové znaky, na základě kterých se vymezuje rozsah působnosti tohoto předpisu. Termínem „veřejná drážní osobní doprava“ se rozumí činnost dopravce spočívající v pravidelné přepravě osob, zavazadel, věcí a živých zvířat vozidly (drážní vozidla²⁵) na dráze celostátní (slouží mezinárodní a celostátní veřejné železniční dopravě a je jako taková výslovně označena), regionální (slouží veřejné dopravě, je regionálního nebo místního významu a zároveň je začleněna do celostátní dráhy nebo do jiné regionální dráhy), dráze tramvajové, trolejbusové, lanové, jakož i v metru a na jiné dráze speciální, která slouží k zabezpečení dopravní obslužnosti obce (§ 2 písm. a.).

Termínem „veřejná silniční osobní doprava“ se rozumí činnost dopravce spočívající v pravidelné přepravě osob, zavazadel, věcí a živých zvířat vozidly (autobusy) ve veřejné linkové dopravě včetně městské autobusové dopravy (§ 2 písm. b.). Linková doprava je dle § 2 odst. 7 zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě definována jako pravidelné poskytování přepravních služeb na určené trase dopravní cesty, při kterém cestující vystupují a nastupují na předem určených zastávkách (nejedná se tedy o zájezdové autobusy a jiné formy silniční přepravy).

Přepravní řád pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu tedy upravuje podmínky pro pravidelnou osobní přepravu na silnici a železnici. Pravidelnou přepravou osob se rozumí přeprava spojením podle předem zveřejněného jízdního řádu, dále pak podle tarifu, přepravního řádu a smluvní přepravních podmínek. V následující body poskytují krátké vysvětlení a zařazení těchto předpisů a dokumentů:

²⁵ Drážní vozidlo je definováno jako dopravní prostředek, závislý při svém pohybu na stanovené součásti dráhy s výjimkou vozidel pro technologickou obsluhu výroby, provozovaných na zvlášť k tomu vyhrazených kolejích vleček.

- Jízdní řád je dokument, který udává, kam a kdy pojedou spoje na určité lince. Základní rysy a požadavky jsou stanoveny vyhláškami, například pro drážní dopravu Vyhláškou Ministerstva dopravy č. 173/1995 Sb.
- Tarif je sazebník cen za jednotlivé přepravní výkony při poskytování přepravních služeb a podmínky jejich použití (§ 2 odst. 7. Zákona o drahách). Některé druhy dopravy v České republice mají stanoveny maximální ceny přepravného.
- Smluvní přepravní podmínky (SPP) jsou podmínky přepravy vyhlášené dopravcem, které detailně upravují podmínky mezi dopravcem a cestujícím.

Přepravní řád pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu navazuje, a zároveň ruší tyto předchozí přepravní řády:

- Ž. p. ř. 1964;
- Přepravní řád pro silniční přepravu z roku 1999;
- Městský přepravní řád z roku 1964 ve znění všech novel.

Přepravní řád pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu tedy sjednocuje roztržštěnou právní úpravu jednotlivých druhů osobní přepravy do jednoho právního předpisu, zároveň se však vyčleňuje úpravu nákladní dopravy a ve své působnosti ponechává pouze přepravu osob, zavazadel a určitých druhů zásilek.

Přepravní řád pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu se skládá z 51 paragrafů a dělí se na šest částí, které jsou dále rozděleny na hlavy. Část první obsahuje úvodní ustanovení, v části druhé je upravena přeprava osob ve veřejné drážní a silniční osobní dopravě a v části třetí je upravena přeprava zavazadel a zásilek ve veřejné drážní a silniční osobní dopravě. V části čtvrté jsou upraveny práva z přepravní smlouvy o přepravě osob a zavazadel. Část pátá upravuje podmínky plnění přepravní smlouvy více dopravci a v části šesté jsou závěrečná a přechodná ustanovení.

V části první (§ 1 a 2) je vymezen předmět úpravy a definovány některé pojmy (viz úvod kapitoly 2.1.1.). Druhá část (§ 3 až 17) nazvaná „Přeprava osob ve veřejné drážní a silniční osobní dopravě“ se dělí na tři hlavy. První hlava nazvaná „Přepravní

smlouva, jízdní doklady a rezervační služby“ upravuje především prováděcí ustanovení ke smlouvě o přepravě vyplývající z o. z., tedy podmínky vzniku a splnění přepravní smlouvy o přepravě osob. V této souvislosti PŘVOD stanovuje, že taková přepravní 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 (§ 3 odst. 2 PŘVOD). Přepravní smlouva obecně, tedy i smlouva o přepravě osob se vyvinula ze smlouvy o dílo a v této souvislosti bylo problematické určit, v jaký okamžik přepravní smlouvy vzniká. Historicky neexistovala žádná speciální úprava okamžiku vzniku, platila tak obecná úprava uzavírání smluv. Přepravní řád pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu tedy v této části vymezuje základní vztah mezi dopravcem a cestujícím a nastavuje elementární povinnost pro dopravce dopravit cestujícího řádně a včas ze stanice nástupní do místa určení a elementární povinnost pro cestující dodržovat smluvní přepravní podmínky, přepravní řád a zaplatit jízdné. Nutno zmínit, že PŘVOD, ve světle o. z., nesprávně užívá v § 3 odst. 1 termín „závazek“ pro „dluh“, jakožto povinnost dlužníka (doprovce či cestujícího) splnit určitou povinnost věřitele (cestujícího či dopravce). Přepravní smlouva zaniká (je splněna) řádným provedením přepravy ve smluveném rozsahu podle uzavřené přepravní smlouvy, nebo došlo-li k oprávněnému vyloučení cestujícího z přepravy pověřenou osobou dopravce.

Jízdní doklad

Pro účely kontroly uzavření přepravní smlouvy slouží jízdní doklad, kterým může být jednak jízdenka pro jednotlivou jízdu nebo jízdenka časová anebo průkaz²⁶. Dopravce je oprávněn stanovit spoje, kde se cestující musí prokázat vedle jízdního dokladu též dokladem o zaplacení ceny (přípatku dle tarifu), a to typicky v případech místenek nebo lůžkových či lehátkových vozů. Cestující za jízdní doklad platí jízdné,

²⁶ Průkazem je jízdní doklad, jehož držitel je oprávněn dle zvláštního právního předpisu k přepravě.

které je dané tarifem a musí být v souladu s cenovými předpisy, kterým je např. zákon o cenách ve znění pozdějších předpisů (zákon č. 526/1990 Sb.).

Mezi obligatorní náležitosti jízdenky pro jednotlivou jízdu a jízdenky časové, patří především:

- obchodní jméno dopravce, který uzavírá přepravní smlouvu.
 - o V praxi to znamená, že přeprava může být uskutečněna i jinými dopravci, a to například smluvními partnery dopravce, který s cestujícím uzavírá přepravní smlouvu;
- nástupní a cílovou stanici nebo přepravní pásmo.
 - o Tímto požadavkem je kladena povinnost pro cestujícího vždy uvést cílovou stanici i za předpokladu, kdy dopředu neví, jestli nebude cílovou stanicí stanice dřívější. V případě městské hromadné dopravy by tento požadavek na náležitost jízdenky byl obtížně realizovatelný, a proto dále PŘVOD nabízí možnost vytyčení přepravního pásma, což je předem vytyčená oblast, na kterou platí jízdenka a zpravidla obsahuje větší množství zastávek. V této souvislosti je nutné uvést situace, kdy je cestující nucen zakoupit jízdenku platnou pro více pásem i v situacích, kdy dopředu je zcela nepravděpodobné, že využije plného potenciálu zakoupené jízdenky na dané pásmo²⁷;
- výši jízdného, druh jízdného, případně výši slevy;
- údaj o platnosti;
- další údaje.
 - o U časové jízdenky je nutný údaj o druhu časové jízdenky a případně údaje označující držitele časové jízdenky.

Přepravní řád pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu dále vymezuje případy, kdy je jízdní doklad neplatný (§ 6 odst. 1) a kdy je pověřená osoba oprávněna takový

²⁷ Například pásmový systém časových jízdenek v Pražském integrované dopravy (PID), kdy se nezřídka stává, že kvůli jedné zastávce, kam pravidelně dojíždí, je cestující nucen zakoupit časovou jízdenku na další pásmo.

neplatný jízdní doklad odebrat. Zároveň správně stanovuje řešení pro následující situace, které se v praxi vyskytují velmi často, čímž vyvrací spornost, která z ní může plynout. Jízdenka, která je vázána dle tarifu na jiný doklad (občanský průkaz, průkaz ZTP či žákovskou průkazku), je dle PŘVOD neplatná v případě, není-li tento doklad předložen současně s jízdenkou.

Podmínky přepravy některých osob a věcí

Hlava druhá části druhé systematicky upravuje podmínky přepravy dětí (§ 10), dětských kočárků a jízdních kol (§ 11), přepravy osob s omezenou schopností pohybu a orientace (§ 12) a přepravy osob na vozíku pro invalidy (§ 13).

Přeprava dětí do šesti let věku je dle PŘVOD možná jen s doprovodem osoby starší deseti let. Dle komentáře k PŘVOD²⁸ byla tato hranice stanovena po posouzení schopnosti nezletilých dětí pečovat o svěřenou osobu při přepravě s přihlédnutím k potřebě zajistit dopravu předškolních dětí do mateřských škol s doprovodem staršího sourozence. Tato hranice je dle úsudku autora stanovena velmi nahodile a může tak limitovat cestující, kteří musí poskytovat doprovod dítěti, které nedovršilo požadovaný věk. Dle informací zjišťovaných od konkrétních silničních a železničních dopravců, cestující v praxi nenarážejí na tuto věkovou hranici jako problematickou a omezující a tedy lze usuzovat, že takto nastavená věková hranice je v podvědomí cestujících již pevně zakotvena.

U přepravy dětí dále předpokládá PŘVOD i jejich možnou bezplatnost, která vyplývá z většiny tarifů v silniční a železniční přepravě, a to tak, že vymezuje podmínky na kolik míst má cestující s dítětem nárok, nejsou-li ostatní místa volná. V této souvislosti PŘVOD neformuluje zcela přesně termín „cestující s dítětem“. Přepravní řád pro veřejnou dráží a silniční osobní dopravu termínem „cestující s dítětem“ zřejmě míří na situace dle předchozí věty, tedy na doprovod přepravovaného dítěte

²⁸ SOUŠEK, Jaroslav, STEHLÍK, Miroslav a SAMSELYOVÁ, Helena. *Přepravní řád pro veřejnou dráží a silniční osobní dopravu: s komentářem*. Olomouc: ANAG, 2002, str. 111.

do šesti let věku, avšak cestujícím s dítětem může být i osoba cestující se starším dítětem, které, je-li přepravováno bezplatně, v daném případě nemá nárok na místo k sezení, nestanoví-li dopravce jinak.

