

ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI

Fakulta právnická

DIPLOMOVÁ PRÁCE

Mezinárodní přeprava po železnici

Adéla Hlaváčová

Plzeň 2020

ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI

Fakulta právnická

Akademický rok: 2019/2020

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: **Adéla HLAVÁČOVÁ**
Osobní číslo: **R15M0096P**
Studijní program: **M6805 Právo a právní věda**
Studijní obor: **Právo**
Téma práce: **Mezinárodní přeprava po železnici**
Zadávající katedra: **Katedra mezinárodního práva**

Zásady pro vypracování

1. Úvod
2. Vymezení základních pojmů
3. Historický vývoj mezinárodní přepravy po železnici
4. Mezinárodní prameny přepravy po železnici
5. Železniční přeprava v České republice
6. Železniční přeprava v Německu
7. Komparace mezinárodní přepravy v České republice a v Německu s Úmluvou COTIF
8. Závěr

Rozsah diplomové práce:
Rozsah grafických prací:
Forma zpracování diplomové práce: **tištěná**

Seznam doporučené literatury:

- zákon č. 89/2012 Sb., nový občanský zákoník
- zákon č. 266/1994 Sb., zákon o drahách
- zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících
- zákon č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů
- Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 175/2000 Sb., o přepravního řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu
- přepravní řád Českých drah, ČD Cargo
- platné znění německého Bürgerliches Gesetzbuch (BGB)
- přepravní řád Deutsche Bahn, DB Cargo
- platné znění Úmluvy o mezinárodní železniční přepravě COTIF (včetně přílohy A, B)
- znění ABGB a dalších historicky navazujících občanských zákoníků
- Smlouva mezi Českou republikou a Spolkovou republikou Německo o železniční dopravě přes společné státní hranice a o ulehčené průvozní železniční dopravě vyhlášená jako sdělení MZV č. 63/2001 Sb.
- Ujednání mezi Ministerstvem vnitra České republiky a Spolkovým ministerstvem vnitra Spolkové republiky Německo o zřízení předstuných pohraničních odbavovacích stanovišť a o stanovení tras pro pohraniční odbavování během jízdy ve vlacích a na lodích publikované jako Sdělení MZV č. 131/2004 Sb. m. s.
- Právní slovník, C. H. BECK, 2018
- Karel Marek – Smlouva zasilatelská, smlouva o přepravě věci, smlouva o provozu dopravního prostředku, Bulletin advokacie, 2014
- Lubomír Zelený – Osobní přeprava, 2017
- Jaroslav Soušek a spol. – Zákon o drahách v úplném znění s komentářem
- judikatura soudů ČR, judikatura soudů Německa

Vedoucí diplomové práce: **JUDr. Oto Kunz, CSc.**
Katedra mezinárodního práva

Datum zadání diplomové práce: **1. dubna 2019**
Termín odevzdání diplomové práce: **30. března 2020**


Doc. JUDr. Jan Pauly, CSc.
děkan




JUDr. Oto Kunz, CSc.
vedoucí katedry

V Plzni dne 10. září 2019

Prohlášení

„Prohlašuji, že jsem tuto diplomovou práci zpracovala samostatně, a že jsem vyznačila prameny, z nichž jsem pro svou práci čerpala způsobem ve vědecké práci obvyklým.“

Plzeň, březen 2020

Adéla Hlaváčová

Poděkování

Touto cestu bych ráda poděkovala panu JUDr. Oto Kunzovi, CSc. za řádné a odborné vedení mé diplomové práce. Velké díky patří také mé rodině, a to nejen za trpělivost při realizaci této diplomové práce, ale především za obrovskou podporu během celého studia.

Obsah

Úvod	1
1. Vymezení základních pojmů	4
1.1. Doprava, přeprava	4
1.1.1. Druhy dopravy	7
1.2. Úprava právních vztahů v mezinárodním právu	7
2. Historický vývoj mezinárodní přepravy po železnici	9
2.1. Římské právo	9
2.2. Počátky právní úpravy přepravy po železnici v českých zemích ve středověku a novověku	10
2.3. Vývoj jednotného právního základu pro mezinárodní železniční přepravu	12
3. Mezinárodní prameny přepravy po železnici	15
3.1. Předpisy EU	15
3.1.1. Nařízení č. 1371/2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční dopravě	16
3.1.2. Nařízení č. 593/2008 o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy (Řím I.)	18
3.2. Úmluvu o mezinárodní železniční dopravě (COTIF)	19
3.2.1. Vznik Mezivládní organizace pro mezinárodní železniční dopravu a přijetí COTIF	19
3.2.2. Práva a povinnosti vyplývající z COTIF	21
3.2.2.1. CIV	22
3.2.2.2. CIM	26
3.3. Mezinárodní smlouvy v peážní železniční dopravě	29
4. Železniční přeprava v České republice	32
4.1. Smlouva o přepravě podle občanského zákoníku	32
4.1.1. Vznik a obsah smlouvy o přepravě	35
4.2. Zákon o drahách	36
4.3. Převážní řády pro osobní a nákladní drážní dopravu	37
4.4. Smluvní přepravní podmínky	41
4.5. Komparace české vnitrostátní úpravy s COTIF	48
4.5.1. Osobní železniční přeprava	48
4.5.2. Nákladní železniční přeprava	53
5. Železniční přeprava v Německu	58
5.1. Přeprava osob a zboží dle německých právních předpisů	58
5.1.1. Smluvní přepravní podmínky v německé železniční dopravě	65

5.2.	Komparace německé vnitrostátní právní úpravy s COTIF	67
5.2.1.	Osobní železniční přeprava.....	67
5.2.2.	Nákladní železniční přeprava.....	70
6.	Komparace vnitrostátní přepravy v České republice a v Německu s Úmluvou COTIF	72
6.1.	Komparace české a německé právní úpravy.....	72
6.1.1.	Osobní železniční přeprava.....	73
6.1.2.	Nákladní železniční přeprava.....	76
6.2.	Zhodnocení české a německé právní úpravy vůči COTIF.....	78
	Závěr.....	81
	Resumé	83
	Seznam použité literatury a jiných pramenů	84
	Přílohy	89

Seznam použitých zkratek

ABGB	rakouský občanský zákoník z roku 1811
AEG	německý všeobecný zákon o drahách
BGB	německý občanský zákoník
CIM	Příloha B k úmluvě COTIF – Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě zboží
CIV	Příloha A k úmluvě COTIF – Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě osob
COTIF	Úmluva o mezinárodní železniční přepravě
ČD	České dráhy, a.s.
ČDC	ČD Cargo, a.s.
DB	Deutsche Bahn AG
DBC	DB Cargo AG
EU	Evropská unie
EVO	německý železniční přepravní řád
HGB	německý občanský zákoník
HaftPflG	německý zákon o ručení
nařízení EU o právech a povinnostech	nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 ze dne 23. října 2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě
OSŽD	Organizace pro spolupráci železnic
OTIF	Mezivládní organizace pro mezinárodní železniční přepravu
OZ	zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník
OZ 1950	zákon č. 141/1950 Sb., občanský zákoník
OZ 1964	zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník
PP DB	přepravní podmínky Deutsche Bahn AG
PPZ DB	přepravní podmínky Deutsche Bahn AG pro zavazadla
PŘVDOD	Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu

PŘVDND	Nariadení vlády č. 1/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní nákladní dopravu
RID	Řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečného zboží
SFEU	Smlouva o fungování Evropské unie
SPPO ČD	Smluvní přepravní podmínky společnosti České dráhy, a.s. pro veřejnou drážní osobní přepravu
SPP ČDC	Smluvní přepravní podmínky ČD Cargo, a.s.
SŽ	Správa železnic s.o.
VOP DBC	všeobecné obchodní podmínky DB Cargo AG
ZoD	zákon č. 266/1994 Sb., o drahách
ZMPS	zákon č. 91/2012 Sb., o mezinárodním právu soukromém

Úvod

Přeprava po železnici, zejména železniční přeprava osobní, je pro mnohé osoby v současnosti každodenním způsobem dojíždění do školy či zaměstnání. Většina z takto cestujících osob však mnohdy nemá povědomí o tom, jaká práva, natož pak jaké povinnosti pro ně vyplývají z přepravní smlouvy, kterou s dopravcem denně uzavírají. Obdobně tak platí pro osobní železniční přepravu přes hranice dvou a více států, upravenou mezinárodní úpravou obsaženou v Úmluvě o mezinárodní železniční přepravě (COTIF). Kromě významnosti osobní železniční přepravy, je nutné zmínit i důležitost nákladní železniční přepravy, jakožto podstatného způsobu přepravení zboží na krátké i větší vzdálenosti, především kvůli větší kapacitě vozů než mají dopravní prostředky silniční přepravy. Mnohdy navíc může být silniční přeprava zdržována v důsledku vysoké individuální automobilové dopravy, což je u železniční přepravy eliminováno.

Základním cílem této diplomové práce je vytvořit ucelený přehled právní úpravy přepravy osob a zboží po železnici na úrovni mezinárodní, kde je hlavním pramenem úpravy úmluva COTIF a její přípojky CIV a CIM, tedy Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě osob a Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní přepravě zboží. Totéž platí také pro železniční přepravu na úrovni vnitrostátní, kde je cílem seznámit čtenáře s úpravou přepravy v České republice a ve Spolkové republice Německo. Spolková republika Německo byla autorkou vybrána záměrně, jako země, která má s Českou republikou velice podobný historický vývoj, ovšem v dnešní době jsou znatelné určité, především ekonomické rozdíly, které se odráží právě i na úseku železnice. Sekundárním cílem diplomové práce je analýza a komparace všech tří právních úprav navzájem v jejich nejzásadnějších bodech, především v oblasti odpovědnosti dopravce za ztrátu či poškození zavazadla cestujícího nebo za ztrátu či poškození zásilky odesílatele, ale i v dalších významných sférách. Při porovnávání právních úprav jsou pak prezentovány úvahy o tom, čím se jednotlivé úpravy zaobírají lépe, než ty ostatní, a dále jsou uváděna jistá doporučení k tomu, co by některá z úprav mohla zpracovávat lépe. Důraz je kladen na shodné body úprav, ale je upozorněno i na jejich hlavní rozdíly.

Diplomová práce je systematicky uspořádána do šesti kapitol. V první kapitole se autorka věnuje rozlišení pojmů doprava a přeprava a uvádí jednotlivé

druhy dopravy. Opomenuto není ani seznámení čtenáře s úpravou právních vztahů, ve kterých se objevuje tzv. mezinárodní prvek.

Druhá kapitola se věnuje nejen vývoji právní úpravy přepravní smlouvy od doby římského práva po dnešní dobu, ale pozornost věnuje také vývoji přepravy po železnici v českých zemích. V neposlední řadě popisuje také vznik jednotného základu pro mezinárodní železniční přepravu.

Tématem třetí kapitoly jsou prameny mezinárodní železniční přepravy. Uvedeny jsou primární a sekundární prameny Evropské unie, o něco blíže jsou popsány jejich zásadní ustanovení týkající se železniční přepravy. Pozornost je dále věnována především přijetí úmluvy COTIF, a podrobně jsou rozebrána ustanovení přípojků CIV a CIM relevantních pro následné porovnání s úpravou českou a německou. Aby byl výčet mezinárodních pramenů železniční přepravy kompletní, uvádí autorka v závěru této kapitoly příklad mezinárodní dohody o peážní železniční dopravě.

Obsáhlá čtvrtá kapitola se věnuje právní úpravě železniční přepravy osob i věcí na území České republiky. V první řadě je uvedena obecná úprava přepravní smlouvy obsažená v zákoně č. 89/2012, *občanský zákoník*. Dále je popsána speciální úprava z přepravních řádů pro osobní i nákladní železniční přepravu, a pro komplexnější představu čtenáře o české právní úpravě je tato kapitola doplněna o informace převzaté přímo ze smluvních přepravních podmínek našich nejvýznamnějších dopravců pro osobní a nákladní železniční přepravu – České dráhy, a.s. a ČD Cargo, a.s. V poslední části této kapitoly autorka provádí komparaci české právní úpravy s ustanoveními úmluvy COTIF a jejích přípojků CIV a CIM, zejména, nikoliv však pouze, v bodech týkajících se náhrady škody způsobené dopravcem na životě či zdraví cestujícího, na zavazadle, ale i na zásilce odesílatele při jejím ztracení či poškození. Akcentovány jsou především rozdíly těchto úprav.

V páté kapitole je po vzoru čtvrté kapitoly popsána úprava železniční přepravy podle německého právního řádu, ať už na úrovni obecné či speciální, a doplněna je stejně tak úprava práv a povinností smluvních stran obsažená ve smluvních přepravních podmínkách nejvýznamnějších německých železničních dopravců – Deutsche Bahn AG a DB Cargo AG. V závěru této kapitoly je provedeno porovnání německé právní úpravy s úmluvou COTIF a jejích přípojků

CIV a CIM v jejich nejzásadnějších bodech. Jsou reflektovány také úvahy autorky o tom, co by která úprava mohla ve svých ustanoveních upravovat lépe.

V závěrečné šesté kapitole je pozornost věnována komparaci úprav z českého a německého právního řádu, a to jak na úseku osobní, tak i nákladní železniční přepravy. Autorka uvádí také doporučení na případné vhodné změny těchto právních úprav. V druhé části této kapitoly a tím tedy i v samotném závěru této diplomové práce jsou obě, česká i německá právní úprava, porovnány s ustanoveními přípojků CIV a CIM. Autorka uvádí především nedostatky přípojků CIV a CIM v některých bodech úpravy, a doporučení na přijatelná doplnění mezinárodní úpravy, jako jsou například podmínky pro přepravu zvířat.

Tato diplomová práce vychází z právního stavu účinného ke dni 31. 3. 2020.

1. Vymezení základních pojmů

Pro účely této diplomové práce je předně důležité definovat několik základních pojmů z oblasti dopravy a přepravy se kterými bude dále pracováno, stejně tak jako rozlišit druhy dopravy podle jejího objektu, nebo podle toho, jakým způsobem a kde je vykonávána.

1.1. Doprava, přeprava

Otázku rozlišení pojmu doprava a přeprava, resp. dopravce a přepravce, řešil ve svém rozsudku ze dne 30. 8. 1998, č. j. 6 A 67/96-22 týkajícím se zákona o odpadech Vrchní soud v Praze. Jádrem řešené problematiky spočívalo v tom, že v té době platný zákon č. 238/1991 Sb., *o odpadech*, dle jeho působnosti vymezené v § 1 odst. 1 přiznával práva a povinnosti subjektům v souvislosti s nakládáním s odpady. Dle ustanovení § 11 odst. 3 písm. d) měl příslušný orgán státní správy uložit pokutu ve výši od 100.000,- Kčs do 10.000.000,- Kč takové fyzické nebo právnické osobě, která vykonává přepravu nebezpečných odpadů v rozporu s povolením nebo dokonce zcela bez povolení. Žalobci byla Okresním úřadem v Pelhřimově uložena pokuta a zároveň s ní mu byla uložena lhůta pro zjednání nápravy spočívající v ukončení přepravy nepovolených odpadů pro porušení povinností adresovaných přepravci odpadu. Žalobce uznal, že zákon o odpadech ukládá určité povinnosti přepravci těchto odpadů, nicméně proti rozhodnutí se bránil tím, že samotný zákon o odpadech ani jiný platný obecně závazný předpis konkrétně nestanoví, kdo je přepravcem těchto odpadů. Učinil tak s ohledem na skutečnost, že on byl pouze objednatelem služeb u třetího subjektu, který potom odpad odvázel na skládku. Vrchní soud přiznal, že tyto pojmy jsou v právních předpisech často používány ačkoli do té doby nebylo určeno jejich významu. Za definici použitelnou v právním slova smyslu považoval Vrchní soud definici v té době již zrušeného zákona č. 68/1979 Sb., *o silniční dopravě a vnitrostátním zasilatelství*, který definoval silniční dopravu jako „*souhrn činností, jimiž se zajišťuje přemísťování osob (osobní doprava) a věcí (nákladní doprava) silničními vozidly (silničními dopravními prostředky), jakož i přemísťování silničních vozidel samých po pozemních komunikacích, dopravních plochách a volném terénu*“¹. Oproti tomu silniční přepravu vymezoval jako „*vlastní přemísťování osob a věcí silničními vozidly po pozemních komunikacích, dopravních plochách a volném*

¹ § 2 odst. 1 zákona č. 68/1979 Sb., *o silniční dopravě a vnitrostátním zasilatelství*

terénu“². Vrchní soud nakonec napadané rozhodnutí zrušil a vrátil k dalšímu řízení, a to především proto, že pokuta byla udělena za výkon přepravy, což ve smyslu uvedené definice zákona o silniční dopravě a vnitrostátním zasilatelství je nutné chápat jako „*vlastní fyzické přemístění nákladu od místa naložení do místa složení (na skládce)*“, což je činnost, kterou žalobce nevykonával, a proto za ni nemohl být sankcionován.³

Doprava je oborem zkoumání samostatné vědní disciplíny známé jako teorie dopravy nebo taktéž jako dopravní věda. Dle té lze dopravu chápat v mnohých ohledech různě, avšak především je třeba ji chápat jako cílevědomou lidskou a účelnou činnost, která spočívá v uskutečňování žádoucích funkčních a adresných změn poloh daného souboru objektů, nebo také jako odvětví národního hospodářství sloužící společnosti a umožňující její ekonomický rozvoj a všeobecné zvyšování životní úrovně.⁴ Lze tedy dopravu chápat jako činnost spjatou s cílevědomým přemístováním osob a zboží v nejrůznějších objemových, časových a prostorových souvislostech, a to za použití různých druhů dopravních prostředků a technologií.⁵

Přepřavu oproti dopravě je nutno definovat v poněkud užším smyslu. Přepřavou je „*výsledek přemístění, resp. výsledný efekt přemístovacího procesu, tj. vlastní výsledná změna prostorového bytí v čase, ekonomicky tzv. realizace užitné hodnoty dopravy (vlastního přemístění)*“.⁶ V širším smyslu bychom za přepřavu společně s již uvedeným považovali také další aktivity spojené s přepřavou, čímž může být pojištění, zajištění potřebných cestovních dokladů nebo problematika celních formalit.⁷

Dopravcem je subjekt, který provozuje dopravu či vozidla. Vždy se jedná o subjekt realizující vlastní přemístění osob a zboží v prostoru a čase, jedná se o producenta a realizátora dopravních služeb na trhu. Oproti tomu přepřavce je zákazníkem dopravce, kupující si jeho dopravní služby k přemístění osob či zboží.⁸

² § 2 odst. 2 zákona č. 68/1979 Sb., o silniční dopravě a vnitrostátním zasilatelství

³ rozsudek Vrchního soudu v Praze ze dne 30. 8. 1998, č. j. 6 A 67/96-22

⁴ TUZAR, Antonín, Vladimír SVOBODA a Petr MAXA. *Teorie dopravy*. Praha: Vydavatelství ČVUT, 1997. ISBN 80-01-01637-4. s. 15.

⁵ PERNICA, Petr. *Doprava a zasilatelství*. Praha: ASPI Publishing, 2001. ISBN 80-86395-13-8. s. 27.

⁶ ZELENÝ, Lubomír. *Osobní přeprava*. Praha: ASPI, 2007. ISBN 978-80-7357-266-2. s. 21.

⁷ Tamtéž. s. 22.

⁸ PERNICA, Petr. *Doprava a zasilatelství*. Praha: ASPI Publishing, 2001. ISBN 80-86395-13-8. s. 22.

Přesné vymezení pojmu přepravce bychom v právních předpisech hledali jen těžko, nicméně z kontextu řady předpisů lze dovodit, že jím je objednatel (v případě přepravy zboží) nebo cestující (v případě přepravy osob). Oba tyto pojmy budou podrobněji rozebrány v dalších kapitolách této diplomové práce.

Z doposud uvedeného lze uzavřít, že dopravou je pohyb dopravního prostředku v dopravní síti, kdy dopravce je zpravidla vlastníkem dopravního prostředku⁹, které je provozováno, zatímco vlastníkem přepravovaného zboží či zavazadel je objednatel či cestující, který si přepravní služby zboží či osob nakoupil u dopravce, a to uzavřením přepravní smlouvy.

Pokud je přeprava obecně vymezena jako výsledek přemístování zboží či osob, lze pak mezinárodní přepravu formulovat jako přepravu, jejíž výchozí místo, ze kterého je zboží nebo osoba přemístováno, a místo určení se nacházejí v odlišných státech. Jedinou přepravní smlouvou jsou tak zboží nebo osoby přepravovány přes hranice států. Může dojít i k situaci, kdy je výchozí a konečné místo na území stejného státu, ale část přepravy je uskutečňována přes území jiného státu.¹⁰ Mezinárodní železniční přeprava je realizací mezinárodní přepravy jakožto procesu přemístování zboží či osob přes hranice států, a to prostřednictvím kolejového dopravního systému v rámci železniční sítě.

V kontextu občanského práva je pak účelné vymezit institut dopravy vůči zasilatelství (§ 2471 OZ) a určit rozdíl mezi těmito dvěma právními instituty. Zatímco dle výše uvedeného lze uzavřít, že dopravou je faktické přepravení zboží případně osoby z jednoho místa do místa určení dopravcem, zasilatelskou smlouvou se zasilatel příkazci zavazuje k obstarání přepravy zásilky z jednoho místa do jiného příkazcovým vlastním jménem a na jeho účet, případně i k obstarání nebo provedení dalších úkonů s tím spojených, a za to vše se příkazce zavazuje zasilateli zaplatit odměnu¹¹. Rozdíl mezi těmito instituty je především v tom, že zasilatel přepravu pouze zprostředkovává, zatímco dopravce již fakticky vykonává samotné přemístění osob a zboží.¹²

⁹ PERNICA, Petr. *Doprava a zasilatelství*. Praha: ASPI Publishing, 2001. ISBN 80-86395-13-8. s. 22.

¹⁰ KUČERA, Zdeněk a kol. *Právo mezinárodního obchodu*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2008. 407 s. Právnícké učebnice. ISBN 978-80-7380-108-3. s. 294.

¹¹ § 2471 odst. 1 zákona č. 89/2012 Sb., *občanský zákoník*, ve znění pozdějších předpisů.

¹² SEDLÁČEK, Pavel a Michal FLORIÁN. *Vybrané otázky z přepravy a zasilatelství*. Praha: Wolters Kluwer, 2017. Právo prakticky. ISBN 978-80-7552-573-4. s. 1-2.

1.1.1. Druhy dopravy

Po definování pojmu doprava lze přejít k jejímu dělení, což lze provést z několika různých hledisek. Z hlediska přepravovaných objektů rozlišujeme dopravu nákladní, osobní a dopravu zpráv. Podle prostředí, ve kterém je doprava realizována rozeznáváme dopravu pozemní, podzemní, vodní a vzdušnou, s čímž dále souvisí dělení dopravy podle použité dopravní cesty – silniční, kolejová, říční, námořní, letecká, potrubní, lanová, apod. Podle použitého dopravního prostředku lze provozovat dopravu pěší, cyklistickou, automobilovou, tramvajovou, trolejbusovou, autobusovou, železniční, kosmickou, atd. S ohledem na vztah mezi dopravcem a přepravcem je realizována doprava veřejná či neveřejná. Podle výchozího místa a místa určení rozlišujeme dopravu vnitrostátní a mezinárodní, s čímž souvisí dělení dopravy podle přepravní vzdálenosti na lokální, příměstskou, dálkovou, kontinentální, aj.¹³ Avšak toto rozdělení je spíše demonstrativním výčtem dělení dopravy, neboť v řadě právních předpisů bychom našli řadu dalších hledisek, dle kterých lze dopravu druhově dělit, jako třeba z pohledu kapacity dopravního prostředku na individuální nebo hromadnou dopravu, či podle subjektu, jehož přepravní potřeba je uspokojována na dopravu pro vlastní potřeby nebo dopravu pro cizí potřeby.¹⁴

1.2. Úprava právních vztahů v mezinárodním právu

V oblasti soukromoprávních vztahů s mezinárodním prvkem, tedy poměru, který má v některém svém prvku vztah k zahraničí,¹⁵ je třeba se vypořádat s otázkou rozhodného práva pro daný vztah, tj. najít právní řád některého ze států, kterým se daný právní vztah mezi subjekty bude řídit. V současné době se setkáváme s dvěma způsoby, jak se s touto otázkou vypořádat. První metodou jsou tzv. přímé normy, tedy hmotněprávní normy přímo obsahující práva a povinnosti subjektů právního vztahu s mezinárodním prvkem. Tyto normy obvykle bývají sjednávány na základě mezinárodních smluv mezi státy navzájem a následně jsou převzaty jako součást právního řádu smluvních států. Přímá metoda je nejen

¹³ TUZAR, Antonín, Vladimír SVOBODA a Petr MAXA. *Teorie dopravy*. Praha: Vydavatelství ČVUT, 1997. ISBN 80-01-01637-4. s. 14.

¹⁴ FRINTA, Ondřej. *Smlouva o přepravě osoby v novém soukromém právu*. Praha: Wolters Kluwer, 2018. Právní monografie (Wolters Kluwer ČR). ISBN 978-80-7552-886-5. s. 20.

¹⁵ KUČERA, Zdeněk a kol. *Mezinárodní právo soukromé*. 8. vydání. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., 2015. 430 stran. Právní učebnice. ISBN 978-80-7380-550-0. s. 23.

bezprostředně aplikovatelná ale také přispívá k unifikaci práva.¹⁶ Nejvýznamnější unifikovanou právní úpravou obsahující přímé normy v oblasti mezinárodní železniční přepravy je Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF) včetně dvou nejvýznamnějších z celkem sedmi přípojků, tedy Jednotných právních předpisů pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě cestujících a zavazadel (CIV) a Jednotných právních předpisů pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě zboží (CIM).

Druhou metodou jsou normy kolizní. Kolizní normy přicházejí na řadu ve chvíli, kdy neexistují normy přímé, a je nutné vyřešit otázku, kterého ze dvou a více dotčených právních řádů je třeba použít. Tyto normy samy neobsahují práva a povinnosti účastníků právního vztahu s mezinárodním prvkem, ale pomocí tzv. hraničních určovatelů se snaží tuto kolizní otázku vyřešit. Samotné pravidlo chování je vytvořeno kolizní normou společně s věcnou normou, na kterou kolizní norma odkazuje.¹⁷ Hraničním určovatelem, kterým je určen právní řád, dle kterého se bude daný právní vztah s mezinárodním prvkem řídit, je určitá významná skutečnost, která rozhoduje o výběru práva, jehož bude použito. Takovou skutečností může být např. obvyklý pobyt, sídlo nebo bydliště, stejně tak jako místo plnění nebo místo odeslání nebo místo určení věci.¹⁸ Vedle řady dalších je hraničním určovatelem i volba práva. Shodný projev vůle o tom, že jejich právní poměr se má řídit právem, na kterém se předem strany právního vztahu domluvily, je skutečností rozhodnou pro určení rozhodného práva. Volbu rozhodného práva připouští v § 87 odst. 1 ZMPS.¹⁹ Oproti tomu ZMPS stanoví také situace, kdy je volba rozhodného práva vyloučena. Příkladem jsou investiční nástroje k zajištění práv subjektů uvedených v § 83 odst. 4 a 5, kde volbu rozhodného práva výslovně vylučuje odst. 7 téhož ustanovení ZMPS.

¹⁶ KUČERA, Zdeněk a kol. *Mezinárodní právo soukromé*. 8. vydání. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., 2015. 430 stran. Právnické učebnice. ISBN 978-80-7380-550-0. s. 29.

¹⁷ Tamtéž. s. 102-103.

¹⁸ Tamtéž. s. 116-119.

¹⁹ Tamtéž. s. 125.

2. Historický vývoj mezinárodní přepravy po železnici

Tak jak se vyvíjelo lidstvo a společnost, vyvíjela se také jeho potřeba migrovat. Ať už zde hovoříme o pohybu osob v dobách pravěkých, kdy mělo obyvatelstvo potřebu stěhovat se za úrodnější půdou, za lepší lovnou zvěří nebo v důsledku klimatických změn, nebo ať máme na mysli dobu současnou, kdy je společnost motivována ke stěhování vidinou např. lepšího zaměstnání nebo levnějšího bydlení. V souvislosti s vývojem člověka a lidské civilizace, došlo postupem času kromě vývoje ve způsobech přepravy člověka také k rozvoji jeho osobních potřeb, spočívající v jeho snaze směnit nebo prodat část jeho majetku. Tím došlo ke vzniku prvních obchodních vztahů a rozvoji obchodu jako takového.

K přesunu osob nebo později i k přesunu zboží z jednoho místa na druhé využívala společnost různé prostředky. Ať už to byla pěší chůze, nebo jízda na kole, docházelo k vývoji dalších a dalších dopravních prostředků. S tím souvisela postupná potřeba společnosti přepravu dopravními prostředky právně upravit a stanovit tak jasná pravidla chování.