Ustanovení § 10 odst. 3 předpokládá existenci vyhrazených míst pro přepravu dětí s doprovodem (do 10 let věku), které musí jiný cestující na požádání uvolnit. Přepravní řád pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu tak stanovuje povinnost, která patří mezi základní morální pravidlo uznávané ve společnosti.

Ačkoliv přeprava kočárků, jízdních kol a invalidních vozíků je svou povahou přeprava zavazadel, PŘVOD zařazuje přepravu těchto věcí v právním slova smyslu do stejné části jako přepravu osob. V případě přepravy kočárků a invalidních vozíků je tato systematika předvídatelná z důvodu povahy přepravované věci, a to jako pomůcku při přepravě osob, bez které se přepravovaná osoba neobejde. V případě přepravy jízdních kol je tato systematika nelogická, a to i s ohledem k tomu, že § 11 odst. 4 stanovuje, že přeprava jízdních kol se řídí ustanovením o přepravě spoluzavazadel (srov. § 21 PŘVOD) resp. přepravou cestovních zavazadel. U přepravy kočárků PŘVOD striktně dbá na spojení „dětský kočárek s dítětem“, což vylučuje přepravovat podle tohoto ustanovení (§ 11) kočárek bez dítěte, v takovém případě se přeprava, stejně jako u jízdních kol, řídí ustanovením o přepravě spoluzavazadel resp. zavazadel (§ 11 odst. 4). Přepravní řád pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu ukládá povinnost na spojích základní dopravní obslužnosti zajistit používání vozidel, která umožňují přepravu alespoň jednoho dětského kočárku s dítětem. Termín „spoje základní dopravní obslužnosti“ byl definován v zákoně o drahách a zákoně o silniční přepravě, avšak novelou s účinností k 30. 6. 2010 byl z těchto zákonů tento termín vypuštěn. Při přepravě osob na vozíku pro invalidy stanovuje PŘVOD dopravci povinnost přepravit cestujícího na vozíku pro invalidy buď v bezbariérovém vozidle anebo dle možností v jiném než bezbariérovém vozidle, a to při zajištění bezpečnosti přepravované osoby a zajištění pomoci při nástupu a výstupu takové osoby. Ostatní podmínky přepravy osob na vozíku pro invalidy stanoví smluvní přepravní podmínky. Vedle přepravy osob na

vozíku pro invalidy stanovuje PŘVOD další podmínky pro přepravu osob s omezenou schopností pohybu a orientace (§ 12), a to především právo na místo k sezení a minimální počet vyhrazených míst pro takové osoby. Přepravní řád pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu přímo nedefinuje, o jaké konkrétní osoby se jedná, pouze implicitně vymezuje případy, kdy není zřetelně patrné právo těchto osob na místo k sezení, v takovém případě se osoby prokáží příslušným průkazem.

V poslední hlavě této části (§ 14 a násl. PŘVOD) jsou vymezeny vztahy mezi dopravcem a cestujícím, především pak PŘVOD stanovuje povinnosti dopravce, které musí zajistit ve vztahu k cestujícímu. Jedná se o stanovení způsobu podávání informací cestujícímu o jízdních řádech, tarifu a smluvních přepravních podmínkách, jakož i informace o prodeji jízdenek a oznamování stanic a používání audiovizuální techniky. Další povinnosti, které PŘVOD ukládá dopravci, souvisí se zpožděním spoje, a to jakým způsobem musí dopravce cestujícího informovat a povinnost vydat písemné potvrzení o zpoždění. Přepravní řád pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu dále vymezuje situace, při kterých se cestující dopouští porušení přepravních podmínek, a to z hlediska bezpečnosti samotného cestujícího nebo jiných osob, ochrany zdraví, bezpečnosti a plynulosti dopravy (§15 PŘVOD). Jedná se o demonstrativní výčet situací, které postihují široké penzum chování cestujícího, které by mohlo způsobit ohrožení nebo porušení života, zdraví nebo majetku. Nutno podotknout, že tato právní norma je imperfektní neboť nestanovuje sankci za jednotlivá porušení, které jsou tímto výčtem pouze konstatována a v případě takto nastalé situace by bylo vždy nutné prokázat příčinnou souvislost mezi chováním cestujícího a vzniklé újmou. V této souvislosti je nutné podotknout, že ve zmiňovaném výčtu porušení jsou postavovány na roveň například chování se hlučně (§ 15 písm. m.) a způsobení zpoždění vlaku na dráze celostátní nebo regionální (§ 15 písm. s.). Dále v této hlavě upravuje PŘVOD soubor povinností pro cestující, která obecně ve společnosti přetrvávají jako morální nebo logická pravidla chování. Jedná se tak například o povinnost dání přednosti při vystupování nebo povinnost přidržování se při jízdě ve stoje. V § 16 odst. 3 PŘVOD je pak upraven postup jakým dochází k zastavování v zastávkách na znamení, kdy cestující, chce-li nastoupit, musí včas

zvednout paži a cestující, který chce vystoupit, musí použít příslušné signalizační zařízení nebo včas vyrozumět řidiče²⁹. V praxi však někteří dopravci přistupují k plošným interním opatřením, pro situace kdy chce cestující nastoupit do vozidla, které stanovují, že řidič vozidla je povinen zastavit v každé situaci, kdy cestující zaujme na zastávce takové místo, na kterém by mohl být včas řidičem spatřen³⁰. Předcházejí tak situacím, kdy čelí opakovaným stížnostem cestujících vycházející ze sporných situací vznikajících při nastupování na takových zastávkách na znamení. Zajímavostí v této hlavě PŘVOD je výslovné vymezení používání rozhlasového zařízení ve stanicích k soukromým a tedy i komerčním účelům (§ 17 odst. 3 PŘVOD).

Část třetí – Přeprava zavazadel a zásilek

Část třetí PŘVOD se dělí na čtyři hlavy upravující přepravu zavazadel, která jsou definována jako snadno přenosná věc, kterou vzhledem k rozměrům a hmotnosti lze snadno umístit ve vozidlo nebo bez obtíží naložit do vozidla a nemůže-li tato věc svou povahou poškodit nebo znečistit cestující nebo vozidlo³¹. Zavazadlem zároveň nemůže být věc neskladná nebo taková věc, která svými vlastnostmi může způsobit:

- Poškození vozidla;
- Újmu na životě a zdraví osob;
- Újmu na majetku.

Přepravní řád pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu, stejně jako jeho předchůdci, stanovuje explicitně věci z přepravy vyloučené, kterými jsou zbraně, výbušniny atd. (srov. § 19 odst. 2), jakož i omezení hmotnosti na maximálně 50 kg (pro cestovní zavazadlo je stanoven limit na 15 kg). Tato omezení je možné upravit

²⁹ Povinnost upozornit řidiče představuje zřejmě výjimku ze zákazu mluvit za jízdy s osobou řídící vozidlo, kterou stanovuje § 15 písm. d).

³⁰ Takové opatření zavedl např. Dopravní podnik Praha v případě městské autobusové dopravy.

³¹ Ustanovení § 2 písm. i) PŘVOD.

a korigovat smluvními přepravními podmínkami. V praxi dochází především k úpravě maximální hmotnosti zavazadla a příplatku za překročení tohoto limitu. Velmi specifická úprava přepravy ručních zavazadel, jehož obsahem jsou topné nafta a plyny přepravované v malém množství (nejvýše 20 litrů nebo 10 kilogramů). „*Cestující musí při přepravě těchto věcí dodržovat bezpečnostní zásady přiměřené charakteru těchto věcí a odpovídá sám i za jejich zajištění tak, aby nedošlo k ohrožení bezpečnosti cestujících a bezpečnosti plynulosti dopravy. Přestože jde o nebezpečné věci, které umožňují cestujícímu vzít s sebou do vozidla, nebyly tyto nebezpečné věci, vzhledem k malému množství zahrnuty do režimu přepravy nebezpečných věcí podle mezinárodních předpisů pro přepravu nebezpečných věcí v nákladní silniční a železniční dopravě (ADR, RID), kterými je Česká republika vázána.*“³²

Druhy zavazadel PŘVOD rozděluje následovně:

- Ruční zavazadlo;
- Spoluzavazadlo;
- Zavazadlo přepravované odděleně od cestujícího (cestovní zavazadlo).

Ručním zavazadlem jsou snadno přenosné věci, které cestující má u sebe a lze je umístit ve vozidle na místo pod sedadlem nebo nad sedadlem cestujícího. Tyto zavazadla má cestující právo vzít do vozidla bezplatně a dohled nad ním má po celou dobu cestující. Přepravní řád pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu nestanovuje maximální počet ručních zavazadel na jednoho cestujícího a nechává tuto úpravu na smluvních přepravních podmínkách. V praxi dochází k omezení na jedno maximálně dvě zavazadla³³.

Spoluzavazadlem jsou věci, které svými rozměry přesahují rozměry ručního zavazadla a tudíž je nutné je umístit na zvlášť určené místo ve vozidle. Stejně jako u ručního zavazadla dohled nad nimi vykonává cestující, což v některých situacích

³² SOUŠEK, Jaroslav, STEHLÍK, Miroslav a SAMSELYOVÁ, Helena. *Přepravní řád pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu: s komentářem*. Olomouc: ANAG, 2002, str. 111

³³ Například v případě autobusové dopravy u společnosti RegioJet je dle jejích Smluvních přepravních podmínek možné přepravovat zdarma pouze 2 ruční zavazadla (čl. 4.2.1 SPP).

může způsobovat problémy, neboť např. v případě přepravy spoluzavazadla po železnici je běžnou praxí, že spoluzavazadlo je umístěno do zvláštního prostoru, kam nemá cestující během přepravy přístup, a tedy není možné, aby cestující zajistil bezpečné umístění a dohled na spoluzavazadlem. Mezi spoluzavazadla patří také jízdní kola a dětský kočárek bez dítěte (viz výklad výše).