K tomu, aby v roce 1698 mohl vzniknout parní stroj, nebo aby mohla v roce 1804 vzniknout první lokomotiva na parní pohon, a aby mohlo dojít v 30. letech 20. století k největšímu rozvoji parních lokomotiv a železnice,²⁰ bylo nejprve zapotřebí rozvoje jejích pomyslných dopravních předchůdců počínaje námořní přepravou.

2.1. Římské právo

V době starověkého Říma bychom sice náznaky po železnici hledali marně, avšak už u vyspělých Římanů je očividná právní úprava přepravy, především pramenící z přepravy po moři. Ačkoli zde nemůžeme hovořit o přepravních smlouvách tak, jak je známe dnes, jakožto samostatný právní instrument, byla přeprava po moři realizována dvěma smluvními typy.

Prvním smluvním typem, skrze který byla realizována přeprava po moři byla smlouva o dílo (*locatio conductio operis*). Předmětem této smlouvy byl závazek konduktora, tj. zhotovitele, dovézt zboží do určitého přístavu. Římské právo, v tomto případě Rhódský námořní zákon (*lex Rhodia de iactu*) řešilo i otázku náhrady škody a odpovědnost v případě, že se loď dostala do nebezpečí, a pro

²⁰ DE CET, Mirco a Alan KENT. *Lokomotivy: encyklopedie*. Čestlice: Rebo, 2006. 303 stran. ISBN 80-7234-555-9. s. 6-12.

záchranu lodi před úplným potopením bylo nutné část zboží vhodit do moře. V takovém případě odpovídali za zničené zboží jak vlastníci zboží obětovaného, tak vlastníci zboží zachráněného. „*Vlastníci zničených věcí žalovali kapitána (vlastníka) lodi žalobou, která realizovala jeho odpovědnost za věci převzaté (actio locati), kapitán žaloval vlastníky zachráněného zboží pomocí „actio conducti“ za škodu, která mu bez jeho zavinění vznikla při provádění sjednaného díla. Kromě toho měl kapitán retenční právo k věcem zachráněným, které nutilo vlastníky, aby požadovanou náhradu poskytli.*“²¹

Druhým smluvním typem byla smlouva nájemní (locatio conductio rei). V této smlouvě lokátor (pronajímatel) postoupil konduktorovi (nájemníkovi) do detence individuálně určenou věc, v tomto případě loď, aby ji konduktor užíval po určitou dobu za předem sjednanou úplatu. Povinností lokátora bylo převedení věci do detence konduktora a zaručení, že nebude věci zbaven, ani v jejím užívání omezován.²²

2.2. Počátky právní úpravy přepravy po železnici v českých zemích ve středověku a novověku

Oproti relativně vyspělému vývoji dopravního systému starověkých Římanů, je období středověku spíše obdobím stagnace. Středověký způsob života nevyžadoval potřeby po přepravě ačkoli i v tomto období dochází k postupnému vývoji obchodu na velké vzdálenosti. V souvislosti s těžbou nerostných surovin bylo pro usnadnění těžařských prací zásadní užívání jednoduchých drah. Z počátku šlo o snadno poskládaná prkna, později šlo o dráhy spojené pražci, čímž bylo sníženo riziko vykolejení vozíků se sutí. Postupem času došlo k nahrazení dřevěných kolejí kolejemi železnými.²³

Obecně lze období středověku shrnout jako období právních norem vzniklých v důsledku dalšího vývoje dopravy a obchodu. Ačkoli ani zde se ještě nedá hovořit o přepravní smlouvě jakožto samostatného smluvního typu. V tomto období jsou právní poměry z hlediska přepravy řízeny smlouvou nájemní.²⁴

²¹ KINCL, Jaromír, SKŘEJPEK, Michal a URFUS, Valentin. *Římské právo*. 1. vyd. Praha: C.H. Beck, 1995. 386 s. Právnícké učebnice. ISBN 80-7179-031-1. s. 255.

²² Tamtéž. s. 253-255.

²³ FRINTA, Ondřej. *Smlouva o přepravě osoby v novém soukromém právu*. Vydání první. Praha: Wolters Kluwer, 2018. xxii, 286 stran. Právní monografie. ISBN 978-80-7552-886-5. s. 27-30.

²⁴ Tamtéž. s. 31.

V důsledku průmyslové revoluce, kdy se výroba centralizovala a byly tak kladeny zvýšené nároky na přepravu surovin i hotových výrobků, stejně tak jako přepravu osob jakožto pracovní síly, došlo také k zásadním průlomovým technickým i vědeckým objevům a vynálezům. Z hlediska železniční přepravy bylo toto období přelomové zrodem železnice a parního stroje. Na našem území byla první parostrojní železniční trať tzv. Severní dráha císaře Ferdinanda.²⁵ V roce 1839 byla zprovozněna její část vedoucí z Vídně do Brna. První vlak po ní přijel do Prahy 20. srpna 1845. V souvislosti se stavbou jednotlivých úseků tzv. Ferdinandky se Severní dráha císaře Ferdinanda²⁶ dostala do finančních potíží. Proto se stát rozhodl převzít iniciativu a začít stavět železnice podle svého. V roce 1841 bylo vydáno císařské rozhodnutí, že rakouský stát bude pomoci vlastních finančních prostředků stavět železniční tratě, později bylo císařským patentem zřízeno ředitelství státních drah.²⁷ V rámci této dráhy byla vydána „Prozatímní instrukce pro provozní personál“, která upravovala organizaci při provozu, a která náleží mezi předchůdce předpisů pro organizaci drážní dopravy. Po tomto průlomu byly postupně uvedeny do provozu další železniční spojnice. V souvislosti se stavbou železnice vzrostla také potřeba upravit práva a povinnosti s tímto provozem souvisejících. V roce 1852 byl pod č. 1/1852 Z. ř. vydán první železniční přepravní řád, platný pro všechny korunní země. „*Tento přepravní řád v sobě spojoval jak úpravu provozu po železnici, tak i – a to zvyšuje jeho význam z hlediska analýzy právní úpravy přepravy osob – základní úpravu práv a povinností, které jsou obsahem právního poměru mezi pocestným (cestujícím) a podnikatelstvem železničním (dopravcem).*“²⁸

Po vzniku samostatné Československé republiky byla v roce 1918 jako jeden z prvních předpisů přijata tzv. recepční norma, tedy zákon č. 1/1918 Sb., kterou do československého právního řádu bylo pouze s některými omezeními přijato právo rakouské a uherské. Konkrétně to znamená, že v nově vzniklém státě platil například ABGB, BGB ale i úprava uherského občanského práva.²⁹

²⁵ FRINTA, Ondřej. *Smlouva o přepravě osoby v novém soukromém právu*. Vydání první. Praha: Wolters Kluwer, 2018. xxii, 286 stran. Právní monografie. ISBN 978-80-7552-886-5. s. 32

²⁶ akciová společnost založena v roce 1837 jakožto železniční a těžařská společnost

²⁷ HLAVÁČKA, Milan. *Železnice Čech, Moravy a Slezska*. Praha: NN III, 1995. 152 stran. ISBN 80-900962-8-x. s. 9-16.

²⁸ FRINTA, Ondřej. *Smlouva o přepravě osoby v novém soukromém právu*. Vydání první. Praha: Wolters Kluwer, 2018. xxii, 286 stran. Právní monografie. ISBN 978-80-7552-886-5. s. 34.

²⁹ DVOŘÁK, Jan, Jiří ŠVESTKA a Michaela ZUKLÍNOVÁ. *Občanské právo hmotné*. Praha: Wolters Kluwer, 2013. ISBN 978-80-7478-325-8. s. 82.

S převzetím rakouské a uherské úpravy československým státem souvisí také vznik Československých státních drah, které převzaly bývalé rakouské a uherské státní dráhy.³⁰

Během existence Československa pak přinesl ucelenou právní úpravu drážního provozu zákon č. 86/1937 Sb., *o drahách* (železniční zákon).³¹

Ani po konci druhé světové války, kdy byl vydán zákon č. 141/1950 Sb., *občanský zákoník*, který zrušil většinu z ustanovení ABGB z roku 1811, stejně tak jako většinu ustanovení obchodního zákoníku č. 1/1863 Z. ř., nedošlo k úpravě přepravní smlouvy jako samotného smluvního typu. Pro přepravu osob bylo proto nutné vycházet z jednotlivých předpisů odvětví dopravy, kam patřil i výše zmíněný zákon o drahách z roku 1937. Co se týče přepravy zboží a zásilek, OZ 1950 obsahoval samostatnou úpravu pro nákladní smlouvu a smlouvu zasílatelskou.

Přelomovým byl z pohledu přepravní smlouvy zákon č. 40/1964 Sb., *občanský zákoník*. Ten sice osobní přepravu upravoval jako službu, nikoli jako smluvní typ, nicméně lze tuto právní úpravu považovat za základ pro přepravu osob jako samostatného institutu v soukromém právu. Příčinou vzniku této úpravy byla skutečnost, že doposud byla právní úprava přepravy jak osob, tak zásilek či zboží roztržena mezi zvláštní předpisy. Zákonem č. 509/1991 Sb., *kterým se mění, doplňuje a upravuje občanský zákoník*, opustil koncept přepravy jako služby, a doplnil OZ 1964 o výčet individuálních smluvních typů. Upravena tak byla smlouva o přepravě osob (§ 760 a násl.) a smlouva o přepravě nákladu (§ 765 a násl.).³²

2.3. Vývoj jednotného právního základu pro mezinárodní železniční přepravu

Jak bylo nastíněno výše, v 19. století došlo nejen k rozvoji železnice a železničních dopravních cest, ale také k mezinárodní spolupráci v oblasti obchodu, v důsledku čehož postupně vznikaly základní mezinárodní smlouvy.³³

³⁰ ŠTĚPÁN, Miloslav. *Přehledné dějiny československých železnic 1824-1948*. Praha: Dopravní nakladatelství, 1958. 269 stran. s. 184.

³¹ FRINTA, Ondřej. *Smlouva o přepravě osoby v novém soukromém právu*. Vydání první. Praha: Wolters Kluwer, 2018. xxii, 286 stran. Právní monografie. ISBN 978-80-7552-886-5. s. 35.

³² Tamtéž. s. 99-101.

³³ Tamtéž. s. 98

První mezinárodní konference, které vedly k přijetí jednotné mezinárodní právní úpravy v železniční přepravě byly uspořádány v Bernu v letech 1878, 1881, 1886 a 1890. Na poslední z jmenovaných došlo k přijetí Mezinárodní úmluvy o přepravě zboží (CIM).³⁴ Dle této úmluvy probíhala přeprava zboží na základě přímého nákladního listu z území jednoho smluvního státu na území druhého smluvního státu a to po určených železničních tratích. Smlouva dle této úmluvy byla mezi dopravcem a zákazníkem uzavřena okamžikem, kdy zásilací stanice obdržela k dopravě zboží společně s nákladním listem. Ačkoliv se úmluva týkala pouze přepravy zboží, nikoliv osob, je významná především svým přijetím a jeho důsledky. „*Úmluva byla provedena zákonem č. 187/1892 Z. ř., o provedení mezinárodní úmluvy ze dne 14. října 1890 a o některých ustanoveních v příčině dopravy zboží po železnicích.*“³⁵ Vydáním tohoto zákona došlo zároveň ke zmocnění vlády k nařízení nového dopravního řádu, který se bude vztahovat k přepravě zboží, která nepodléhá režimu úmluvy. Vládě ovšem bylo nařízeno, jak má o této právní úpravě rozhodnout. Proto právní úprava přepravy zboží nepodléhající režimu úmluvy byla upravena tak, aby následovala všechny předpisy úmluvy, a to i tehdy, pokud se odchyluje od ustanovení obchodního zákoníku. Přeprava zboží nepodléhající režimu úmluvy tak měla být prováděna v maximálním souladu s ustanoveními úmluvy.³⁶

V roce 1956 došlo v Sofii ke vzniku mezivládní Organizace pro spolupráci železnic (OSŽD). Ačkoli zakladateli byly smluvní státy Dohody o mezinárodní železniční přepravě zboží (SMGS) a Dohody o mezinárodní přepravě cestujících a cestovních zavazadel (SMPS) přijatých v roce 1955, nelze automaticky dovozovat závaznost těchto dohod pro členské státy OSŽD. To je případ mj. i České republiky, která přistoupením k CIM v roce 1952 odstoupila od SMGS i SMPS, ale zároveň v roce 1956 přistoupením k mezivládní OSŽD. Česká republika tak byla zároveň členem OSŽD, ale nebyla vázána dohodami SMGS A SMPS.

Přijetím COTIF v roce 1985 (viz následující kapitoly), došlo ke konfliktu mezi COTIF a SMGS/SMPS, avšak i tato kolize byla nakonec vyřešena. Řešení dvoukolejnosti jednotné mezinárodní úpravy přinesl Vilniuský protokol k Úmluvě

³⁴ POLÁČEK, Bohumil. *Kapitoly z mezinárodního dopravního práva II*. Vydání první. Praha: Wolters Kluwer, 2016. 454 stran. Právní monografie. ISBN 978-80-7552-424-9. s. 34

³⁵ FRINTA, Ondřej. *Smlouva o přepravě osoby v novém soukromém právu*. Vydání první. Praha: Wolters Kluwer, 2018. xxii, 286 stran. Právní monografie. ISBN 978-80-7552-886-5. s. 98.

³⁶ Tamtéž. s. 98.

COTIF z roku 1999, který umožňuje použití úpravy Úmluvy COTIF dobrovolně v právním vztahu mezi státy, přičemž postačí, aby alespoň stát přijetí nebo stát odeslání byl smluvním státem Úmluvy COTIF.³⁷

³⁷ POLÁČEK, Bohumil. *Kapitoly z mezinárodního dopravního práva II*. Vydání první. Praha: Wolters Kluwer, 2016. 454 stran. Právní monografie. ISBN 978-80-7552-424-9. s. 36

3. Mezinárodní prameny přepravy po železnici

3.1. Předpisy EU

Obecně je v právu Evropské unie nutné rozlišovat primární a sekundární prameny práva EU.