Cestovní zavazadlo je takové zavazadlo, které se přijímá do přepravy na základě uzavření samostatné cestovní smlouvy, avšak od přepravy zásilek se liší v tom, že přepravní smlouvu je možné uzavřít až po předložení jízdního dokladu cestujícího, který cestuje nejméně do stanice, do níž požaduje cestovní zavazadlo přepravit. Přepravní smlouva je pak uzavřena přijetím cestovního zavazadla dopravcem k přepravě oproti vydání zavazadlového lístku. Přepravní řád pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu v § 24 odst. 4 stanovuje že, „Uzavření přepravní smlouvy o přepravě cestovního zavazadla se prokazuje zavazadlovým lístkem vydaným dopravcem cestujícímu po zaplacení přepravného“, z čehož vyplývá jako podstatná náležitost uzavření přepravní smlouvy je její úplatnost (stejně tak jako ustanovení § 24 odst. 2 písm. G.). V této souvislosti se autor tohoto textu domnívá, že smluvní přepravní podmínky jednotlivých dopravců mohou stanovit bezplatnost přepravy určitého počtu cestovních zavazadel. Přepravní řád pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu dále v ustanoveních § 25 až 35 podrobně upravuje podmínky průběhu přepravy cestovních zavazadel. Upravuje především jeho podej k přepravě, výdej z přepravy a odmítnutí uzavření přepravní smlouvy, a to v případě má-li dopravce podezření, resp. věrohodný důvod se domnívat, že obsahem cestovního zavazadla jsou věci, které jeho obsahem nesmějí být. Dále pak podmínky vyloučení cestovního zavazadla dopravcem z přepravy v jejím průběhu, a to ze stejného důvodu jako v případě odmítnutí uzavření přepravní smlouvy o přepravě cestovního zavazadla. V takovém případě dopravce cestovní zavazadlo vhodně uloží v nejbližší stanici a vyrozumí cestujícího v okamžiku, kdy cestující žádá o výdej. Výdej cestovních zavazadel na železnici probíhá tak, že cestující je povinen si své cestovní zavazadlo vyzvednout nejpozději do 24. hodiny dne následujícího po dni, který ve kterém mělo zavazadlo dojet do místa určení, což dává cestujícímu dostatečnou lhůtu,

k předložení zavazadlového lístku a vyzvednutí zavazadla. Oproti tomu je dopravce povinen zajistit úschovu takového zavazadla po celý následující den od uskutečnění přepravy, a to na své náklady. V silniční dopravě PŘVOD takovou povinnost dopravci, neukládá a cestující je povinen své cestovní zavazadlo vyzvednout bezprostředně po příjezdu, což na první pohled působí disproporčně a diskriminačně vůči železničním dopravcům, avšak tato povinnost je daná z povahy železniční a silniční dopravy, kdy toto po dopravci provozující silniční dopravu nelze požadovat. Velmi důležité je ustanovení § 33 odst. 3 PŘVOD upravující situaci, kdy cestující nemůže předložit zavazadlový lístek k vydání cestovního zavazadla (například ztráta nebo zničení). V takové situaci musí cestující prokázat své osobní údaje a hodnověrný vztah k zavazadlu jakož i písemně potvrdit převzetí zavazadla. Přepravní řád pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu dále velmi vhodně stanovuje, že SPP mohou určit zpřísněný postup vydání cestovního zavazadla dle předchozí věty, a to tak, že vydání zavazadla podmínit též složením peněžité částky ve výši prokázané ceny cestovního zavazadla jako zálohy na cestovní zavazadlo, které pak dopravce je povinen vrátit po třech měsících od vydání, ledaže by se v této době prokázala jiná oprávněná osoba k cestovnímu zavazadlu. Ohledně úpravy podmínek přepravy cestovních zavazadel je zajímavostí výslovná úprava přepravy osobního automobilu jako cestovního zavazadla³⁴ (§ 22 odst. 3 a § 29 PŘVOD).

Jako kategorii zavazadel sui generis upravuje PŘVOD v § 23 přepravu živých zvířat, která se řídí obecnými podmínkami pro přepravu zavazadel. Přeprava živých zvířat, s výjimkou psů, který má náhubek a je na vodítku, se může uskutečnit pouze v přenosných klecích nebo koších s nepropustným dnem. Důležitá jsou v tomto případě ustanovení smluvních přepravních podmínek, které mohou stanovit rozsah a způsob přepravy živých zvířat a některých případech i přepravu živých zvířat vyloučit nebo odmítnout. V tomto ohledu však nelze vyloučit ani odmítnout přepravu vodícího psa, který ovšem musí mít bezpečný náhubek. Dle informací poskytnutých pracovníky ze

³⁴ Osobní automobil jako cestovní zavazadlo je běžnou praxí u společnosti České dráhy v případě tzv. Autovlaků.

Střediska vodících psů³⁵ však vyplývá, že jedna z funkcí vodícího psa je i podávání předmětů, čímž v případě uložené povinnosti přepravovat psa s náhubkem, je tato funkce znemožněna. V praxi je však většina dopravců v této záležitosti vstřícná.

Přeprava zásilek je upravena v hlavě IV části třetí PŘVOD, přičemž rozdíl mezi cestovním zavazadlem a zásilkou spočívá v tom, že při přepravě zásilek se osoby podávající zásilku k přepravě současně nepřeppravují. Zásilka však musí splňovat povahu cestovního zavazadla a dopravce musí ve smluvních přepravních podmínkách stanovit, že službu přepravy zásilek poskytuje. Přepravní smlouva je stejně jako u cestovního zavazadla uzavřena přijetím zásilky dopravcem oproti vydání tzv. přepravenky, která musí obsahovat náležitosti stanovené v PŘVOD, mezi které také patří mj. i úplatnost.

Převzetí zásilky v místě doručení probíhá tak, že na přepravenku musí být uvedena osoba spolu s jejími identifikačními údaji, která zásilku převezme. Na základě předložení příslušného dokladu je zásilka vydána.

Část čtvrtá – Práva z přepravní smlouvy

Přepravní smlouva jako smluvní typ a okamžik jejího uzavření je v tomto textu rozebrán výše. PŘVOD se ve své části IV. zaměřuje na práva, která vyplývají z přepravní smlouvy, a to jak při přepravě osob tak při přepravě cestovních zavazadel a práva a povinnosti, která vznikají v případě porušení takové přepravní smlouvy. Tato část PŘVOD je rozdělena na tři hlavy – Hlava I. Obecná ustanovení, Hlava II. Práva z přepravní smlouvy o přepravě osob, Hlava III. Práva z přepravní smlouvy o přepravě cestovních zavazadel. Přepravní řád pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu samostatně neupravuje práva z přepravní smlouvy při přepravě zásilek, na které se nejspíš subsidiárně použijí práva z přepravní smlouvy o přepravě cestovních zavazadel, tak jak je stanoveno v § 36 odst. 7 PŘVOD.

³⁵ Středisko vodících psů, se sídlem Klikatá 2a, 158 00 Praha 5 – Jinonice.

Přepravní řád pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu v § 37 odst. 1 stanovuje, že skutečnosti, které mohou zakládat uplatnění práva z přepravní smlouvy o přepravě osob, se prokazují potvrzením dopravce resp. zápisem sepsaným dopravcem v případě přepravní smlouvy o přepravě cestovních zavazadel. Přepravní řád pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu tedy předpokládá vystavení potvrzení nebo zápisu dopravcem, a to bez zbytečného odkladu při výdeji cestovního zavazadla, a to i bez vyzvání oprávněné osoby, které dopravce bezplatně vydá stejnopis takového záznamu. Oprávněná osoba je taková osoba, která předloží originál jízdenky nebo zavazadlového lístku, což znamená, že se nutně nemusí jednat o cestujícího, tedy subjekt smlouvy o přepravě³⁶. Práva z přepravní smlouvy o přepravě osob jsou uplatňována u dopravce, u něhož skutečnost zakládající uplatnění práva nastala, což činí důležité ustanovení především v situaci, kde přepravu zajišťuje více dopravců.

Uplatnit práva z přepravní smlouvy musí oprávněná osoba bez zbytečného odkladu nejpozději však v prekluzivní lhůtě šesti měsíců od nastoupení jízdy, jde-li o vrácení jízdného anebo vydání cestovního zavazadla příjemci. V jiných případech lze uplatnit práva z přepravní smlouvy do šesti měsíců od uzavření přepravní smlouvy. Při neuplatnění práva z přepravní smlouvy takové právo zaniká. Dopravce je povinen nejpozději do třech měsíců uplatněná práva vyřídit. Přepravní řád pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu však nestanovuje pro dopravce sankci za nedodržení této lhůty pro vyřízení uplatňovaného práva.

Práva z přepravní smlouvy o přepravě osob

Přepravní řád pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu stanovuje výčet práv, na které má cestující nárok při potenciálně nastalých situacích vyplývajících z přepravní smlouvy. Mezi tyto práva patří:

- Právo na vrácení jízdného nebo jeho rozdílu v případě:

³⁶ Ustanovení § 37 odst. 5 PŘVOD nesprávně užívá termín „cestující“.

- neprovedení přepravy z důvodu na straně dopravce;
 - zpoždění 60 a více minut, za předpokladu, že se cestující vzdal jízdy;
 - nebyla-li dokončena započatá přeprava z důvodu na straně dopravce, za předpokladu, že cestující jízdu nastoupil (vrácení jízdného za neprojetý úsek);
 - ztráty přípoje v rámci jedné přepravní smlouvy z důvodu zpoždění předchozího spoje na straně dopravce (vrácení jízdného za neprojetý úsek);
 - přepravy v nižší vozové třídě, než na kterou měl cestující zakoupenou jízdenku, z důvodu dopravce;
 - že se cestující vzdal jízdy, protože mu nebylo přiděleno místo ve vozové třídě, na kterou si zakoupil jízdenku;
 - vrácení nepoužité jízdenky dopravci, a to v termínu stanoveném v PŘVOD nebo SPP
 - výjimku, kdy není možné vrátit nepoužitou jízdenku, tvoří případ samoobslužného odbavení a při přepravě městskou autobusovou dopravou.
- Právo na bezplatnou přepravu do nástupní stanice v případě:
 - nebyla-li dokončena započatá přeprava z důvodu na straně dopravce, za předpokladu, že cestující jízdu nastoupil;
 - ztráty přípoje v rámci jedné přepravní smlouvy důvodu zpoždění předchozího spoje na straně dopravce.
 - Právo na další přepravu do cílové stanice nejbližším vhodným spojením dopravce nebo použití náhradní autobusové dopravy v případě:
 - nebyla-li dokončena započatá přeprava z důvodu na straně dopravce, za předpokladu, že cestující jízdu nastoupil;
 - ztráty přípoje v rámci jedné přepravní smlouvy důvodu zpoždění předchozího spoje na straně dopravce.
 - Právo na vrácení příplatku za vlak vyšší kvality v případě:

- že tímto vlakem nebyl přepraven nebo tento vlak měl zpoždění 60 a více minut.
- Právo na vrácení ceny za místenku nebo vrácení příplatku za lehátko nebo lůžko v případě:
 - že cestujícímu nebylo dopravcem přiděleno místo, lůžko nebo lehátko;
 - nevyužije-li cestující z důvodu na své straně lůžko nebo lehátko a cestující toto právo uplatní ve lhůtě stanovené SPP
 - Nastane-li taková situace, PŘVOD stanovuje sankci pro dopravce v podobě práva cestujícího dožadovat se zaplacení částky ve výši pětinásobku ceny místenky.

Mezi práva z přepravní smlouvy při přepravě osob nepatří náhrada škody, není-li cestující dopraven včas, tedy má-li spoj zpoždění (§ 42 odst. 4 PŘVOD).

Práva z přepravní smlouvy o přepravě cestovních zavazadel

Přepravní řád pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu nejprve v hlavě III., části čtvrté vymezuje vyloučení odpovědnosti dopravce za škodu na cestovním zavazadle a za škodu, za jeho opožděný výdej, a to v následujících případech:

- obal neodpovídá povaze přepravované věci;
- obsahem zavazadla jsou věci, které nesmí být zavazadlem;
- způsobení škody na cestovním zavazadlu vlivem vyšší moci;
- jednáním cestujícího, které má za následek poškození nebo ztrátu přepravovaného cestovního zavazadla.

Následně stanovuje v § 43 práva cestujícího z přepravní smlouvy o přepravě cestovních zavazadel a výši náhrady škody. Mezi situace, které zakládají právo na náhradu škody, a které PŘVOD předvídá, patří:

- úplná ztráta cestovního zavazadla;

- částečná ztráta cestovního zavazadla;
- poškození cestovního zavazadla;
- nedodržení dodací lhůty pro přepravu cestovního zavazadla.

Škoda v případě úplně nebo částečně ztraceného nebo v případě poškozeného cestovního zavazadla se nahrazuje v takové výši, jakou mělo v době podání k přepravě a neprokáže-li se cena takového zavazadla, přísluší oprávněné osobě náhrada ve výši 100 Kč za každý započatý chybějící kilogram nejvýše však 1500 Kč. Takové ustanovení přináší značné komplikace pro cestující, neboť takovouto maximální částku v současné době přesahuje obsah téměř každého zavazadla, a tudíž cestující by měli být, při každém podání cestovního zavazadla k přepravě připraveni prokázat obsah svého cestovního zavazadla. Tato maximální výše je o to výše absurdní v situacích, kdy SPP stanoví možnost přepravy cestovního zavazadla o vyšší hmotnosti.

Oproti náhradě škody popsané v předchozím odstavci je pro cestujícího, v případě nedodržení dodací lhůty dopravcem pro přepravu cestovního zavazadla, ustanovení PŘVOD ještě více nevýhodné. Dopravce je v takovém případě povinen zaplatit, a to pouze na žádost cestujícího, maximálně za prvních pět dní zpoždění a maximálně polovinu z ceny dovozného³⁷. Toto nevýhodné ustanovení lehce koriguje § 44 odst. 7 PŘVOD, který dává možnost oprávněnému domoci se alespoň náhradu škody v maximální ceně dovozného v případě, že prokáže, že nedodržením dodací lhůty pro přepravu cestovního zavazadla byla oprávněné osobě utrpěna jiná škoda.

³⁷ Dle ustanovení § 44 odst. 6 PŘVOD připadá povinnost dopravci zaplatit jednu desetinu dovozného za každý den zpoždění, nejvíce však polovinu dovozného.

2.1.2. Úprava veřejné drážní a nákladní přepravy

Přepravní řád pro veřejnou drážní nákladní dopravu je jedním ze tří v současné době platných a účinných právních předpisů, který stanovuje podmínky pro přepravu věcí nebo živých zvířat jako vozových zásilek na dráze celostátní a drahách regionálních. Jedná se o Nařízení vlády č. 1/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů, účinné od 1. července 2000. Přepravní řád pro veřejnou drážní nákladní dopravu byl novelizován celkem dvakrát. První novelou v roce 2000 se promítly pouze drobné změny terminologického a technického rázu (především pak doplnění § 27 odst. 4). Druhá novela v roce 2013 reagovala na přijetí o. z. (srov. např. § 12 odst. 5) a dále byl vypuštěn § 12, který upravoval podmínky při nepřevzetí vozové zásilky, drobnou úpravu doznal § 17 upravující přepravu zemřelých osob.

Zákonné zmocnění PŘVND vychází z § 37 odst. 7 zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů (zákon o drahách), přičemž o. z., v ustanovení § 2578, stanovuje, že podrobnější úpravu přepravy osob a věcí stanoví jiný právní předpis, zejména předpisy, kterými se stanoví přepravní řády. Zákon o drahách v § 37 odst. 1 a 3 stanovuje minimální požadavky, které by PŘVND měl obsahovat, dále se odkazuje na přepravní řády v souvislosti s právy průvodčího drážního vozidla a stanovuje maximální přírážku za porušení podmínek stanovených přepravními řády.

Přepravní řád pro veřejnou drážní nákladní dopravu obsahuje 33 paragrafů a dvě přílohy, je členěn do sedmi částí, které se oproti PŘVOD dále nedělí do hlav. V jednotlivých částech PŘVND obsahuje podmínky přepravy vozových zásilek a přepravu spěšnin (definice viz dále), upravuje zároveň nároky z přepravní smlouvy a plnění přepravní smlouvy více dopravci. Zároveň oproti PŘVOD v části šesté stanovuje minimální obsah resp. doporučení smluvních přepravních podmínek. PŘVND dle § 1 odst. 1 stanovuje podmínky pro:

- přepravu věcí nebo živých zvířat jako vozové zásilky nebo jako spěšniny;
- odpovědnost dopravce z přepravní smlouvy o přepravě věcí nebo živých zvířat, včetně podmínek pro plnění jedné přepravní smlouvy více dopravci na dráze celostátní a na dráhách regionálních;
- upravuje vztahy mezi dopravcem a odesílatelem zásilky, mezi dopravcem a příjemcem zásilky a mezi dopravci navzájem při plnění jedné přepravní smlouvy více dopravci.

Oproti PŘVOD, který upravuje mj. také přepravu zásilek³⁸, definuje PŘVND zásilku jako věc nebo živá zvířata podaná k přepravě s přepravním dokladem jako vozovou zásilku nebo jako spěšninu. V této souvislosti je vozovou zásilkou zásilka, k jejíž přepravě je třeba nejméně jeden samostatný vůz, podaná k přepravě s nákladním listem³⁹ resp. přepravním listem⁴⁰ (pro zásilku dle PŘVOD je vystavována „přepravenka“). Spěšninou je zásilka omezené hmotnosti a rozměrů, kterou lze snadno nakládat a vykládat, podaná k přepravě s přepravním listem a přepravovaná určenými vlaky veřejné drážní osobní nebo nákladní dopravy. Přeprava spěšnin tedy představuje do určité míry výjimku, neboť spěšniny dle PŘVND mohou být přepravovány vlaky osobní dopravy.

Přeprava vozových zásilek

Termínem „vozová zásilka“ je v praxi nejčastěji označovaná kontejnerová přeprava, tedy přeprava věcí ve standardizovaných přepravních jednotkách⁴¹, kterou

³⁸ V § 36 odst. 1 PŘVOD definuje zásilku jako zásilku, která naplňuje znaky cestovních zavazadel, ale s nimiž se osoby podávající je k přepravě současně nepřeppravují.

³⁹ Nákladní list je přepravní doklad o uzavření smlouvy o přepravě věcí nebo živých zvířat jako vozové zásilky (srov. s náložným listem dle § 2572 a násl. o. z.).

⁴⁰ Přepravní list je přepravní doklad o uzavření smlouvy o přepravě věcí nebo živých zvířat jako spěšniny.

⁴¹ Objem této kontejnerové přepravy se udává v jednotkách TEU.

odesílatel⁴² předá dopravci v bodě „A“ a příjemce⁴³ takové vozové zásilky v bodě „B“ vozovou zásilku vyzvedne. Může se však jednat i o jiný druh než kontejnerovou přepravu, musí však být splněny definiční znaky vozové zásilky. K uzavření přepravní smlouvy je při přepravě vozových zásilek nutné splnit dvě podmínky. První je převzetí vozové zásilky dopravcem (před okamžikem převzetí vozové zásilky PŘVND ukládá povinnost dopravci přesvědčit se, zdali jsou splněny podmínky pro sjednání přepravní smlouvy, zejména pak podmínky dle § 8 odst. 3 PŘVND. Vzhledem k obsáhlosti těchto podmínek je nutné, aby dopravce zajistil dostatečnou personální i technickou infrastrukturu). Druhá podmínka je potvrzení přijetí vozové zásilky k přepravě dopravcem v nákladním listu⁴⁴. Nákladní list je tvořen čtyřmi díly – prvopis, který případně příjemci, druhopis, který patří odesílateli, účetní list a odběrný list, který doprovází zásilku a který případně dopravci. Povinné náležitosti nákladního listu jsou stanoveny v § 5 odst. 2 PŘVND, přičemž SPP mohou stanovit další náležitosti, které nákladní list musí obsahovat. Při přebírání vozové zásilky musí odesílatel zajistit, aby zásilka, která je součástí vozové zásilky, byla uložena a zajištěna, a také aby nezpůsobila škody na zásilce samotné či na jejím okolí nebo na životním prostředí. Není-li zásilka správně uložena nebo zajištěna, dopravce je oprávněn odmítnout uzavření přepravní smlouvy, avšak neučiní-li tak mohou následné škody jít k tíži dopravce. Odesílatel je odpovědný za nakládku a zajištění zásilky (§ 8 odst. 2 PŘVND), avšak za nakládku a zajištění samotné vozové zásilky je již odpovědný dopravce (a contrario § 3 odst. 2 PŘVND).

Při výdeji vozové zásilky v místě určení musí být přítomni zástupci dopravce a příjemce. Přeprava vozové zásilky je ukončena okamžikem vyrozumění příjemce o jejím přistavení nebo přichystání na místě určení. K řádnému splnění přepravní

⁴² Dle PŘVND je jím fyzická nebo právnická osoba uvedená v přepravním dokladu, jejímž jménem se zásilka podává s příslušným dokladem k přepravě.

⁴³ Dle PŘVND je jím fyzická nebo právnická osoba uvedená odesílatelem v přepravním dokladu, které je zásilka podle přepravního dokladu určena.