Mezi primární prameny práva EU řadíme zejména tzv. zakládací smlouvy, tj. Smlouvu o Evropské unii, Smlouvu o fungování Evropské unie (původně známou jako Smlouvu o založení Evropského hospodářského společenství). Rovněž mezi ně patří jejich novelizace ve formě mezinárodních smluv členských států, v první řadě novelizace na obecné úrovni v podobě Jednotného evropského aktu, Maastrichtské smlouvy, Amsterodamské smlouvy, Niceské smlouvy a Lisabonské, na úrovni dílčích novelizací pak například tzv. Slučovací smlouva. Do výčtu patří taktéž jednotlivé smlouvy o přistoupení členských států. Součástí pramenů jsou pak protokoly a přílohy s těmito uvedenými smlouvami souvisejícími, které mají taktéž stejnou právní sílu jako smlouvy samotné. Poměrně separátně je ve výčtu primárních pramenů vyhrazena Listina základních práv EU.³⁸

Z pohledu mezinárodní železniční přepravy je podstatné zmínit především hlavu VI SFEU. V článku 90 SFEU je zakotvena snaha o splnění cílů EU skrze společnou dopravní politiku. Toho se EU snaží docílit skrze společná pravidla pro mezinárodní dopravu, skrze opatření ke zlepšení bezpečnosti dopravy apod. Dle článku 100 odst. 1 SFEU se dopravou dotčená ustanovení v SFEU vztahují i na dopravu po železnicích.

Mezi sekundárními prameny práva evropské unie obecně rozlišujeme v kategorii jednostranných aktů nařízení, směrnice, rozhodnutí, stanoviska nebo doporučení. V oblasti mezinárodní železniční přepravy tvoří nejvýznamnější kategorii sekundárních pramenů EU nařízení.³⁹ Nařízení je významné především svou obecnou působností, kdy na rozdíl od směrnice není nutné obsah nařízení transponovat do obsahu vnitrostátního předpisu. Nařízení je tak pro členské státy

³⁸ SVOBODA, Pavel. *Úvod do evropského práva*. Vydání páté. V Praze: C.H. Beck, 2013. xx, 412 stran. Beckovy mezioborové učebnice. ISBN 978-80-7400-488-9. s 97-98.

³⁹ FRINTA, Ondřej. *Smlouva o přepravě osoby v novém soukromém právu*. Vydání první. Praha: Wolters Kluwer, 2018. xxii, 286 stran. Právní monografie. ISBN 978-80-7552-886-5. s. 44-46.

přímo aplikovatelné.⁴⁰ Nejpodstatnějšími nařízeními EU v oblasti mezinárodní železniční přepravy je nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 ze dne 23. října 2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční dopravě (nařízení o právech a povinnostech cestujících) a nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 593/2008 ze dne 17. června 2008 o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy (nařízení Řím I.).

3.1.1. Nařízení č. 1371/2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční dopravě

V článku 1 nařízení EU o právech a povinnostech cestujících jsou uvedeny oblasti, na které se pravidla tohoto nařízení vztahují. Jsou jimi například pravidla pro informace, které mají poskytovat železniční podniky, uzavírání přepravních smluv, pravidla pro odpovědnost železničních podniků a jejich pojistné závazky vůči cestujícím a za jejich zavazadla, pravidla odpovědnosti v případě zpoždění nebo pravidla pro ochranu a pomoc pro zdravotně postižené osoby a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace cestujících po železnici. Oblast působnosti tohoto nařízení je vymezena dvěma hledisky – geografickým a provozním. Nařízení se vztahuje na všechny železniční cesty a dopravní spoje ve Společenství a zároveň se vztahuje na všechny takové železniční cesty provozované jedním nebo více licencovanými železničními podniky dle směrnice Rady 95/18/ES ze dne 19. června 1995 o vydávání licencí železničním podnikům.⁴¹

Směrnice o vydávání licencí železničním podnikům byla v roce 2015 zrušena a v současné době ji nahrazuje směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (směrnice o jednotném evropském železničním prostoru).⁴² V navazujících ustanoveních nařízení o právech a povinnostech cestujících je dále řešeno definování jednotlivých významných pojmů s nařízením spojených, přepravní smlouva, povinnost poskytovat informace o zrušení dopravních spojů, problematika zpoždění spojů, zmeškání přípoje a odřeknutí spoje. Ve směrnici o jednotném železničním prostoru jsou stanovena pravidla pro správu železniční

⁴⁰ KRÁL, Richard. Nařízení v ES. In: HENDRYCH, Dušan, BĚLINA, Miroslav, FIALA, Josef, ŠÁMAL, Pavel, ŠTURMA, Pavel, ŠTENGLOVÁ, Ivana, KARFÍKOVÁ, Marie. Právní slovník. 3. vydání. Praha: C.H. Beck, 2009. Beckovy odborné slovníky. ISBN 978-80-7400-059-1.

⁴¹ článek 2 odst. 1 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 ze dne 23. října 2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční dopravě

⁴² FRINTA, Ondřej. *Smlouva o přepravě osoby v novém soukromém právu*. Vydání první. Praha: Wolters Kluwer, 2018. xxii, 286 stran. Právní monografie. ISBN 978-80-7552-886-5. s. 56-58.

infrastruktury a poskytování služeb železniční dopravy železničními podniky, kritéria uplatňování členskými státy při vydávání, prodlužování nebo změnách licencí pro železniční podniky, a zásady a postupy uplatňované při stanovení a vybírání poplatků za využívání železniční infrastruktury.⁴³ Vedle definování základních pojmů úzce souvisejících s touto směrnicí je ve směrnici dále rozvedena například úprava nezávislosti železničních podniků, otázka financování provozovatele železniční infrastruktury, nebo vydávání licencí železničním podnikům.

Směrnice jsou z pohledu práva významné tím, že jsou závazné co do výsledku, nikoliv co do způsobu volby prostředků a způsobů k dosažení naplnění cíle uvedeného ve směrnici. Na rozdíl od nařízení však směrnice nemá obecnou závaznost. K tomu aby se stala součástí vnitrostátního právního řádu je třeba ji nejprve do takového právního řádu implementovat. Implementací je samotný proces transformace směrnice do vnitrostátního právního řádu dle procesních pravidel konkrétního členského státu, který ji implementuje. Implementace, která nebyla členskými státy provedena řádně a včas se považuje za porušení unijních povinností.⁴⁴

Česká republika proti tomuto nařízení EU uplatnila výhradu dle jeho čl. 2 odst. 4, dle kterého členské státy mohou uplatnit výjimku na dobu nejvýše 5 let. Výhrada je reflektována i v zákoně č. 266/1994 Sb., o drahách, v důsledku čehož se vybraná ustanovení nařízení EU do 3. 12. 2019 nepoužila.⁴⁵ Po tomto datu však Česká republika již je povinna se i těmito ustanoveními řídit. Řada dopravců nicméně byla připravena na tuto úpravu ještě před její závazností, například v oblasti náhrady jízdného za zpoždění spoje, o čemž bude ještě pojednáno.

Vztah tohoto nařízení a přípojku CIV úmluvy COTIF je takový, že kromě výslovně vyhrazených výjimek, které nařízení upravuje podle svého, tvoří jinak CIV přílohu nařízení EU o právech a povinnostech cestujících, a tam, kde svou výslovnou úpravu nařízení neuvádí, odkazuje přímo na CIV.

⁴³ článek 1 odst. 1 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru

⁴⁴ OUTLÁ, Veronika, PEZL, Tomáš. *Úvod do studia práva EU*. 1. vyd. Plzeň: Západočeská univerzita, 2002. 233 s. ISBN 80-7082-882-X. s. 44-45.

⁴⁵ Srov. § 36a zákona č. 266/1994 Sb., o drahách

Prostřednictvím této evropské úpravy tak dochází k zmezinárodnění právní úpravy osobní přepravy. S ohledem na to, že do působnosti nařízení spadají úpravy vnitrostátní, dojde pak k použití CIV na některá ustanovení vnitrostátní přepravy, a tím dochází ke sblížení úpravy mezinárodní s vnitrostátní. Tento jev výrazně zjednodušuje orientaci cestujících v právní úpravě přepravy jako celku.⁴⁶

Úprava, ve které nařízení o právech a povinnostech cestujících výslovně neodkazuje na CIV, se dotýká například povinnosti poskytovat informace o zrušení dopravních spojů,⁴⁷ povinnosti železničního podniku být pojištěn nebo jiným řádným opatření být zajištěn pro účely plnění povinností vyplývajících mu z odpovědnosti vůči cestujícím,⁴⁸ a v neposlední řadě řeší odpovědnost dopravce za zpoždění či zmeškání spoje a důvody a podmínky pro vrácení jízdného.⁴⁹

3.1.2. Nařízení č. 593/2008 o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy (Řím I.)

Jak již bylo nastíněno v předchozích kapitolách, je při právních vztazích obsahujících mezinárodní prvek důležité určit rozhodné právo, které pro daný právní vztah bude užito. Jednou z možností, jak určit rozhodné právo (pokud tak neurčuje mezinárodní smlouva skrze tzv. přímou metodu) je svobodná volba smluvních stran, která kromě jiných předpisů je zakotvena v nařízení Řím I. Dle tohoto nařízení se smlouva „řídí právem, které si strany zvolí. Volba musí být vyjádřena výslovně nebo jasně vyplývat z ustanovení smlouvy nebo okolností případu. Strany si mohou zvolit právo rozhodné pro celou smlouvu nebo pouze pro její část.“⁵⁰ Pokud se smluvní strany na rozhodném právu nedomluví, je prostřednictvím nařízení Řím I. poskytnutá právní jistota v určení rozhodného práva skrze některá ustanovení tohoto nařízení. Smlouvy o přepravě byly v tomto ohledu vyčleněny do samostatného ustanovení. Dle toho je rozhodným právem pro smlouvu o přepravě zboží právo země podle obvyklého bydliště dopravce za předpokladu, že se místo převzetí nebo doručení nebo obvyklého bydliště

⁴⁶ FRINTA, Ondřej. *Smlouva o přepravě osoby v novém soukromém právu*. Vydání první. Praha: Wolters Kluwer, 2018. xxii, 286 stran. Právní monografie. ISBN 978-80-7552-886-5. s. 58.

⁴⁷ Srov. čl. 7 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 ze dne 23. října 2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě

⁴⁸ Srov. čl. 10 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 ze dne 23. října 2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě

⁴⁹ Srov. čl. 15-17 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 ze dne 23. října 2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě

⁵⁰ čl. 3 odst. 1 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 593/2008 ze dne 17. června 2008 o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy (Řím I.)

odesílatele taktéž nachází v této zemi. V případě, že tyto podmínky splněny nejsou je rozhodným právem pro přepravu zboží právo země podle místa doručení. V oblasti přepravy cestujících je nařízením určeno rozhodné právo podle místa obvyklého bydliště cestujícího za předpokladu, že v této zemi se nachází zároveň i místo odjezdu nebo určení. Při nesplnění této podmínky se použije právo místa, ve kterém se nachází obvyklé bydliště/sídlo dopravce.⁵¹

3.2. Úmluvu o mezinárodní železniční přepravě (COTIF)

3.2.1. Vznik Mezivládní organizace pro mezinárodní železniční dopravu a přijetí COTIF

Smluvní strany Úmluvy o mezinárodní železniční přepravě jsou zároveň členskými státy Mezivládní organizace pro mezinárodní železniční přepravu (OTIF). Předchůdcem OTIF je tzv. Bernský svaz, který vznikl v roce 1890, a který byl v roce 1956 nahrazen Správním výborem. „Následně došlo ke vzniku prvních Dohod CIM a CIV. V roce 1980 proběhla jejich zásadní reforma, na jejímž základě vznikla Mezinárodní mezivládní organizace (IGO), která se v roce 1985 transformovala do Mezivládní organizace pro mezinárodní železniční přepravu (OTIF).“⁵²

Organizace OTIF má svou právní subjektivitu, z čehož vyplývá například její právo nabývat a zcizovat majetek nebo oprávnění uzavírat smlouvy. Jejím posláním je vytvoření jednotného právního řádu pro přepravu cestujících, zavazadel a zboží v přímé mezinárodní přepravě po železnici mezi jejími členskými státy, stejně tak jako zjednodušit provádění a další rozvoj tohoto jednotného právního řádu.⁵³ Vznik organizace a vytyčený cíl je zakotven v čl. 1 COTIF, přičemž konkrétní nástroje, kterými chce tohoto cíle dosáhnout jsou demonstrativně uvedeny v čl. 2 COTIF. Po přijetí Vilniuského protokolu došlo ke znatelnému rozšíření těchto úkolů COTIF. Hlavním úkolem OTIF je především další rozvoj železničního práva, a to nejen tvorbou dalších přípojků COTIF, ale především i tvorbou nových úmluv věcně souvisejících s COTIF. Významným cílem OTIF je

⁵¹ čl. 5 odst. 1 a 2 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 593/2008 ze dne 17. června 2008 o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy (Řím I.)

⁵² NOVÁK, Radek, ZELENÝ, Lubomír, PERNICA, Petr, KOLÁŘ, Petr. *Přepravní, zasílatelské a logistické služby*. Praha: Wolters Kluwer ČR, a.s., 2011. 392 s. ISBN 978-80-7357-735-3. s. 220-221.

⁵³ ŠTĚRBA, Roman. *Přepravní právo*. Praha: Česká technika - nakladatelství ČVUT, 2006. 137 stran. ISBN 80-01-03426-7. s. 80.

také odstraňování bariér při přechodu přes hranice členských států, avšak zde OTIF musí přihlížet k zvláštním veřejným zájmům členských států. Při dosahování tohoto cíle tak OTIF musí respektovat vnitrostátní opatření jednotlivých členských států, které se mohou dotýkat například omezování a odstraňování nelegální imigrace nebo kriminální prevence před pašováním drog.⁵⁴

Činnost OTIF zajišťují dle čl. 5 COTIF Valné shromáždění, Správní výbor, Revizní výbor, Výbor znalců pro přepravu nebezpečného zboží a Ústřední úřad pro mezinárodní železniční přepravu.