⁴⁴ Nákladní list lze ve vnitrostátní přepravě nahradit náložným listem, který má povahu cenného papíru, a na základě kterého je dopravce, v případě vydání, povinen vydat vozovou zásilku osobě podle něho oprávněné, která mu jej předloží a potvrdí na něm převzetí zásilky. Náložný list lze vydat na jméno, na řad a na doručitele.

smlouvy dochází vydáním vozové zásilky. Při výdeji vozové zásilky musí dopravce opět splnit dvě podmínky. Zaprvé se musí přesvědčit, že jde o správnou vozovou zásilku a že nedošlo k jejímu poškození či ztrátě. Dopravce následně zásilku předá příjemci, kterému potvrdí její převzetí na odběrném listu. Příjemce naopak potvrdí převzetí dopravy do nákladního listu.

Po uzavření přepravní smlouvy může odesílatel požadovat změnit takto uzavřenou přepravní smlouvu, a to tak, že může požadovat zadržení vozové zásilky na cestě, vrácení vozové zásilky do odesílací stanice, vydání vozové zásilky jiné osobě nebo vydání vozové zásilky v jiné stanici nebo určení. Přepravní řád pro veřejnou drážní nákladní dopravu však pro změnu přepravní smlouvy stanovuje tři omezení, kdy nelze přepravní smlouvu již změnit, a to v případech kdy příjemce již vozovou zásilku převzal nebo požádal o zjištění stavu vozové zásilky z důvodu poškození nebo částečné ztráty anebo by změnou přepravní smlouvy bylo způsobeno rozdělení zásilky. Od smlouvy lze odstoupit pouze do okamžiku opuštění vozové zásilky odesílací stanice.

Přepravní řád pro veřejnou drážní nákladní dopravu dále rozlišuje a upravuje zvláštní podmínky pro věci, které jsou z přepravy vyloučené (§ 7), podmínky pro přepravu nebezpečných věcí (§ 14), přepravu zemřelých osob (§ 17), přepravu věcí podléhajících zkáze (§ 18), přepravu živých zvířat (§ 19), přepravu kolejových vozidel na vlastních kolech (§ 20) a přepravu odpadů (§ 21). Tyto skupiny věcí vykazují odlišnosti od běžné přepravy věcí, a tudíž je nutné vymezit jejich specifika. U přepravy věcí mimořádných rozměrů, neobvyklé hmotnosti, zvláštní úpravy a vojenského materiálu (dále jen „mimořádná přeprava“) PŘVND, díky nepředvídatelnosti přepravovaných věcí, předpokládá pouze za podmínek stanovených ve zvláštní dohodě uzavřené pro každou přepravu zvlášť mezi odesílatelem a dopravcem. Autor tohoto textu se domnívá, že by v PŘVND absentuje obsáhlejší úprava mimořádné přepravy.

Přeprava spěšnin

U části upravující přepravu spěšnin předpokládá PŘVND sjednání dodací lhůty smluvními stranami přepravní smlouvy (§ 23 odst. 4), avšak pro tuto oblast PŘVND zcela nesystémově upravuje podpůrně minimální dodací lhůtu pro spěšniny v části druhé – přeprava vozových zásilek (§ 9 odst. 2). V tomto paragrafu je zároveň definováno z jakých lhůt se dodací lhůta skládá (výpravní lhůta a přepravní lhůta) a kdy začíná dodací lhůta plynout. K problematice dodacích lhůt PŘVND ve výkladových ustanovení definuje termín „rychlá vozová zásilka“, jejíž dodací lhůta je nejméně o 25 % kratší než dodací lhůta stanovená PŘVND.⁴⁵ Povinnost přepravovat věci jako rychlou vozovou zásilku stanovuje PŘVND vždy pro přepravu živých zvířat a přepravu věcí podléhající rychlé zkáze, nejsou-li přepravovány v chladícím nebo obdobném voze.

Nároky z přepravních smluv

Stejně jako PŘVOD upravuje v jedné ze svých částí práva z přepravní smlouvy (při přepravě osob nebo věcí), upravuje PŘVND obdobně nároky z přepravní smlouvy při přepravě zásilek. Systematicky nejprve vymezuje ztracenou zásilku, částečnou ztrátu zásilky a poškození zásilky. V případě ztracené zásilky je stanovena vyvratitelná domněnka ztracené zásilky v situaci, kdy není zásilka přichystána do 30 dnů ode dne následujícího po dni uzavření přepravní smlouvy. Z této formulace lze odvodit po odečtení dodací lhůty (srov. výklad výše), po kolika dnech od prodlení dopravce s dodáním, je zásilka považována za ztracenou. Od okamžiku, kdy se zásilka považuje za ztracenou, začíná běžet lhůta, po jejímž marném uplynutí v případě následného nalezení zásilky, dopravce postupuje dle § 2581 o. z., tedy v krajním případě může dopravce zásilku prodat. Obdobně se postupuje v případě částečně ztracené zásilky. Při poškození nebo částečné ztrátě zásilky obsahuje

⁴⁵ Z tohoto ustanovení není jasné, zdali se jedná o lhůtu stanovenou v § 9 PŘVND nebo lhůtu stanovenou dohodou smluvních stran.

PŘVND oproti PŘVOD detailnější vymezení povinností dopravce, jak má v takové situaci postupovat (§ 25 odst. 1 PŘVND), jakož i okolnosti, podle nichž se má za to, že došlo k porušení nebo k částečné ztrátě zásilky (§25 odst. 4 PŘVND). Uplatnit výše uvedená práva může jak odesílatel, tak příjemce zásilky, a to písemnou žádostí u dopravce, který zásilku vydal nebo měl vydat. Z této formulace vyplývá, že tyto práva nemohou uplatnit oba oprávněné subjekty (buď pouze odesílatel nebo pouze příjemce zásilky), a tedy je nutné, aby se tyto subjekty předem domluvily, kdo bude právo uplatňovat. Přepravní řád pro veřejnou drážní nákladní dopravu ulehčuje rozhodnutí, kdo může uplatňovat práva ze zásilky tak, že stanovuje povinnost, že při uplatňování práva je nutné, aby byl spolu s příslušnou částí přepravního dokladu také vydán zápis o stavu zásilky, tzn. subjektu, kterému byl vydán takový zápis, přísluší dané právo (není však vyloučeno, aby zápis byl předán jinému subjektu, který právo uplatní). Stejně jako PŘVOD stanovuje PŘVND povinnost dopravci vyřídit uplatněné právo z přepravní smlouvy do tří měsíců od doručení žádosti.

Plnění přepravní smlouvy více dopravci

Stejně jako při přepravě osob je při přepravě zásilek běžnou praxí, že přeprava zásilky je zajišťována několika dopravci (subjekty, které mezi sebou mají uzavřenou smlouvu o vzájemném vztahu dopravců, která upravuje plnění z jedné přepravní smlouvy). V takovém případě i přes pluralitu dopravců je uzavírána s odesílatelem jedna přepravní smlouva, přičemž závazky prvního dopravce z přepravní smlouvy přecházejí na druhého dopravce převzetím zásilky, při kterém je prvním dopravcem vystaveno potvrzení v přepravním dokladu s vyznačeným datem a časem převzetí. Vznikne-li na zásilce škoda, odpovídá za ní, logicky, ten dopravce, u něhož při plnění přepravní smlouvy, škoda vznikla. Během přepravy může nastat situace, kdy škodu způsobí více dopravců nebo nelze zjistit, který z dopravců škodu způsobil, v takovém případě odpovídají za škodu všichni dopravci, a to buď podle rozsahu škody, kterou každý způsobil anebo poměrně podle úseku, který daný dopravce zásilku přepravoval. Přepravní řád pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu však

v ustanoveních o náhradě škody nestanovuje povinnost náhrady škody společně a nerozdílně, což by vzhledem k povaze bylo dle názoru autora příhodnější. Zároveň však PŘVOD stanovuje, že škodu hradí oprávněnému ten dopravce, u koho byla náhrada škody uplatněna, což je vždy ten dopravce, který zásilku příjemci vydal nebo podle přepravní smlouvy měl vydat. Tento dopravce má pak následný regres vůči dopravcům způsobivší škodu, a to za podmínek stanovených zákonem nebo smlouvou upravující vzájemné podmínky mezi dopravci. Na rozdíl od PŘVOD upravuje PŘVND dále ve své šesté části obsah přepravních podmínek, kde mj. stanovuje povinnost dopravcům vyhlášovat SPP v přepravním a tarifním věstníku vydávaném ministerstvem. Zároveň PŘVND stanovuje v § 31 odst. 2 minimální obsah SPP, jakož i možnost sjednání s odesílatelem odchýlit se od SPP.

3. Mezinárodní komparace

Tato část práce se zaměřuje na komparaci vybraného přepravního řádu platného a účinného v České republice a vybraného přepravního řádu platného a účinného na celém území Spolkové republiky Německo. Vzhledem k tomu, že právní předpisy upravující podmínky přepravy jsou v Německu, stejně jako v České republice, obsaženy podrobněji v několika právních předpisech, zaměří se tato část na právní úpravu železniční osobní veřejné přepravy. Stejně jako v České republice PŘVOD, existuje v německém právním řádu podzákonný právní předpis v podobě nařízení⁴⁶ s působností ve všech spolkových republikách, který upravuje železniční osobní přepravu na železnici a jehož vydání vyplývá z německého občanského zákoníku. Jedná se o nařízení Eisenbahn-Verkehrsordnung (EVO) z roku 1938, tedy německý železniční přepravní řád, který po několika novelách je platný a účinný dodnes. Německý železniční přepravní řád se skládá 96 paragrafů, avšak mnoho částí bylo vlivem novelizací zrušeno (například ustanovení § 30 až 34 a § 38 až 96), což znamená, že se fakticky se jedná o 23 paragrafů upravující přepravu osob a zavazadel ve veřejné železniční dopravě. Přestože se jedná o právní předpis sousední země České republiky, ustanovení EVO v českém ani anglickém znění v současné chvíli není k dispozici⁴⁷. Německý železniční přepravní řád se dělí na následujících pět částí:

- Obecná ustanovení (Allgemeine Bestimmungen);
- Přeprava osob (Beförderung von Personen);
- Přeprava zavazadel (Beförderung von Reisegepäck);
- Nosičská služba, úschova zavazadel (Gepäckträger, Gepäckaufbewahrung);
- Řešení sporů (Schlichtung).

⁴⁶ Bundesrechtsverordnung.

⁴⁷ Na základě informací od vybraných českých i německých dopravců, Česko-německé obchodní a průmyslové komory (ČNOPK) a dalších institucí, jakož i po podrobném prohledání dostupných internetových zdrojů byl autor tohoto textu nucen přistoupit ke komerčnímu překladu certifikovaným překladatelem.

Stejně jako PŘVOD zachovává EVO základní členění do částí, a to nejprve upravuje obecná ustanovení a dále pak přepravu osob a následně přepravu věcí.

3.1. Obecná ustanovení

V obecných ustanoveních EVO, která obsahují pouze čtyři paragrafy, je stejně jako v PŘVOD nejprve vymezena působnost EVO, tedy úprava podmínek přepravy osob a zavazadel ve veřejné železniční přepravě, a to za předpokladu, že COTIF nebo evropská nařízení nestanovují jinak. Dále EVO stanovuje, že přeprava probíhá vlaky na základě pravidelné přepravy nebo na vyžádání. V § 5 pak EVO zmiňuje možnost existence smluvních přepravních podmínek vydaných dopravci a možnost dopravce se v ustanoveních o přepravě osob a zavazadel od EVO odchýlit, a to však pouze ve prospěch cestujících. Toto ustanovení představuje generální klauzuli, která již dále není zmiňována, což je podstatný rozdíl oproti PŘVOD, který možnost odchýlit se od PŘVOD ve SPP stanovuje průřezově.

V § 7 nazvaném „Zvláštní dohody“ EVO stanovuje podmínky, při jejichž splnění, si mohou dopravci domluvit s vybranými subjekty⁴⁸ zvláštní cenové podmínky bez ohledu na tarif, a to pro zaměstnance těchto vybraných subjektů. Takového zvláštní dohody musí být uzavřeny v písemné formě. Podobné ustanovení o „zvláštních dohodách“ v české právní úpravě podmínek přepravy zcela absentuje.

3.2. Přeprava osob

Část druhá nazvaná Přeprava osob obsahuje dvanáct paragrafů a představuje nejobsáhlejší část EVO. Na rozdíl od PŘVOD, který vykazuje v této části ucelenost a strukturovanost, upravuje EVO přepravu osob nahodile. Zároveň EVO neupravuje

⁴⁸ Dle EVO se jedná o podniky, úřady a obdobné instituce, jakož i cestovní kanceláře.

výslovně přesný okamžik vzniku a splnění přepravní smlouvy a v oblasti upravující jízdní doklad, jeho náležitosti a placení jízdného, jsou ustanovení EVO velmi strohá. Celou část o přepravě osob otevírá ustanovení § 8 o možnosti vyloučení z přepravy, kde EVO zmiňuje případy, za kterých je možné osobu z přepravy vyloučit anebo takovou osobu odmítnout přepravit. Konkrétně se jedná o osoby, které nedovršili určitého věku, osoby představující ohrožení bezpečnosti a pořádku nebo ohrožující bezpečnost cestujících nebo osoby, které se neřídí nařízeními personálu železnice, dále pak osoby s nakažlivými nemocemi, které by mohli ohrozit bezpečnost cestujících. Nutno dodat, že PŘVOD výslovně ustanovení jako je § 8 EVO neupravuje a situace zmiňované výše je nutné vyvozovat implicitně z jednotlivých ustanovení PŘVOD. V případě samostatné přepravy dětí stanovuje EVO minimální věk, od kterého se mohou děti přepravovat samostatně. Tento věk je stanoven na 4 roky a před dovršením tohoto věku je možné přepravovat takové osoby pouze s dohlížející osobou, kterou EVO dále nedefinuje. Dle názoru autora tohoto textu a vzhledem k výkladu o přepravě takových osob v PŘVOD výše, je tato problematika upravena v EVO vhodněji než v PŘVOD. V případě osob s nakažlivými nemocemi se jedná o tzv. podmíněné povolení k přepravě, tedy přeprava takových osob je možná, a to pouze v situaci, kdy je vyloučeno ohrožení jiných cestujících. Ustanovení § 9 až 13 upravují jízdní doklad a jízdné. Německý železniční přepravní řád však taxativně neupravuje, co vše je považováno za jízdní doklad (srov. § 4 PŘVOD a § 9 EVO), a výslovně neupravuje jeho náležitosti. Na druhou stranu se EVO důkladně zaměřuje na povinnosti cestujícího ve vztahu k jízdnímu dokladu, konkrétně povinnost jízdní doklad znehodnotit resp. označit podle délky jízdy, z čehož vyplývá i možnost užití alternativních systémů ve vztahu k jízdním dokladům a jejich kontroly v Německu. Další povinností cestujícího ve vztahu k jízdním dokladům je povinnost ponechat si jízdní doklad až do okamžiku opuštění nástupiště a areálu při vystupování. Ustanovení o jízdném, tedy ceně, za kterou je vykonávána přeprava, je shodně, jak v německém tak českém přepravním řádu, odkazováno na tarif, který musí být k nahlédnutí na všech zastávkách. Německý železniční přepravní řád naopak výslovně stanovuje, že v případě vzniku nároku na doplatek nebo přeplatek

zaniká do jednoho roku od uplynutí platnosti jízdenky. V této souvislosti PŘVOD obsahuje daleko detailnější úpravu podmínek placení jízdného a v tomto ohledu vyniká nad EVO. Na druhou stranu ustanovení o zvýšeném jízdném, (resp. „příplatků“ dle PŘVOD) se v EVO věnuje detailněji, a to v samostatném paragrafu (§ 12). Zatímco PŘVOD stanovuje v § 7 odst. 5, že cestující je povinen zaplatit příplatek pouze v případě, kdy si nezakoupil jízdenku před nástupem do vozidla, přestože mu to dopravce umožnil, EVO stanovuje tři následující případy:

- Cestující nemá při nástupu k jízdě platnou jízdenku;
- Cestující si zakoupil platnou jízdenku, ale při kontrole jízdenek ji nemůže předložit;
- Cestující nesplní povinnosti vyplývající dle § 9 odst. 3. písm. a), b) nebo d).

Německý železniční přepravní řád tedy přesněji vymezuje, v jakých případech je povinen cestující platit příplatek, a tedy předchází sporným situacím v případě ztráty jízdenky nebo chabé argumentace cestujících, kteří jízdenku nezakoupili a tvrdí, že jízdenku ztratili. Zatímco PŘVOD nestanovuje výši příplatku a pouze odkazuje na smluvní přepravní podmínky dopravce, EVO přesněji vymezuje rozsah zvýšeného jízdného, a to na dvojnásobek obvyklého jízdného za ujetou cestu ze strany cestujícího, maximálně však 60 EUR (tato částka se snižuje na 7 EUR v případě, že cestující prokáže, že jízdenku skutečně zakoupil)⁴⁹. Cestující tedy dopředu ví, kolik činí zvýšené jízdné, což vzhledem k poměrně vysoké sazbě, odrazuje od účelového nekupování dokladu. Nutno však podotknout, že z EVO nevyplývá možnost zaplacení jízdného přímo ve vlaku, tak jak je cestující v České republice zvyklý u málo frekventovaných zastávek, kde z ekonomického pohledu dopravců není nutné budovat infrastrukturu pro prodej jízdenek.

Stejně jako ustanovení o jízdních dokladech a jízdném obsahuje PŘVOD, na rozdíl od EVO, detailní úpravu problematiky obsazování míst k sezení ve vozidlech a poskytování rezervačních služeb pro přepravu (místenek). Německý železniční

⁴⁹ Obdobný model vyplývá např. ze SPP Dopravního podniku Praha.

přepravní řád pouze stanoví, kdy má jaký cestující nárok na jednotlivou třídu, s tím, že tarif anebo SPP mohou stanovit výjimky.

Německý železniční přepravní řád, na rozdíl od PŘVOD, však výslovně, ačkoliv bez žádné návaznosti na předchozí ustanovení, zmiňuje v § 14 městskou železniční dopravu, což je v korespondenci se silnou tradicí existence tzv. S-Bahn. V případě této přepravy v této městské železniční dopravě, kam teoreticky spadá i dráha podzemní, EVO stanovuje informační povinnosti pro dopravce a prodejce jízdenek. Konkrétně se jedná o informační povinnost ohledně práv a povinností cestujících vyplývajících z evropského nařízení⁵⁰, ohledně zastávek⁵¹, ve kterých vozidlo zastavuje, dále pak ohledně zpoždění spojů a konečně bezpečnosti ve vozidlech. Dle autora tohoto textu působí ustanovení § 14 EVO jako zbytečné a nepotřebné, resp. nevhodně zapracované do samotného textu a struktury přepravního řádu. Podobně redundantně působí ustanovení § 15 EVO, o povinnostech cestujících v případě neplánovaného zastavení. Městské veřejné železniční přepravě se věnuje i § 17 EVO, který upravuje práva cestujících při zpoždění. Toto ustanovení tak uceleně upravuje a rozšiřuje rozsah práv cestujících nad rámec nařízeních Evropské Unie v případě zpoždění. Konkrétně se jedná o právo cestujícího dožadovat se po dopravci zajištění dopravení se vlakem na místo určení jiným vlakem, pokud lze rozumně předpokládat, že by se do místa určení dostal se zpožděním větším než je dvacet minut a jako druhé je právo cestujícího dopravit se jiným dopravním prostředkem, tedy jinak než po železnici v nočních hodinách (tj. od 0:00 hod. až do 5:00 hod.), pokud lze rozumně předpokládat, že by se do místa určení dostal se zpožděním více jak jednu hodinu. U druhého výše jmenovaného práva je cestující oprávněn požadovat náhradu potřebně vynaložených výdajů do maximální výše 80 EUR (EVO však stanovuje výjimky, za

⁵⁰ Konkrétně se jedná o nařízení Evropského parlamentu a Rady č. (ES) 1371/2007 ze dne 23. 10. 2007.

⁵¹ V této souvislosti EVO anticipuje taková drážní vozidla, která jsou toho technicky schopna, z čehož lze usuzovat i novost tohoto ustanovení, popř. kladení vysokých standardů na technickou vybavenost takových vozidel v minulosti.

kterých tato náhrada nepřísluší⁵²). Německý železniční přepravní řád pak v § 18 stanovuje podmínky, za jakých může cestující žádat vrácení jízdného. V posledních výše jmenovaných ustanovení EVO nabízí krátký výčet práv a nároků z přepravní smlouvy, který v porovnání s rozsahem práv z přepravní smlouvy upravené PŘVOD není zdaleka tak rozsáhlý.

Zajímavostí, co do strukturování EVO, je také zařazení ustanovení o přepravě ručních zavazadel do části upravující přepravu osob, a to i vzhledem k existenci samostatné části upravující přepravu zavazadel. Opět je nutné konstatovat strukturální nekonzistentnost a nahodilost prolínající se skrz EVO. Shodu s PŘVOD nelze naleznout ani v případě zařazení úpravy podmínek přepravy živých zvířat, jejichž úprava se nachází ve stejném ustanovení jako přeprava ručních zavazadel (§ 16 EVO). Obecně k přepravě ručních zavazadel a zvířat viz následující kapitola tohoto textu.