Úmluva COTIF byla podepsána 9. května 1980 ve švýcarském Bernu. V roce 1999 zasedalo v litevském Vilniusu páté Valné shromáždění OTIF, které přijalo Protokol o změnách v Úmluvě COTIF. K jeho přijetí přispělo především všeobecné mínění o nutnosti rozvoje ustanovení Úmluvy COTIF a jejího znění z roku 1980. Bylo účelné zohlednit nové potřeby v oblasti železniční přepravy a bylo nutné začlenit do Úmluvy COTIF Přípojek C, tedy Řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí jakožto samostatnou úpravu veřejného práva.⁵⁵

Tehdejší ČSSR se k Úmluvě COTIF připojila poté, co Federální shromáždění v roce 1983 vyslovalo souhlas a prezident republiky ji ratifikoval. Úmluva se stala součástí platných právních předpisů jejím zveřejněním ve Sbírce zákonů v roce 1985, a stalo se tak vyhláškou ministra zahraničních věcí č. 8/1985 Sb. Po vzniku samostatné České republiky vláda nového státu deklarovala zájem ČR být členem některých mezivládních organizací, včetně OTIF. Poté co ČR splnila potřebné podmínky se ke dni 1. 2. 1994 stala novým členem OTIF. V roce 2002 vláda ČR vyslovila souhlas s Protokolem a prezident jej ratifikoval.⁵⁶

K dnešnímu dni Organizace OTIF sdružuje 50 členských států. Členskými státy jsou téměř všechny státy Evropy, dále některé státy z Afriky a Asie. Členství Iráku, Libanonu a Sýrie bylo pozastaveno s ohledem na politickou situaci těchto

⁵⁴ LOJDA Jiří. *Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF) – Komentář* [online], aktualizovaný stav ke dni 19. 1. 2020, Nové ASPI, [cit. 2020-02-07]. Dostupné z www.noveaspi.cz

⁵⁵ STEJSKAL, Petr. *Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF): ve znění pozměňovacího protokolu ze 3. června 1999 včetně komentářů*. Praha: Pro Ministerstvo dopravy vydává NADATUR, 2006. 243 stran. ISBN 80-7270-026-X. s. 3.

⁵⁶ Tamtéž. s. 3.

států v důsledku které byla přerušena mezinárodní železniční přeprava s těmito státy.⁵⁷

3.2.2. Práva a povinnosti vyplývající z COTIF

Při výkladu a použití Úmluvy COTIF je nutné přihlížet k tomu, že Úmluva má povahu předpisu mezinárodního práva, a zároveň je nutné přihlížet také k nutnosti podporovat jednotnost právní úpravy. V případě, že v Úmluvě není obsažena potřebná úprava, platí vnitrostátní právo, čímž se rozumí právo státu, ve kterém oprávněný uplatňuje svůj nárok, včetně kolizních norem.⁵⁸ „*Úmluva COTIF ve smyslu svého článku 7 nemůže dát odpověď na všechny otázky, které se mohou v praxi vyskytnout. Jelikož většina ustanovení úmluvy COTIF (včetně přípojků) představuje přímé normy mezinárodního práva soukromého, je třeba počítat s použitím subsidiárního statutu určeného na základě kolizní normy.*“⁵⁹

Úmluva COTIF ve svých ustanoveních upravuje především strukturu a činnost OTIF, fungování Valného shromáždění, Správního výboru, všech tří Komis, Generálního sekretáře, vede seznamy námořních a říčních linek CIV a CIM jakožto doplňků k železniční přepravě, vede seznamy železničních tratí CIV a CIM, řeší rozpočet a financování výdajů OTIF, upravuje postup při řešení sporů mezi členskými státy o výklad nebo používání COTIF, a řeší i možnost výpovědi Úmluvy a zrušení OTIF.

Přijetím Vilniuského Protokolu v roce 1999 došlo k prohloubení a rozšíření samostatnosti vůle smluvních stran. Avšak i přesto je dán určitý právní základ, kterým se smluvní strany musí řídit. Jak již bylo uvedeno výše, největší úpravu práv a povinností spojených s mezinárodní železniční přepravou osob a zboží obsahuje Přípojek A a B Úmluvy COTIF – Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě osob (CIV) a Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě zboží (CIM).

⁵⁷ Members. OTIF: *Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail* [online]. [cit. 2019-11-23]. Dostupné z: http://otif.org/en/?page_id=51

⁵⁸ Srov. čl. 8 Úmluvy COTIF

⁵⁹ LOJDA Jiří. *Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF) – Komentář* [online], aktualizovaný stav ke dni 19. 1. 2020, Nové ASPI, [cit. 2020-02-07]. Dostupné z www.noveaspi.cz

3.2.2.1. CIV

Jednotné předpisy CIV platí pro každou smlouvu o přepravě osob za úhradu nebo bezplatně po železničních tratích, a to v případě, že výchozí a cílová stanice leží na území dvou odlišných členských států. Platí tak i v případě, že jako doplněk přepravy po železnici bude užitá přeprava po silnicích nebo říčních linkách.⁶⁰

Přepravní smlouvou dle CIV se dopravce zavazuje k přepravě cestujícího a případně jeho zavazadel a vozidel na místo určení a k vydání zavazadel a vozidel v místě určení. Zaznamenává se v přepravních dokladech, které pak slouží k prokázání uzavření přepravní smlouvy. V případě, že přepravní doklady chybí, nebo trpí nedostatky, nemá taková skutečnost vliv na existenci a platnost přepravní smlouvy. Cestující, který nedodrží povinnost předložení platného přepravního dokladu od počátku cesty je povinen uhradit kromě jízdného přírážku, nebo může být z přepravy vyloučen. Vyloučen z přepravy může být stejně tak i cestující, který je nebezpečný pro bezpečnost a pořádek během přepravy, nebo ten, kdo je během přepravy neúnosným způsobem na obtíž pro spolucestující.⁶¹

V případě přepravy zavazadel se smluvní povinnosti zaznamenávají v zavazadlovém lístku, který se vydá cestujícímu. Zavazadlový lístek slouží jako doklad o podání zavazadla k přepravě. Platí vyvratitelná domněnka, že cestovní zavazadlo bylo při převzetí do přepravy v bezvadném stavu a v počtu kusů a hmotnosti, který je uveden v zavazadlovém lístku. Zavazadlo je v cílové stanici předáno po vrácení zavazadlového lístku.⁶²

Z hlediska odpovědnosti dopravce za přepravu cestujícího se CIV věnuje několika ohniskům – odpovědnosti při usmrcení a zranění cestujících, odpovědnosti při nedodržení jízdního řádu, a odpovědnosti za příruční zavazadla, zvířata, cestovní zavazadla a vozidla.

Doprovodce odpovídá za škodu vzniklou tím, že cestující byl usmrcen, zraněn nebo jinak postižen na svém tělesném nebo duševním zdraví při úrazu, ke kterému došlo v souvislosti s přepravou po železnici, tedy při pobytu cestujícího v železničním voze, nebo při jeho nastupování či vystupování. Dopravce se může

⁶⁰ Srov. čl. 1 Přípojku A k Úmluvě COTIF

⁶¹ Srov. čl. 6-9 Přípojku A k Úmluvě COTIF

⁶² Srov. čl. 16, 22 Přípojku A k Úmluvě COTIF

odpovědnosti zprostit v případě, že (i) byl úraz způsoben okolnostmi nesouvisejícími s železničním provozem, a dopravce těmto okolnostem nemohl zabránit ani nemohl odvrátit jejich následky, ačkoliv vynaložil odpovídající péči, (ii) že si cestující úraz způsobil vlastním zaviněním, nebo v případě, že (iii) úraz vyvolalo chování třetí osoby a dopravce tomuto chování nemohl zabránit.⁶³

Náhrada škody v případě usmrcení cestujícího při provádění přepravy zahrnuje nutné výdaje vzniklé úmrtím cestujícího, zvláště náklady na převoz a na pohřeb. V případě, že smrt cestujícího nenastala okamžitě, zahrnuje náhrada škody také náhradu obsaženou v ustanovení o náhradě škody při zranění. Náhrada škody při zranění cestujícího zahrnuje nutné výdaje, zejména výdaje na ošetření a léčebnou péči a výdaj za přepravu a dále majetkovou újmu, kterou cestující utrpěl v důsledku úplné nebo částečné pracovní neschopnosti nebo tím, že se zvětšily jeho potřeby. Náhrada za jiné škody vzniklé cestujícímu a povinnost dopravce takovou škodu nahradit se řídí vnitrostátním právem. Při zranění či usmrcení cestujícího dopravce odpovídá také za škodu vzniklou úplnou nebo částečnou ztrátou nebo poškozením věci, kterou měl cestující na sobě nebo kterou vezl jako příruční zavazadla, stejně tak jako za zvířata, které vezl cestující sebou.⁶⁴

Náhrada škody v případě usmrcení nebo zranění cestujícího je poskytnuta ve formě kapitálu. V případě, že vnitrostátní právo připouští možnost renty a zraněný cestující nebo oprávněná osoba tak požádá, je náhrada vyplácena formou renty. Výše náhrady škody se řídí vnitrostátním právem, avšak v případě použití CIV je maximální hranice náhrady škody pro jednoho cestujícího ve výši 175.000 zúčtovacích jednotek za kapitálový obnos nebo roční renta této částce odpovídající. V případě náhrady škody za ztrátu či poškození věcí, zavazadel či zvířat činí maximální hranice odškodnění 1.400 zúčtovacích jednotek za jednoho cestujícího, pokud k takové škodě došlo v důsledku zranění či usmrcení cestujícího.⁶⁵

Zúčtovací jednotku předvídanou v přípojkách definuje čl. 9 COTIF. Dle odstavce 2 čl. 9 COTIF se za zúčtovací jednotku považuje jednotka dle zvláštního právo čerpání (SDR)⁶⁶ dle Mezinárodního měnového fondu, tedy měnová a účetní

⁶³ Srov. čl. 26 Přípojku A k Úmluvě COTIF

⁶⁴ Srov. čl. 27, 28, 29, 33 Přípojku A k Úmluvě COTIF

⁶⁵ Srov. čl. 30, 34 Přípojku A k Úmluvě COTIF

⁶⁶ Pozn.: Ke dni 21. 1. 2020 představuje 1 SDR = 31,28 CZK dle kurzu dostupného na <https://www.mpo.cz/cz/e-komunikace-a-posta/postovni-sluzby/mezinarodni-spoluprace/vyhlaseni-kurzu-sdr-xdr-pro-r--2020--249387/>

jednotka, vztahující se pro členské státy Mezinárodního měnového fondu. Pro ty státy, které nejsou členem Mezinárodního měnového fondu, se zúčtovací jednotka rovná hodnotě tří zlatých franků, přičemž zlatý frank je definován 10/31 gramu zlata o ryzosti 0,900.

S ohledem na členství České republiky v Mezinárodním měnovém fondu a za situace, že by se výše náhrady škody řídila českým vnitrostátním právem, činila by maximální hranice náhrady za škody za usmrcení nebo zranění cestujícího v přepočtu ve výši 5.474.000,- Kč. V případě ztráty či poškození věcí, zavazadel a zvířat je maximální částkou náhrady škody částka v přepočtu ve výši 43.792,- Kč.

Dopravce odpovídá za škodu, která cestujícímu vznikla tím, že v cestě nebylo možno pokračovat z důvodu odřeknutí, zpoždění nebo zmeškání přípojného vlaku či proto, že pokračování v cestě nebylo únosné téhož dne. Dopravce je povinen cestujícímu nahradit výdaje vynaložené v souvislosti s přenocováním a informováním čekajících osob, ale to pouze v případě, že se dopravce nemůže takovéto odpovědnosti zprostit. Důvodem ke zproštění dopravce z této odpovědnosti je skutečnost, že k odřeknutí, zpoždění nebo zmeškání přípojného spoje došlo tím, že (i) nastaly okolnosti, které nemají původ v železničním provozu a dopravce těmito okolnostem nemohl zabránit ani odvrátit jejich následky, (ii) zaviněným chováním cestujícího, nebo (iii) chováním třetí osoby, kterému dopravce nemohl zabránit a jehož následky nemohl odvrátit.⁶⁷

Dále dopravce odpovídá za škodu vzniklou cestujícímu z důvodu úplné nebo částečné ztráty nebo poškození věcí, které měl cestující na sobě, které vezl jako příruční zavazadlo nebo zvířat na něž dohlížel cestující v případě, že škodu zavinil dopravce. Za ztracené se bez dalšího považuje zavazadlo, které nebylo cestujícímu nebo oprávněné osobě vydáno do 14 dnů od žádosti o jeho vydání oprávněnou osobou.⁶⁸

Výše odškodnění poskytnutého v souvislosti s částečnou či úplnou ztrátou zavazadla je v případě prokázané výše škody 80 zúčtovacích jednotek za každý chybějící kilogram hrubé hmotnosti nebo 1.200 zúčtovacích jednotek za každý kus zavazadla. Není-li výše škody jednoznačně prokázána, náleží oprávněné osobě

⁶⁷ Srov. čl. 32 Přílohy A k Úmluvě COTIF

⁶⁸ Srov. čl. 36, 40 Přílohy A k Úmluvě COTIF

odškodnění ve výši 20 zúčtovacích jednotek za každý chybějící kilogram hrubé hmotnosti zavazadla nebo 300 zúčtovacích jednotek za každý kus zavazadla. S ohledem na definování zúčtovací jednotky v předcházející kapitole diplomové práce, lze uvést, že výše škody v případě částečné i úplné ztráty zavazadla činí v přepočtu částku ve výši 2.502,40 Kč za každý chybějící kilogram hrubé hmotnosti případně 37.536,- Kč za kus zavazadla. Není-li výše škody jednoznačně prokázána, náleží oprávněné osobě odškodnění v přepočtu ve výši 625,60 Kč za každý chybějící kilogram hrubé hmotnosti zavazadla nebo částka 9.384,- Kč za každý kus zavazadla. Při poškození zavazadla je dopravce povinen vyplatit odškodnění, které odpovídá znehodnocení cestovního zavazadla. V případě, že je poškozena pouze část zavazadla, náleží oprávněné osobě odškodnění v částce, která by musela být zaplácena při ztrátě znehodnocené části, a obdobně tak platí i pro úplné poškození, za které náleží odškodnění v částce, která by musela být zaplácena při úplné ztrátě cestovního zavazadla.⁶⁹

Při opožděném vydání zavazadla je dopravce povinen vyplatit za každých započatých 24 hodin od doby, kdy bylo o vydání požádáno, nejvýše však za 14 dní, odškodnění. Jestliže opožděným vydáním byla zároveň způsobena škoda včetně poškození, a oprávněná osoba tuto škodu prokáže, náleží oprávněné osobě odškodné ve výši až 0,80 zúčtovacích jednotek za každý kilogram hrubé hmotnosti nebo 14 zúčtovacích jednotek za každý kus opožděně vydaného cestovního zavazadla. Neprokáže-li oprávněná osoba, že opožděním vydáním vznikla škoda, náleží jí odškodné ve výši 0,14 jednotek za každý kilogram hrubé hmotnosti nebo 2,80 zúčtovacích jednotek za každý kus opožděně vydaného zavazadla.⁷⁰

Všechny shora uvedené limitace maximální výše náhrady škody způsobené cestujícímu nebo oprávněné osobě dopravcem se nepoužijí, prokáže-li se, že škoda byla způsobena jednáním nebo opomenutím dopravce, k němuž došlo úmyslně nebo s vědomou nedbalostí.⁷¹

Stejně jako dopravce odpovídá za škodu způsobenou nedodržením svých povinností vůči cestujícímu, odpovídá cestující za každou škodu způsobenou dopravci, která vznikla tím, že cestující (i) nesplnil svou povinnost dodržovat celní

⁶⁹ Srov. čl. 41, 42 Přílohy A k Úmluvě COTIF

⁷⁰ Srov. čl. 43 Přílohy A k Úmluvě COTIF

⁷¹ Srov. čl. 48 Přílohy A k Úmluvě COTIF

a ostatní předpisy orgánů státní správy, nesplnil (ii) povinnost být přítomen prohlídce příručních zavazadel, cestovních zavazadel, vozidel včetně nákladu nebo zvířat, a nebo nesplnil (iii) povinnost uvést na každém kusu zavazadla trvanlivě a zřetelně své jméno, adresu a cílové místo určení. Stejně tak odpovídá cestující za škodu způsobenou dopravci nesplněním závazků, které pro něj vyplývají ze zvláštních ustanovení o přepravě vozidel v přepravních podmínkách dopravce nebo z Řádu pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečného zboží. Cestující dále odpovídá za škodu způsobenou dopravci předmětem nebo zvířaty, které má cestující s sebou. Cestující se zbaví povinnosti k náhradě škody způsobené dopravci za podmínky, že prokáže, že škoda byla vyvolána okolnostmi, jimž i přes péči vyžadovanou od svědomitého cestujícího nemohl cestující zabránit, a jejichž následky nemohl odvrátit.⁷²

Nároky na náhradu škody při usmrcení a zranění cestujících se promlčují po třech letech ode dne úrazu cestujícího, v případě smrti cestujícího po třech letech ode dne úmrtí, nejpozději do pěti let ode dne úrazu. Ostatní nároky z přepravní smlouvy se promlčují po jednom roce, v případě úmyslného způsobení škody dopravcem se nároky promlčí po dvou letech.⁷³

3.2.2.2. CIM

Jednotné právní předpisy CIM platí pro každou smlouvu o přepravě zboží za úhradu po železničních tratích z místa převzetí zboží k přepravě do místa určení dodávky zboží, kdy obě tato místa leží v odlišných členských státech, a to bez ohledu na státní příslušnost nebo sídlo stran přepravní smlouvy. Zároveň je možné po vzájemné dohodě stran, užít CIM také pro smlouvy o přepravě zboží za úhradu po železničních tratích i když členským státem je pouze jeden stát z dotčených právním vztahem. Pro přepravu výlučně mezi dvěma stanicemi ležícími na obou stranách hranice mezi dvěma členskými státy, mohou tyto dva dotčené státy uzavřít dohodou o odchylkách od těchto Jednotných právních předpisů.⁷⁴

Přepravní smlouvou podle CIM se dopravce zavazuje, že za úplatu přepraví zásilku na místo určení a tam ji dodá příjemci. Smlouva se zaznamenává v nákladním listě podle jednotného vzoru. Odesílatel odpovídá za všechny náklady

⁷² Srov. čl. 53 Přípojku A k Úmluvě COTIF

⁷³ Srov. čl. 60 Přípojku A k Úmluvě COTIF

⁷⁴ Srov. čl. 1 a 4 Přípojku B k Úmluvě COTIF

a škody, které dopravci vzniknou tím, že údaje odesílatele v nákladním listu nejsou pravdivé, přesné nebo úplné, a nebo odesílatel opomenul údaje předepsané v Řádu pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí (RID). V případě opomenutí údajů dle RID, je dopravce oprávněn zboží, budou-li to vyžadovat okolnosti, kdykoliv vyložit, zničit nebo zneškodnit, a to bez rizika poskytnutí náhrady odesílateli za splnění podmínky, že na nebezpečnou povahu zboží nebyl odesílatelem při převzetí zboží upozorněn předem.⁷⁵

Až do prokázání opaku slouží nákladní list jako doklad pro uzavření a obsah přepravní smlouvy, jakož i jako doklad pro převzetí zboží dopravcem. Nákladní list neslouží jako důkaz v případě, že obsahuje odůvodněnou výhradu. Výhrada může být odůvodněna především tím, že dopravce nedisponoval přiměřenými prostředky k přezkoumání správnosti údajů v nákladním listě.⁷⁶

Pokud se dopravce a odesílatel nedomluví, přísluší naložení a vyložení kusového zboží dopravci, u vozových zásilek pak zboží naloží odesílatel a vyloží příjemce. V případě naložení zboží odesílatelem, náleží dopravci náhrada škody, která mu vznikla nesprávným naložením zboží odesílatelem, v případě, že takové naložení dopravce prokáže. Stejně tak odesílatel odpovídá dopravci za všechny škody a náklady vzniklé v důsledku chybějícího či vadného obalu zboží, ale to pouze v případě, že dopravce o takovém stavu obalu zboží nebyl informován a neučinil proti takovému stavu obalu zboží žádné výhrady.⁷⁷

Kromě uvedeného je dále odesílatel povinen k nákladnímu listu přiložit listiny, které jsou nutné ke splnění celních nebo jiných předpisů orgánů státní správy před dodáním zboží, nebo je povinen alespoň předat tyto listiny dopravci a sdělit mu další potřebné informace. Odesílatel odpovídá dopravci za škody vzniklé předáním chybějících, neúplných či nesprávných listin a informací, pokud nevznikly zaviněním dopravce. Dopravce není povinen listiny přezkoumat z hlediska jejich správnosti a dostatečnosti. Oproti tomu dopravce odpovídá odesílateli za následky ztráty nebo nesprávného použití těchto listin přiložených k nákladnímu listu nebo předaných dopravci, leda že škoda vznikla nesprávným použitím těchto listin na okolnostech, jimž dopravce nemohl zabránit a jejichž

⁷⁵ Srov. čl. 8, 9 Přípojku B k Úmluvě COTIF

⁷⁶ Srov. čl. 12 Přípojku B k Úmluvě COTIF

⁷⁷ Srov. čl. 13 a 14 Přípojku B k Úmluvě COTIF

následky nemohl odvrátit. Výše náhrady škody, kterou by v takovém případě byl dopravce nucen odesílateli poskytnout, nebude vyšší než náhrada při ztrátě zboží.⁷⁸

Dodací lhůta se stanoví dohodou mezi dopravcem a odesílatelem. Pokud taková dohoda chybí, nesmí být dodací lhůta delší než lhůta stanovena Jednotnými právními předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě CIM. Pro vozové zásilky je maximální výpravní lhůta 12 hodin, přepravní lhůta za každých započatých 400 km 24 hodin. Pro kusové zásilky platí pro výpravní lhůtu i pro přepravní lhůtu za každých započatých 200 km maximální lhůta v délce 24 hodin. Dodací lhůta počíná běžet okamžikem přijetí zboží k přepravě. Dodací lhůta se prodlužuje o délku zadržení, které vzniklo bez zavinění dopravce, a neplyne o nedělích a v den zákonem stanovených svátků.⁷⁹

K dodání zboží a předání nákladního listu v místě určeném pro dodávku zboží dopravcem dojde proti potvrzení o příjmu a zaplacení pohledávek vyplívajících z přepravní smlouvy. Po přivezení zboží do místa určení je příjemce zboží oprávněn požadovat vydání nákladního listu a zboží, stejně tak může vůči dopravci uplatnit práva z přepravní smlouvy v případě ztráty či nedodržení dodací lhůty. Oproti tomu oprávněný může odmítnout příjem zboží i po převzetí nákladního listu a zaplacení pohledávek vyplývajících z přepravní smlouvy tak dlouho, dokud nebude vyhověno jeho požadavku na zjištění škody, o které tvrdí, že k ní došlo.⁸⁰

V rámci přepravy zboží dle Jednotných právních předpisů CIM je základní odpovědností dopravce odpovědnost za úplnou nebo částečnou ztrátu či poškození zboží a odpovědnost za překročení dodací lhůty.

Za částečnou nebo úplnou ztrátu či poškození zboží je dopravce odpovědný, pokud vznikla v době od přijetí zboží do jeho dodání. Odpovědnosti je dopravce zproštěn, vznikla-li škoda ztrátou, poškozením nebo překročením dodací lhůty zaviněním nebo příkazem oprávněné osoby, nebo okolnostmi, kterým nemohl dopravce zabránit a odvrátit jejich následky, nebo vznikla-li škoda v důsledku zvláštních vad zboží. Této odpovědnosti je dopravce dále zbaven v případě, že ke škodě došlo ze zvláštního nebezpečí spojeného například s přepravou v otevřených vozech, s chybějícím nebo vadným obalem u zboží, které je v důsledku své povahy

⁷⁸ Srov. čl. 15 Přílohy B k Úmluvě COTIF

⁷⁹ Srov. čl. 16 Přílohy B k Úmluvě COTIF

⁸⁰ Srov. čl. 17 Přílohy B k Úmluvě COTIF

při nezabalení nebo nedostatečném zabalení vytaveno nebezpečí ztráty nebo poškození a nebo například s nakládáním zboží odesílatelem nebo vykládáním zboží příjemcem. Důkaz o tom, že je dán důvod ke zbavení odpovědnosti dopravce za ztrátu, poškození nebo překročení dodací lhůty je povinen prokázat dopravce.⁸¹

Za ztracené může oprávněný považovat zboží v případě, nebylo-li do třiceti dnů po uplynutí dodací lhůty dodáno příjemci. Při přijetí odškodnění za ztrátu zboží, které činí nejvýš 17 zúčtovacích jednotek za každý chybějící kilogram hrubé hmotnosti zboží, může oprávněná osoba písemně požádat, aby ji byla bezodkladně podána zpráva, v případě, že se zboží v době jednoho roku po vyplacení odškodnění za ztrátu zboží nalezne. V případě navrácení ztraceného zboží je oprávněný povinen odškodnění vrátit zpět dopravci. Při poškození zboží je dopravce povinen bez další náhrady škody vyplatit odškodnění, které odpovídá snížení hodnoty zboží, přičemž toto odškodnění nepřesáhne částku, kterou by bylo nutné uhradit v případě úplné ztráty, je-li poškozením znehodnocena celá zásilka, nebo částku, kterou by bylo nutné uhradit v případě ztráty znehodnocené části, je-li poškozením znehodnocena pouze část zásilky. Vznikne-li překročením dodací lhůty škoda včetně poškození, je dopravce povinen vyplatit odškodnění, které činí nejvýše čtyřnásobek přepravného.⁸²

K uplatňování nároku soudní cestou je oprávněn jednak odesílatel, a to až do okamžiku než příjemce odebere nákladní list, přijme zboží a nebo uplatní práva, která mu náleží, ale i příjemce po té, co odebere nákladní list, přijme zboží, nebo uplatní práva, která mu náleží. Nároky z přepravní smlouvy se promlčují po jednom roce. Po dvou letech se promlčují například nároky na výplatu dobírky, kterou dopravce vybral od příjemce. Běh promlčecí doby se pozastaví po podání písemné reklamace.⁸³

3.3. Mezinárodní smlouvy v peážní železniční dopravě

Peážní železniční dopravou je tradičně chápána železniční doprava mezi nástupní stanicí a stanicí určení, jenž se obě nacházejí na území jednoho státu, ale část nebo části trati se nacházejí na území státu dalšího. Průjezd přes území jiného státu je uskutečněn na základě privilegovaného průvozu na základě mezinárodní

⁸¹ Srov. čl. 23, 25 Přípojku B k Úmluvě COTIF

⁸² Srov. čl. 29, 30, 32 a 33 Přípojku B k Úmluvě COTIF

⁸³ Srov. čl. 44, 48 Přípojku B k Úmluvě COTIF

smlouvy. Ačkoliv je Česká republika do roku 2007 součástí tzv. Schengenského prostoru, je právní úprava peážní dopravy stále součástí právního řádu České republiky a stále určitým způsobem působí na výslednou podobu právního poměru mezi dopravcem a cestujícím. Privilegovaný průvoz vlaku pak na základě těchto peážních mezinárodních smluv probíhá ulehčeným způsobem tak, že vlak není při vstupu na cizí území podroben formalitám spojených s překročením hranic států. Mezinárodní smlouvy pak pro tento typ dopravy obsahují některá ustanovení spojených s právy a povinnostmi cestujících během takovéto přepravy.⁸⁴

V souvislosti s úpravou práv a povinností cestujících při peážní dopravě přes území cizího státu, může cestující potkat například zákaz výstupu a nástupu během privilegované přepravy, zákaz otevírání oken či dveří vlaku nebo zákaz fotografování a filmování při průvozu přes území cizího státu. Ačkoliv se v současné době zdají některá opatření při peážní dopravě až absurdní, mají svůj historický původ, a proto v ustanoveních smluv přetrvávají dodnes. Vzhledem k jejich zastaralosti je účelné s ohledem na některá jejich hlediska tyto smlouvy revidovat, aby korespondovaly se současným stavem úpravy volného pohybu osob i technického progresivního postupu v železniční dopravě.

Příkladem peážní dopravy v podmínkách České republiky je například trať Liberec – Zittau – Rybníště, kde je situace o to komplikovanější, že doprava je v tomto případě vedena jak přes území Německa, tak i přes území Polska. Doprava po této trati je tak upravena dokonce dvěma dohodami.⁸⁵

V úseku mezi Českou republikou a Německem se jedná o dohodu obsaženou ve Sdělení Ministerstva zahraničních věcí o sjednání Dohody mezi vládou České republiky a vládou Spolkové republiky Německo o hraničních přechodech na společných státních hranicích. Tato dohoda neklade na průvozní dopravu na tomto úseku zvláštní nároky, a upřesňuje, že dohoda se vztahuje jak na dopravu osobní, tak i nákladní.

Přeprava přes polský úsek je upravena dohodou sdělenou prostřednictvím Vyhlášky č. 201/1964 Sb., o Dohodě mezi Československou socialistickou republikou a Polskou lidovou republikou o československé průvozní dopravě před

⁸⁴ FRINTA, Ondřej. *Smlouva o přepravě osoby v novém soukromém právu*. Vydání první. Praha: Wolters Kluwer, 2018. xxii, 286 stran. Právní monografie. ISBN 978-80-7552-886-5. s. 59-60.

⁸⁵ Tamtéž. s. 60-64.