3.3. Přeprava zavazadel

V části třetí upravuje EVO ve čtyřech paragrafech podmínky přepravy cestovních zavazadel. Německý železniční přepravní řád, na rozdíl od PŘVOD, výslovně nedefinuje podmínky přepravy spoluzavazadel (viz dále) a vytváří tak pouze dvě kategorie zavazadel – ruční zavazadlo a cestovní zavazadlo. Ruční zavazadlo je definováno jako lehce přenosný předmět, který může cestující přepravovat bezplatně, a který přepravuje v prostoru nad nebo pod sedadlem. Cestovní zavazadlo v EVO definici nemá, avšak a contrario se jedná o předměty, které jsou vhodným způsobem zabaleny a podány k přepravě. Stejně jako PŘVOD, řadí EVO mezi cestovní zavazadla motorová vozidla, kterým však nevěnuje další pozornost a pro jejich přepravu se na ně vztahují obecná ustanovení pro přepravu cestovních zavazadel.

⁵² Jedná se o okolnosti nezaviněné dopravcem, které se mu přes veškerou vynaloženou snahu se nepodařilo odvrátit, dále pak zavinění zpoždění samotným cestujícím a chování třetí osoby kterému dopravce přes veškerou vynaloženou snahu nemohl zabránit.

Jak již bylo řečeno výše v textu, přeprava ručních zavazadel není upravena v části třetí, ale v části druhé upravující přepravu osob, přičemž vedle definice ručního zavazadla obsahuje ustanovení § 16 pouze výčet oblastí a přepravně-právních institutů ohledně přepravy ručních zavazadel, které musí stanovit tarif. Tarif tak částečně nahrazuje některá ustanovení, které lze najít přímo v PŘVOD. Mezi tato ustanovení patří úprava podmínek, za jakých cestující může přepravovat spoluzavazadla, tedy úpravu přepravy předmětů jiných než ručních zavazadel (břemena), dále úprava ručních zavazadel, která nesmějí být přepravována jako ruční zavazadla a jako poslední EVO přenáší povinnost na tarif úpravu přepravy živých zvířat.

Stejně jako u ručního zavazadla, EVO přenáší úpravu podmínek přepravy některých věcí na tarif. Konkrétně se jedná o již zmiňovanou přepravu motorových vozidel a přívěsů, dále pak vozíků pro tělesně postižené osoby a kočárky a další věci. V této souvislosti lze vysledovat trend německého přepravního železničního řádu, že na rozdíl od PŘVOD je značná část úpravy podmínek přepravy přenesena na tarif.

Stejně jako PŘVOD v části upravující přepravu cestovních zavazadel, upravuje EVO nejprve podání, odbavení, placení přepravného a pravidla označování cestovních zavazadel a následně jejich výdej. Německá i česká úprava zavazadlovém lístku vykazuje množství shodných prvků, avšak v oblasti ustanoveních upravující náležitosti zavazadlového lístku je německá úprava tradičně méně přísná. Oproti PŘVOD absentuje obligatorní povinnost dopravce uvádět na zavazadlovém lístku například obchodní jméno dopravce nebo druh obalu resp. název přepravované věci. Při výdeji cestovního zavazadla obsahuje německá a česká právní úprava podobná ustanovení s tím rozdílem, že EVO výslovně stanovuje, že dopravce je při výdeji pouze oprávněn, nikoliv povinen kontrolovat oprávnění vlastníka k cestovnímu zavazadlu, což jde v korespondenci se standardní praxí vydávání cestovních zavazadel, kdy dopravce při výdeji mnohdy pouze důvěřuje, že cestující kterému vydává cestovní zavazadlo je oprávněn k jeho vyzvednutí.

3.4. Nosičská služba, úschova zavazadel

Německý železniční přepravní řád ve své čtvrté části upravuje dvěma paragrafy rámec nádražních nosičských služeb a úschovu zavazadel na nádražích. Jedná se tak o ustanovení, která v PŘVOD absentují⁵³, která zachycují silnou tradici těchto služeb poskytovaných v německých spolkových zemích. Z pohledu české právní úpravy je úschova upravena ustanoveními občanského zákoníku (§ 2402 a násl.) a tedy v přepravních řádech není nutné specifika úschovy na nádražích konkretizovat. Stejně tak tomu je v případě nosičských služeb, které se v českém právním řádu řídí ustanoveními o příkazu (§ 2430 o. z.) a žádný ručitelství nebo jiný vztah mezi dopravci a nosičskou služkou, je-li přítomna na nádražích, nevzniká. To je zásadní rozdíl oproti úpravě EVO, kde v § 35 odst. 4 se výslovně stanovuje, že za cestovní a příruční zavazadla předaná nosičské službě, ručí dopravce stejně jako za zavazadlo, které mu bylo předáno k přepravě. Tento vztah mezi nosičskou službou, což v praxi mohou být jednotlivý živnostníci nebo zaměstnanci specializované nosičské společnosti popř. přímo zaměstnanci dopravce, přináší značnou jistotu pro cestujícího, a to obzvlášť v případech, v praxi velmi častých, kdy se cestující ocitne na neznámém nádraží a obtížně se orientuje v navigaci a službách poskytovaných na takovém nádražích, mezi které patří i služby nosičské. Na druhou stranu je nutné poznamenat, že v případě existence několika dopravců na jednom nádraží přináší toto ustanovení EVO značnou komplikaci pro dopravce, na které přímo dopadá tento ručitelství závazek. Německý železniční přepravní řád v tomto paragrafu dále upravuje povinnosti pro pracovníky nosičské služby, jakož i povinnosti vyvěšování sazebníku těchto služeb v předem určených prostorech.

Ve druhém paragrafu části čtvrté EVO (§ 36) jsou upraveny podmínky úschovy zavazadel, kdy stejně jako v případě nosičských služeb EVO stanovuje ručitelství závazek pro dopravce za cestovní a příruční zavazadla, které přijme do úschovy. Cestující stejně jako při přepravě zavazadel při uložení zavazadla do úschovy obdrží

⁵³ Nosičské služby a služby úschoven sice absentují v PŘVOD, avšak v předchozí právní úpravě (např. ž. p.ř. 1952) tyto podmínky obsahují.

potvrzení, které předkládá při vyzvedávání zavazadla. V tomto poměrně obsáhlém ustanovení pak EVO vymezuje podmínky převzetí zavazadla do úschovy, podmínky možnosti zavazadlo odmítnout v případě kdy je nevhodně zabaleno a podmínky kdy dopravce neručí za uschované zavazadlo. Zajímavostí je, že EVO v tomto ustanovení vymezuje předmět úschovy jako cestovní nebo ruční zavazadlo, z čehož vyplývá, že předmět úschovy by měl být předmět předem již přepravovaný, z čehož se dá usuzovat, že toto nebyl účel legislativce a lze usuzovat, že předmětem úschovy mohou být i předměty jiné. Implicitně však vyplývá, že předmětem úschovy v bezpečnostních příhrádkách mohou být pouze takové věci, které lze do takové příhrádky uložit. Při vydání uschovávaných věcí platí stejné podmínky jako pro vydání cestovního zavazadla (viz výklad výše), a to v době tomu určené oproti předložení potvrzení o úschově. V případě nevyzvednutých zavazadel ukládá EVO postup identický jako o. z., tedy stanovuje lhůtu tří měsíců, ve které je možné si zavazadlo vyzvednout a po uplynutí této lhůty je možné zavazadlo, bez dalšího, co nejuvhodněji prodat. Takto může dopravce postupovat i před uplynutí stanovené lhůty v případě, že by došlo k neúměrnému poklesu hodnoty uschovaného zavazadla anebo hodnota zavazadla byla v nepoměru s jeho hodnotou. Výtěžek z prodaného zavazadla je dopravce povinen po odečtení účelně vynaložených nákladů vrátit cestujícímu.

Po analýze této části EVO je nutné konstatovat, že ačkoliv na první pohled působí ustanovení upravující nosičské služby a podmínky úschovy zavazadel nadbytečně, ve světle okolností a specifik vyplývajících z poskytování osobní veřejné přepravy, poskytují tato ustanovení velmi komfortní a předvídatelné vymezení práv a povinností, a to především pro cestující.

3.5. Řešení sporů

Posledním paragrafem EVO tvořící samostatnou pátou část je obsáhlý § 37, který upravuje podmínky řešení sporů vyplývajících z přepravy. Stejně jako ukládá § 20n

zákona č. 634/1992 Sb., o ochraně spotřebitele, informační povinnost podnikatelům informovat spotřebitele o právu na mimosoudní řešení spotřebitelských sporů např. před orgánem České obchodní inspekce⁵⁴, stanovuje EVO možnost cestujícím, v případě sporů vyplývajících z přepravy, obrátit se na smírčí orgán pro řešení spotřebitelských sporů uznaný Spolkovým ministerstvem dopravy a digitální infrastruktury. Výše zmíněná informační povinnost platí i na německé dopravce a vyplývá přímo z § 37 odst. 3 EVO, přičemž tato informační povinnost je většinou zakotvena ve smluvních přepravních podmínkách dopravců s tím rozdílem, že český právní řád za nesplnění této informační povinnosti stanovuje sankci, která v EVO absentuje. Konec tohoto paragrafu, této části a celého EVO uzavírá vymezení situace v případě, kdy neexistuje žádný smírčí orgán pro řešení takovýchto sporů.

⁵⁴ Tato povinnost je zakotvena v českém právním řádu relativně nově a vyplývá z novely č. tohoto zákona č. 378/2015 Sb., s účinností od 1. 2. 2016.

Závěr

Cílem této práce bylo zmapování tří oblastí vztahující se k přepravním řádům jako obecným předpisům upravující podmínky přepravy osob, zavazadel a věcí, kdy především první část, historická geneze vnitrozemských přepravních řádů, v současné době není téměř vůbec prozkoumána a zdroje k této práci byly čerpány skrz historické ústavy, archivy a oddělení Národní knihovny pro historické svazky, jakož i Rakousko-uherské sbírky zákonů, ve kterých je orientace značně náročná a nepřehledná. K podrobnému prostudování jednotlivých předpisů a jejich návazností byla vytvořena tabulka s chronologickým přehledem vývoje přepravních řádů z různých druhů dopravy, a proto autor tohoto textu pro snadnější orientaci přikládá tuto tabulku jako přílohu této práce. Na samotném vývoji přepravních řádů lze dobře sledovat jejich reflexi vůči danému technologickému i právnímu vývoji v čase a zajímavé je i trvání některých právních institutů v přepravních řádech, které přetrvalo ve všech přepravních řádech dodnes. Obecně lze pozorovat velmi plynulý vývoj a sekvenci novelizací především na konci devatenáctého století a na začátku století dvacátého. Obecně nesourodý je právní vývoj v druhé polovině dvacátého století, kdy docházelo k překotnému vyčleňování jednotlivých druhů přepravy do samostatných přepravních řádů, aby následně byly rušeny. Obecně lze konstatovat, že sjednocení přichází po rekodifikaci občanského zákoníku. Zároveň však jako zásadní nedostatek, který má konsekvence na současnou situaci, lze označit situaci, kdy současné chvíli neexistuje přepravní řád upravující silniční nákladní dopravu. Tento text se dále zaměřil na platnou a účinnou právní úpravu, její zařazení v právním řádu a na konkrétní úpravu jednotlivých oblastí úpravy podmínek přepravy především v PŘVOD a v PŘVND, což vzhledem k následné komparaci s německou právní úpravou přineslo srovnání, ze kterého vychází, z pohledu hodnocení kvality přepravních řádů, právní úprava v České republice. V této souvislosti je nutné konstatovat, že PŘVOD v konfrontaci s EVO z pohledu většiny srovnávaných hledisek přináší pozitivnější dojem, a to především z hlediska přehlednosti, strukturování a úpravy jednotlivých oblastí železniční přepravy. Německý železniční přepravní řád poskytuje strohá a pouze základní ustanovení, z výjimkou ustanovení

upravující nosičské služby a úschovu, čímž přesouvá úpravu podmínek přepravy na SPP, což je cesta, kterou se PŘVOD nevydává a snaží se detailně upravovat jednotlivé oblasti přepravy. PŘVOD poskytuje větší jistotu a předvídatelnost pro cestující i dopravce a tím snazší cestu domáhání se svých práv vyplývajících z přepravy. Celkově tedy konstatovat, že tato práce zmapovala vývoj přepravních řádů, jejich platnou a účinnou úpravu, která byla komparována s úpravou v jiném právním řádu, z čehož vplynuly podněty, které de lege ferenda lze při budoucích novelizacích těchto předpisů.

Seznam literatury a dalších zdrojů

CEMPÍREK, Václav, Jaromír ŠIROKÝ a Marie SITTEROVÁ. *Právo v dopravě II*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2002. ISBN 80-7194-460-2.

Dopravní místopisný lexikon Československé republiky. V Praze: Česká grafická Unie, 1928

FRINTA, Ondřej. Komentář k § 761 in ELIÁŠ, Karel. *Občanský zákoník: velký akademický komentář. Úplný text zákona s komentářem, judikaturou a literaturou podle stavu k 1. 4. 2008*. 2. svazek 488-880. Praha: Linde, 2008, ISBN 978-80-7201-687-7.

FRINTA, Ondřej. Komentář k § 763 in ELIÁŠ, Karel. *Občanský zákoník: velký akademický komentář. Úplný text zákona s komentářem, judikaturou a literaturou podle stavu k 1. 4. 2008*. 2. svazek § 488 až 880. Praha: Linde, 2008, 1243 s. ISBN 978-80-7201-687-7.

GRUBER, Josef. *Dopravní Politika*. 1. vyd. Knihtiskárna „Typus“ Smíchov. Autorisované vydání spolku čsl. právníků Všehrd, 1924,

HOFFMAN, Petr. *Dějiny státní autobusové dopravy v Československu*. 1. vyd. Praha: Andrej Hoffman ve spolupráci s Vydavatelstvím dopravní literatury Litoměřice, 2013, 256 s. ISBN 978-80-86765-16-7

MIRVALD, Stanislav. *Geografie dopravy II: Silniční a železniční doprava*. 1. vyd. Západočeská Univerzita v Plzni: Tiskové středisko ZČU v Plzni, 2000. ISBN 80-7082-673-8.

Ottův slovník naučný: ilustrovaná encyklopaedie obecných vědomostí. Praha: Paseka, 2003, 28 sv. ISBN 80-7203-007-8.

SCHIEFELBUSCH, Martin a Hans-Liudger DIENEL (eds.). *Public transport and its users: the passenger's perspective in planning and customer care*. Surrey: Ashgate, 2009. Transport and society. ISBN 978-0-7546-7447-4.

SCHREIER, Pavel. *Příběhy z dějin našich drah: kapitoly z historie českých železnic do roku 1918*. 1. vyd. Praha: Mladá fronta, 2009, 207 s. ISBN 978-80-204-1505-9.

SOUŠEK, Jaroslav, STEHLÍK, Miroslav a SAMSELYOVÁ Helena. *Přepravní řád pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu: s komentářem*. Olomouc: ANAG, 2002. ISBN 80-7263-119-5.

ŠTĚRBA, Roman. *Přepravní právo*. Praha: Česká technika - nakladatelství ČVUT, 2006. ISBN 80-01-03426-7.

ŠVESTKA, Jiří, DVOŘÁK, Jan, FIALA, Josef, HRÁDEK, Jiří, VOJTEK, Petr, HAJN, Petr a kolektiv. *Občanský zákoník: komentář*. Vyd. 1. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2014 ISBN 978-80-7478-369-2.

Seznam právních předpisů

Nařízení Ministerstva obchodu č. 90/1872 ř. z., jímžto se zavádějí nová pravidla o provozování jízdy po železnicích

Nařízení Ministerstva obchodu č. 75/1874 ř. z., jímžto se zavádějí nová pravidla o provozování jízdy po železnicích

Nařízení Ministerstva obchodu č. 207/1892 ř. z., Dopravní řád železniční

Nařízení Ministerstva železnic č. 172/1909 ř. z.

Nařízení Vlády republiky Československé, č. 203/1921 Sb. z. a n., o dopravním řádě pro železnice v Československé republice

Nařízení Vlády č. 1/2000 Sb., přepravní řád pro veřejnou drážní nákladní dopravu

Německý železniční přepravní řád (EVO)

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

Vládní nařízení č. 144/1928 Sb., jímž se vydává železniční přepravní řád

Vládní nařízení č. 36/1933 Sb. z. a n.

Vládní nařízení č. 163/1938 Sb., jímž se vydává železniční přepravní řád

Vládní nařízení č. 44/1941 Sb., jímž se vydává železniční přepravní řád

Vládní nařízení č. 1/1946 Sb., jímž se vydává železniční přepravní řád

Vládní nařízení č. 2/1952 Sb., jímž se vydává železniční přepravní řád

Vyhláška Ministerstva dopravy č. 198/1953 Ú. l. kterou se vydává automobilový přepravní řád

Vyhláška Ministerstva dopravy č. 364/1953 Ú. l., kterou se vydává přepravní řád pro městskou hromadnou dopravu

Vyhláška Ministerstva dopravy č. 31/1960 Sb., kterou se vydává letecký přepravní řád

Vyhláška Ministerstva dopravy č. 132/1964 Sb., o železničním přepravním řádu

Vyhláška Ministerstva dopravy č. 133/1964 Sb., o silničním přepravním řádu

Vyhláška Ministerstva dopravy č. 134/1964 Sb., o přepravním řádu vodní dopravy

Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 71/1999 Sb., o přepravním řádu pro silniční dopravu osob

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

Zákon č. 1/1852 ř. z. Nařízení císařské, dané dne 16. listopadu 1851, jímžto se vydává provozovací řád železniční pro všechny země korunní

Zákon č. 17/1865 ř. z., o periodickém vožení pocestných

Zákon č. 198/1932 Sb. z. a n., o dopravě motorovými vozidly

Zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník

Zákon č. 526/1992 Sb., o cenách

Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě

Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách

Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník

Seznam příloh

Příloha č. 1 – Chronologický přehled vybraných historických přepravních řádů

Abstrakt

Tato diplomová práce se zaměřuje na právní předpisy souhrnně nazývané jako přepravní řády, což jsou právní předpisy upravující podmínky přepravy osob, zavazadel, věcí a zásilek v různých odvětví vnitrozemské dopravy. Tato práce se dělí na tři části, které se zaměřují na historický vývoj těchto předpisů na našem území, dále pak zmapování platné a účinné právní úpravy a jako poslední část, je vybraný přepravní řád konfrontován s přepravním řádem Spolkové republiky Německo. V části upravující historický vývoj přepravních řádů je uceleně popsán vývoj těchto právních předpisů od prvopočátků do současnosti, kde největší důraz je kladen na dopravu železniční, která je z historického hlediska považována za nejvýznamnější. V části upravující platnou a účinnou právní úpravu jsou zařazeny do právního řádu a následně analyzovány dva nejdůležitější přepravní řády. Jedná se o Vyhlášku Ministerstva dopravy a spojů č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu a Nařízení Vlády č. 1/2000 Sb., přepravní řád pro veřejnou drážní nákladní dopravu. Poslední část této práce tvoří komparace právních předpisů. Konkrétně se jedná o srovnání Vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu a obdobné právní úpravy v německém přepravním řádu – Eisenbahn-Verkehrsordnung. Při této komparaci dochází k analyzování jednotlivých přepravně-právních institutů, jakož i zkoumání těchto předpisů jako celku. Tento text si klade za cíl zmapování právních předpisů upravujících podmínky přepravy s poukázáním na její aplikování v praxi.

Resumé

This thesis is focused on legal acts which are called carriage acts or transportation rules. Carriage acts are legal acts containing regulations of persons, luggage, objects and parcels transportation in all kind of types of domestic transportation. This text is divided into three parts which first is focused on historical development of carriage acts in our region, second part is focused on research of current forced carriage acts and third part is focused on comparison Czech and German carriage acts. First part of this text where historical development of carriage acts is examined, contains complete evolution and development of carriage acts from the very first one to the present day. The strongest emphasis is placed on railways carriage acts for their biggest importance of this kind of transportation in historical overview. In second part of this thesis current forced carriage acts are set in legal system and analyzed. In particular it is the Ordinance of Secretary of transportation no. 175/2000, Carriage act for public railway and road passenger transportation and Ordinance of government no. 1/2000, Carriage act for public railway cargo transportation. Last part of this thesis examine legal comparison of one of abovementioned carriage act (Ordinance of Secretary of transportation no. 175/2000, Carriage act for public railway and road passenger transportation) and similar German carriage acts - Eisenbahn-Verkehrsordnung. In this comparison is analyzed individual legal-transportation institutes as well as is examined those two legal acts in its complexity. In overview, this thesis aims to give a summary of all regulation concerning transportation carriage acts.

Název diplomové práce v angličtině:

Transportation rules: development and significance of the regulation of relations in transportation contracts

Klíčová slova:

Přepravní řád, zákon o drahách, EVO, přepravní řád pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu, přepravní řád pro veřejnou drážní nákladní dopravu,

Key words:

Carriage Act, Railway Act, EVO, Carriage act for public railway and road personal transportation, Carriage act for public railway cargo transportation,