území Polské lidové republiky na úseku železniční trati mezi stanicemi Hrádek nad Nisou a Zittau. Ta upřesňuje, že při průvozu polským územím se na prováděnou dopravu vztahují polské předpisy týkající se pořádku, veřejné bezpečnosti a ochrany zdraví, stejně tak jako, že trestné činy spáchané osobami jedoucích ve vlacích průvozní dopravy, jsou příslušné polské orgány k prošetření činu. Čeští zaměstnanci jakožto obsluhující personál ve vlaku v době průvozní dopravy mají povinnost poskytnout veškerou součinnost k zadržení pachatele. Poněkud speciálním se může zdát požadavek, aby vlaky průvozní dopravy projíždějící polským územím provedli dopravu bez zastavení, s výjimkou nutného zastavení z provozních důvodů, z důvodu bezpečnosti hranic nebo celních důvodů. Obdobně je kladen požadavek také na minimální rychlost, kterou vlaky průvozní dopravy mohou přes polské území projet. Ta nesmí být nižší, než stanoví jízdní řád. Pro vyloučení pochybností je v dohodě upravena také odpovědnost za škody způsobené cestujícím nebo zaměstnancům konajícím službu ve vlaku při průvozní dopravě.

4. Železniční přeprava v České republice

4.1. Smlouva o přepravě podle občanského zákoníku

V českém právním řádu bychom právní úpravu železniční přepravy zboží i osob našli v několika předpisech. V první řadě je to zákon č. 89/2012 Sb., *občanský zákoník* (OZ), který upravuje závazek mezi dopravcem a cestujícím nebo odesílatelem o přepravě zboží či osob v ustanovení § 2550 až § 2577, dále pak v ustanovení §2578 až § 2581 obsahující společná ustanovení o přepravě osob a věcí.

*„Smlouvou o přepravě osoby se dopravce zavazuje přepravit cestujícího do místa určení a cestující se zavazuje zaplatit jízdné.“*⁸⁶ Obdobně toto platí i při přepravě věcí, kdy se dopravce zavazuje věc přepravit do místa určení a odesílatel se zavazuje za přepravu zaplatit přepravné. Právě toto jsou znaky, jež jsou důležité pro rozpoznání, zda se jedná o smlouvu o přepravě. Smluvní strany si mohou smlouvu pojmenovat dle svého uvážení a domluvy, ale z pohledu přepravy vždy bude důležité posoudit samotný obsah smlouvy a to, zda splňuje všechny zákonné znaky – tj. (i) jedná se o přepravu, (ii) cestujícího nebo věci, (iii) do místa určení, (iv) dopravcem a (v) za zaplacení jízdného či přepravného.

Pojem přeprava byl vymezen hned v první kapitole této diplomové práce jako přemístění osoby nebo věci dopravním prostředkem z výchozího místa do místa určení, v širším pojetí tak přepravou myslíme také činnosti a služby s přepravou úzce související. Místem určení chápeme cílovou destinaci, kam má být cestující nebo věc přepravena z místa výchozího. Ačkoli je jízdné také podmínkou, která musí být stanovena v každé smlouvě o přepravě, mohou nastat situace, kdy je jízdné stanoveno ve výši 0,- Kč. Takové jízdné je stanoveno speciální právní úpravou obsaženou například v § 36 zákona č. 329/2011 Sb., *o poskytování dávek osobám se zdravotním postižením a o změně souvisejících zákonů*. Při takto stanoveném jízdném nelze ovšem vyvozovat závěr, že se nejedná o přepravní smlouvu, neboť takto stanovené jízdné je pouze zvláštním druhem jízdného vyplývající ze zvláštní právní úpravy.⁸⁷

⁸⁶ § 2550 zákona č. 89/2012 Sb., *občanský zákoník*

⁸⁷ FRINTA, Ondřej. *Smlouva o přepravě osoby v novém soukromém právu*. Vydání první. Praha: Wolters Kluwer, 2018. xxii, 286 stran. Právní monografie. ISBN 978-80-7552-886-5. s. 106-123.

Jak bylo již uvedeno, smluvními stranami, které mezi sebou uzavírají smlouvu o přepravě, je na jedné straně dopravce a na druhé straně cestující. Ohledně osoby cestujícího lze uvést, že nezáleží na tom, kdo jízdní doklad skutečně zakoupil, ale především bude rozhodné, kdo je oprávněný se jízdním dokladem vůči dopravci prokázat a uplatňovat tak práva mu z přepravní smlouvy plynoucí. Může to však být jakákoliv fyzická osoba, pokud její přepravu připouští přepravní podmínky konkrétního dopravce. Oproti tomu dopravcem může být nejen fyzická osoba, ale i osoba právnická.⁸⁸

V případě pravidelné přepravy osob jsou práva cestujících vůči dopravci, pokud není přeprava provedena včas, stanovena přepravními řády, jak bude pojednáno dále. Vznikne-li cestujícímu v souvislosti s přepravou újma na zdraví nebo škoda na zavazadle přepravovaném společně s ním nebo vznikne-li škoda na věci, kterou má cestující při sobě, odkazuje OZ na úpravu náhrady škody při provozu dopravního prostředku, která je obsažena v ustanovení § 2927 a násl. OZ.⁸⁹ Dle tohoto ustanovení je každý, kdo provozuje dopravu, povinen nahradit škodu vyvolanou zvláštní povahou provozu. Příkladem zvláštní povahy může být například vysoká rychlost, velká hmotnost či nadměrná produkce vysokých teplot.⁹⁰ Toto ustanovení však již podrobněji nevymezuje rozsah a způsob náhrady, a tuto úpravu přenechává obecné úpravě, kde je klíčovým ustanovením § 2958 OZ. Ten stanoví povinnost škůdce nahradit újmu peněžitou náhradou, která by co nejvíce měla odpovídat vytrpěné bolesti a další nemajetkové újmě.⁹¹

Při přepravě věcí má odesílatel oprávnění přikázat přerušení přepravy, pokud ještě zásilka nebyla vydána příjemci. Odesílatel pak musí vydat příkaz, jak má být se zásilkou dále naloženo a je povinen dopravci uhradit náklady účelně vynaložené na splnění příkazu. V situaci, kdy dopravce eviduje dluhy vyplývající

⁸⁸ HRÁDEK, Jiří. § 2550 [Základní ustanovení]. In: HRÁDEK, Jiří. *Smlouvy o přepravě v občanském zákoníku*. 1. vydání. Praha: Nakladatelství C. H. Beck, 2016. 240 stran. ISBN 978-80-7400-634-0. s. 1.

⁸⁹ Srov. § 2253, § 2254 zákona č. 89/2012 Sb., *občanský zákoník*

⁹⁰ BEZOUŠKA, Petr. § 2927 [Provoz dopravy, provoz dopravního prostředku]. In: HULMÁK, Milan a kol. *Občanský zákoník VI. Závazkové právo. Zvláštní část (§ 2055–3014)*. 1. vydání. Praha: Nakladatelství C. H. Beck, 2014, s. 1611.

⁹¹ HRÁDEK, Jiří. § 2554 [Náhrada škody způsobené provozem dopravních prostředků]. In: HRÁDEK, Jiří. *Smlouvy o přepravě v občanském zákoníku*. 1. vydání. Praha: Nakladatelství C. H. Beck, 2016. 240 stran. ISBN 978-80-7400-634-0 s. 53

z přepravní smlouvy, slouží zásilka za předpokladu, že s ní dopravce může ještě nakládat, jako zástava k zajištění dluhu.⁹²

Podrobnější úprava přepravy osob či věcí podle přepravní smlouvy je stanovena jinými právními předpisy, zejména předpisy, kterými se stanoví přepravní řády, pokud tak nestanoví přímo použitelný předpis EU. Takovým předpisem EU může být například již dříve zmíněné Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 ze dne 23. října 2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě.⁹³ Ustanovení o přepravní smlouvě upravují také vztah mezi úpravou obsaženou v OZ a úpravou obsaženou v přepravních řádech. Konkrétně platí, že k omezení povinnosti dopravce k náhradě škody při újmě na zdraví přepravním řádem se nepřihlíží, případně může být omezena pouze ve zvlášť odůvodněných případech.⁹⁴

V souvislosti s přepravní smlouvou je nutné objasnit postavení přepravních řádů. Jak bylo uvedeno výše, přepravní řády by měly podrobněji upravovat podmínky přepravy a odpovědnost dopravce, pokud přeprava neproběhne podle dohodnutých podmínek. Přepravním řádem je pak podzákoný právní předpis, nejčastěji vydaný ve formě vyhlášky ministerstva nebo nařízení vlády, upravující podmínky pro provedení konkrétního zákona.⁹⁵ Jde o obecně závazné právní předpisy, které dopadají na neurčitou skupinu adresátů, a jsou publikovány ve Sbírce zákonů.⁹⁶ Přepravní řády související se železniční přepravou máme v českém právním řádu dva – jeden pro veřejnou osobní přepravu a druhý pro veřejnou nákladní přepravu. O obou bude blíže pojednáno dále.

Vedle přepravních řádů figurují v úpravě přepravních smluv také smluvní přepravní podmínky dopravců. Ty je ale nutno zcela zásadně odlišovat od přepravních řádů. Smluvní přepravní podmínky jsou pouze podmínky přepravních smluv vyhlášené jednotlivými dopravci. Sami o sobě však nejsou obecně závazné, jsou závazné pouze pro smluvní strany uzavřené přepravní smlouvy, jejíž jsou

⁹² Srov. § 2559, § 2571 zákona č. 89/2012 Sb., *občanský zákoník*

⁹³ HRÁDEK, Jiří. § 2578 [Podrobnější úprava přepravy osob a věcí]. In: HRÁDEK, Jiří. *Smlouvy o přepravě v občanském zákoníku*. 1. vydání. Praha: Nakladatelství C. H. Beck, 2016. 240 stran. ISBN 978-80-7400-634-0. s. 185.

⁹⁴ Srov. § 2580 zákona č. 89/2012 Sb., *občanský zákoník*

⁹⁵ FRINTA, Ondřej. *Smlouva o přepravě osoby v novém soukromém právu*. Vydání první. Praha: Wolters Kluwer, 2018. xxii, 286 stran. Právní monografie. ISBN 978-80-7552-886-5. s. 49.

⁹⁶ KOPECKÝ, Martin. *Správní právo. Obecná část*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2019. 536 stran. ISBN 978-80-7400-727-9. s. 26-28.

součástí. Smluvní přepravní podmínky jsou často zaměňovány za přepravní řády, což pramení nejspíše ze zkráceného označení jako „přepravní podmínky“. Toto označení pak může být laikem vnímáno jako totéž, co přepravní řád. Smluvní přepravní podmínky je pak dále nutno rozlišit od jízdnicích řádů a tarifů, které jsou taktéž vyhlášovány dopravci. Mezitím co se smluvní přepravní podmínky stávají součástí obsahu přepravních smluv, jízdnicí řády představují evidenci informací o tom, kam a kdy se může nechat cestující přepravit, v případě tarifů pak sazebník cen jízdnicího, za které je přeprava uskutečněna.⁹⁷

4.1.1. Vznik a obsah smlouvy o přepravě

Lze uvést, že obecně smlouvy vznikají na základě svobodného vzájemného souhlasu dvou a více stran s uzavřením smlouvy a se závazkem řídit se smlouvou i do budoucna. „*Projev vůle směřující k uzavření smlouvy může mít buď formu výslovnou (a to ústní či písemnou), nebo konkludentní.*“⁹⁸ Přepravní smlouvy jsou ovšem v porovnání s většinou jiných smluv specifickým typem smlouvy, co se týče způsobu uzavření.

V souvislosti s přepravními smlouvami se uvádí tzv. adhezní způsob uzavírání smluv. Pro tento typ smluv je význačné, že základní podmínky uzavírané smlouvy byly určeny pouze jednou smluvní stranou, aniž by slabší strana měla reálnou možnost obsah smlouvy ovlivnit.⁹⁹ Je však přitom nutné, aby slabší strana byla se zněním těchto podmínek a obsahu smlouvy předem seznámena a aby chápala význam smlouvy.¹⁰⁰ Samotný proces uzavření takovéto smlouvy probíhá tak, že jedna ze smluvních stran představí návrh smlouvy, a druhá ze smluvních stran buď návrh smlouvy přijme, či nikoliv. Strana, jež se musí rozhodnout, zda návrh přijme či odmítne je proto v postavení slabší strany, neboť nemůže ovlivnit obsah přepravní smlouvy a vyjednat si tak pro sebe například lepší a výhodnější podmínky. Ačkoliv se může zdát, že adhezní způsob uzavírání přepravní smlouvy

⁹⁷ FRINTA, Ondřej. *Smlouva o přepravě osoby v novém soukromém právu*. Vydání první. Praha: Wolters Kluwer, 2018. xxii, 286 stran. Právní monografie. ISBN 978-80-7552-886-5. s. 49-50.

⁹⁸ Tamtéž. s. 149.

⁹⁹ Srov. § 1798 odst. 1 zákona č. 89/2012 Sb., *občanský zákoník*

¹⁰⁰ HRÁDEK, Jiří. § 2550 [Základní ustanovení]. In: HRÁDEK, Jiří. *Smlouvy o přepravě v občanském zákoníku*. 1. vydání. Praha: Nakladatelství C. H. Beck, 2016. 240 stran. ISBN 978-80-7400-634-0. s. 1.

je typický pouze pro drážní veřejnou dopravu, může být tento způsob uplatňován i v dopravě neveřejné a nepravidelné.¹⁰¹

Okamžik uzavření přepravní smlouvy je vymezen v přepravním řádu (o přepravních řádech dále). V případě osobní přepravy je jím okamžik, kdy cestující využije svého práva k přepravě z jízdního dokladu tím, že nastoupí do vozidla s platným jízdním dokladem. Výjimkou je situace kdy dopravce umožní nástup cestujícímu i bez jízdního dokladu s podmínkou toho, že cestující zaplatí jízdné bezodkladně po nástupu.¹⁰² Při nákladní přepravě je smlouva uzavřena převzetím vozové zásilky dopravcem k přepravě a potvrzením o tomto přijetí dopravcem v nákladním listu.¹⁰³

Adhezní způsob uzavření přepravní smlouvy se typicky promítne také do jejího obsahu. S ohledem na skutečnost, že návrh smlouvy je v konečné verzi předkládán dopravcem, a je na cestujícím, zda na podmínky přepravní smlouvy uvedené v návrhu přistoupí či je odmítne, je pro urychlení oferty obsah přepravní smlouvy uveřejněn dopravcem vhodným způsobem ve formě smluvních přepravních podmínek. Tím je umožněno, aby se s podmínkami seznámila široká veřejnost a dopravce tak nemusí jednotlivé cestující s nabídkou individuálně seznamovat. O smluvních přepravních podmínkách bude blíže pojednáno dále.

4.2. Zákon o drahách

Mezi vnitrostátní prameny železniční přepravy je nutno zařadit zákon č. 266/1994 Sb., *o drahách* (ZoD). Tento zákon nahradil dříve účinný zákon z roku 1964. „*V současnosti platný zákon o drahách byl novelizován již mnohokrát a lze říci, že je dnes velmi obtížné najít ustanovení v tomto zákoně, kterého by se za celou dobu jeho existence nějaká změna nedotkla.*“¹⁰⁴ Nejnovější novela ZoD proběhla s účinností k 15. lednu 2020, kdy nabyl účinnosti zákon č. 367/2019 Sb., *kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů*. ZoD upravuje s ohledem na předpisy Evropské unie podmínky pro stavbu drah železničních, tramvajových, trolejbusových a lanových a stavby na těchto drahách, podmínky pro

¹⁰¹ FRINTA, Ondřej. *Smlouva o přepravě osoby v novém soukromém právu*. Vydání první. Praha: Wolters Kluwer, 2018. xxii, 286 stran. Právní monografie. ISBN 978-80-7552-886-5. s. 149-151.

¹⁰² Srov. § 3 odst. 2,3 Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 175/2000 Sb., *o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu*

¹⁰³ Srov. § 3 odst. 1 Nařízení vlády č. 1/2000 Sb., *o přepravním řádu pro veřejnou drážní nákladní dopravu*

¹⁰⁴ LOJDA, Jiří. *Zákon o drahách, Komentář*. Praha: Wolters Kluwer ČR, a.s., 2017. 300 stran. ISBN 978-80-7552-756-1. s. 3-4.

provozování těchto drah, jakož práva a povinnosti fyzických a právnických osob s tím spojené a dále výkon státní správy a státního dozoru ve věcech těchto drah. Z pohledu ZoD rozlišujeme železniční dráhy z hlediska významu, účelu a technických podmínek do kategorie drah celostátních, regionálních, místních, vleček, zkušebních drah a speciálních drah.¹⁰⁵ Pokud by obsah úpravy ZoD měl být více přiblížen, úprava se věnuje především vymezení základních pojmů spojených s dráhami, řeší udělování úředních povolení pro provozování drah a práva a povinnosti s tímto povolením spojených, v neposlední řadě se dotýká i přestupků na úseku drah a to jak osob fyzických, fyzických podnikajících tak i právnických. ZoD rozlišuje drážní dopravu na veřejnou a neveřejnou. Veřejnou drážní dopravou se rozumí doprava, která je podle předem vyhlášených přepravních podmínek, zveřejněného jízdního řádu a tarifu provozována k uspokojení obecných přepravních potřeb. Oproti tomu neveřejná drážní doprava slouží k uspokojování přepravních potřeb výhradně individuálních, a to na základě dohodnutých smluvních podmínek.¹⁰⁶

4.3. Přepravní řády pro osobní a nákladní drážní dopravu

Veřejnou drážní dopravou se zabývají také dva z dalších důležitých pramenů vnitrostátní úpravy, a to Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 175/2000 Sb., *o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu* (PŘVDOD) a Nařízení vlády č. 1/2000 Sb., *o přepravním řádu pro veřejnou drážní nákladní dopravu* (PŘVDND).

PŘVDOD je prováděcím předpisem stanovující podmínky přepravy osob, zavazadel, věcí i zvířat mj. ve veřejné drážní osobní dopravě. Veřejnou drážní osobní dopravou ve smyslu této vyhlášky je činnost dopravce „*spočívající v pravidelné přepravě osob, zavazadel, věcí a živých zvířat vozidly na dráze celostátní, regionální, dráze tramvajové, trolejbusové, lanové, jakož i v metru a na jiné dráze speciální, která slouží k zabezpečení dopravní obslužnosti obce.*“¹⁰⁷ Vyhláška upravuje například náležitosti jízdního dokladu, jeho platnost, podmínky přepravy některých osob a věcí, přepravu zavazadel a zásilek, práva a povinnosti vyplývající z přepravní smlouvy.

¹⁰⁵ § 3 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., *o drahách*

¹⁰⁶ § 24 odst. 1, 2, 3 zákona č. 266/1994 Sb., *o drahách*

¹⁰⁷ § 2 odst. a) Vyhlášky č. 175/2000 Sb., *o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu*

Co je nutné uvést hned z počátku, je omezení přepravy některých osob, konkrétně dětí. Děti mladší šesti let smí být ve veřejné drážní osobní dopravě přepraveny jen v doprovodu osoby starší deseti let.¹⁰⁸ Věk deseti let pro doprovázející osobu byl stanoven jako dostatečný na základě posouzení schopnosti nezletilých pečovat o svěřené osoby s ohledem na docházku dětí do školních a předškolních zařízení v doprovodu starších sourozenců.¹⁰⁹

Z přepravní smlouvy vyplývají práva ve čtyřech základních skupinách. První skupinou je právo cestujícího na navrácení jízdného v případě neprovedení přepravy, ovšem samotné neprovedení přepravy musí vycházet z překážek, které jsou dopravci přičitatelné.¹¹⁰ Příkladem překážky, která nebude v případě drážní přepravy dopravci přičitatelná, je situace technické závady na trati, s ohledem na skutečnost, že železniční dopravní cesty jsou ve vlastnictví Správy železnic, s. o. (SŽ), na jejíž odpovědnost jsou tyto dopravní cesty spravovány a udržovány v provozuschopnosti.¹¹¹ Opačným příkladem, tedy překážkou, která dopravci bude přičitatelná, je pak například technická závada na lokomotivě, kdy dopravce nebude schopen zajistit lokomotivu náhradní a zajistit tak výkon přepravy.

Druhou skupinou jsou práva cestujícího v souvislosti se zpožděním spoje. V případě zpoždění spoje, který cestující použil pro přepravu, v případě ztráty přípoje v rámci jedné přepravní smlouvy nebo v případě nedokončení již započaté přepravy cestujícího spojem, na který nastoupil, má cestující právo na (i) další přepravu nejbližším vhodným spojem nebo náhradní dopravou, (ii) bezplatnou přepravu do nástupní stanice nejbližším vhodným spojem nebo (iii) vrácení jízdného za neprojetý úsek cesty v případě, že se cestující další jízdy vzdal a dopravce tuto skutečnost potvrdil. Stejně tak má cestující nárok na vrácení jízdného v případě, že spoj, který hodlal pro přepravu využít, má z nástupní stanice zpoždění 60 a více minut, a cestující se z tohoto důvodu jízdy vzdal.¹¹²

¹⁰⁸ Srov. § 10 odst. 1 Vyhlášky č. 175/200 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu

¹⁰⁹ SOUŠEK, Jaroslav, Miroslav STEHLÍK a Helena SAMSELYOVÁ. *Přepravní řád pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu: s komentářem*. Olomouc: ANAG, 2002. ISBN 80-7263-119-5. s. 29-30.

¹¹⁰ HRÁDEK, Jiří. § 2553 [Přepravní řády]. In: HRÁDEK, Jiří. *Smlouvy o přepravě v občanském zákoníku*. 1. vydání. Praha: Nakladatelství C. H. Beck, 2016, 240 stran. ISBN 978-80-7400-634-0. s. 42-46.

¹¹¹ Základní údaje. *Správa železnic* [online]. [cit. 2020-02-08]. Dostupné z: <https://www.szdc.cz/onas/vse-o-sprave-zeleznic/zakladni-udaje>

¹¹² srov. § 40 odst. 1 Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu

Třetí skupinou jsou práva pojící se s nedodržením podmínek přepravy, resp. nedodržení kvality přepravy a její řádné provedení. Úprava OZ však delegaci takovéto úpravy přepravním řádem výslovně neuvádí, a proto je úprava odpovědnosti za nedodržení přepravních podmínek spíše doporučující úpravou, u které dopravce má možnost se jí řídit, ale není jeho povinností.¹¹³ Cestující má v tomto případě právo na (i) vrácení rozdílu jízdného v případě, že z důvodu překážek na straně dopravce je cestující přepravován v jiné vozové třídě než pro kterou měl zakoupenou jízdenku, (ii) vrácení jízdného jestliže pro cestujícího, který měl zakoupenou jízdenku do vyšší vozové třídy nebylo zajištěno místo v této třídě a cestující se tak přepravy ve vyšší vozové třídě vzdal, a dále na (iii) vrácení příplatku za vlak vyšší třídy, jestliže z důvodu překážky na straně dopravce nebyl cestující tímto vlakem přepraven nebo je-li tento vlak o 60 a více minut zpožděn na příjezdu do cílové stanice, nebo je takto zpožděn ve stanici, kde se cestující další jízdy z tohoto důvodu vzal.¹¹⁴ Nárok na vrácení jízdného nebo nárok na vrácení ceny místenky nebo příplatku za vlak vyšší kvality a další příplatky se cestujícímu nevrací, jestliže byl v přepravě vyloučen dopravcem pověřenou osobou.¹¹⁵

Čtvrtou skupinou jsou práva ve prospěch cestujícího, pokud mu poškozením, ztrátou nebo zpožděným výdejem cestovního zavazadla vznikla škoda. Při úplné ztrátě cestovního zavazadla je oprávněný oprávněn požadovat vrácení přepravného za zavazadlo a náhradu škody ve výši odpovídající ceně ztraceného zavazadla v době podání k přepravě. Při částečné ztrátě zavazadla se poskytuje náhrada obdobě, ale oprávněnému přísluší pouze cena odpovídající ztracené části zavazadla. Pokud oprávněný nedokáže cenu ztraceného zavazadla pro účely náhrady prokázat, přísluší oprávněnému náhrada ve výši 100,- Kč za každý i jen započatý chybějící kilogram zavazadla, nejvýše však 1.500,- Kč. Za ztracené se zavazadlo považuje, pokud nemohlo do 15 dnů od uplynutí dodací lhůty cestujícímu být přichystáno k výdeji. Při poškození náleží oprávněnému náhrada škody odpovídající škodě vzniklé na zavazadle, nejvýše však do výše odpovídající náhradě za jeho ztrátu. V případě nedodržení dodací lhůty pro přepravení zavazadla

¹¹³ HRÁDEK, Jiří. § 2553 [Přepravní řády]. In: HRÁDEK, Jiří. Smlouvy o přepravě v občanském zákoníku. 1. vydání. Praha: Nakladatelství C. H. Beck, 2016, 240 stran. ISBN 978-80-7400-634-0. s. 42-46.

¹¹⁴ Srov. § 40 odst. 2 Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu

¹¹⁵ Srov. § 42 odst. 5 Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu

náleží oprávněnému částka ve výši jedné desetiny dovozného za každý i jen započatý den následující po dni, ve kterém mělo být zavazadlo přichystáno k výdeji, nejvýše však jednu polovinu dovozného. Pokud nedodržením dodací lhůty vznikne oprávněnému i jiná škoda na zavazadle, vyplatí dopravce oprávněnému částku ve výši prokázané škody, nejvíce však částku odpovídající zaplacenému dovoznému. V situaci, kdy dojde k překročení dodací lhůty, částečné ztrátě i poškození zavazadla, přísluší oprávněnému náhrada odpovídající náhradě v případě plné ztráty cestovního zavazadla. Odpovědnost dopravce za ztrátu, poškození nebo opožděný výdej zavazadla je vyloučena, pokud tak bylo způsobeno například nedostatečným obalem s ohledem na povahu přepravované věci nebo tím, že nastaly okolnosti, které nemohl dopravce odvrátit ani při vynaložení veškerého úsilí.¹¹⁶

PŘVDND je předpisem, jež upravuje podmínky pro přepravu věcí, živých zvířat, vozových zásilek nebo spěšnin, stanoví podmínky pro odpovědnost dopravce z přepravní smlouvy a upravuje vztah mezi dopravcem, odesílatelem a příjemcem zásilky, a to vše v rámci veřejné drážní nákladní dopravy.¹¹⁷ Právní úprava nároků z přepravní smlouvy podle tohoto předpisu se dotýká stejně jako předchozí zejména částečné či úplné ztráty zásilky, poškození zásilky nebo překročení dodací lhůty k vydání zásilky příjemci. Při úplné ztrátě či úplném zničení zásilky vrátí dopravce oprávněnému kromě náhrady škody vzniklé na zásilce také plnou výši zaplaceného přepravného, případně poměrnou část přepravného, pokud byla zásilka ztracena či zničena jen částečně. Platí, že pokud součet náhrad za částečnou ztrátu a poškození zásilky je vyšší než náhrada škody při úplné ztrátě zásilky, je vyplacena pouze částka odpovídající výši náhrady škody při úplné ztrátě zásilky. Maximální výši, která může být při úplné ztrátě zásilky oprávněnému dopravcem vyplacena vyjádřenou v korunách však tento předpis nestanoví. Pokud nebyla zásilka dopravcem přichystána k výdeji příjemci nejpozději do 30 dnů ode dne následujícího po uzavření přepravní smlouvy, považuje se bez dalšího za ztracenou. Až do výše dovozného dopravce hradí prokázanou škodu na zásilce, která vznikla překročením dodací lhůty. Veškerá práva z přepravní smlouvy je oprávněn vůči dopravci uplatnit jak sám odesílatel,

¹¹⁶ Srov. § 44, 45 Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 175/2000 Sb., *o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu*

¹¹⁷ Srov. § 1 odst. 1 Nařízení vlády č. 1/2000 Sb., *o přepravním řádu pro veřejnou drážní nákladní dopravu*

tak příjemce zásilky, musí tak však být učiněno písemnou žádostí adresovanou dopravci, který zásilku vydal, nebo měl vydat.¹¹⁸

4.4. Smluvní přepravní podmínky

Jak již bylo zmíněno výše, důležitou součástí úpravy smlouvy o přepravě jsou také smluvní přepravní podmínky vyhlášené jednotlivými dopravci, které se pak stávají součástí obsahu přepravní smlouvy a které podrobněji upravují podmínky přepravy, především práva z přepravní smlouvy. Pro účely této diplomové práce bude dále pracováno se smluvními přepravními podmínkami nejvýznamnějšího zástupce z oblasti veřejné drážní osobní dopravy, tj. se Smluvními přepravními podmínkami Českých drah, a.s. pro veřejnou drážní osobní dopravu (SPPO ČD), a z oblasti nákladní železniční přepravy pak se Smluvními přepravními podmínkami ČD Cargo, a.s. (SPP ČDC).

Dle SPPO ČD je přepravní smlouva uzavřena a dochází k jejímu plnění, pokud cestující využije své právo k přepravě z platného jízdního dokladu tím, že nastoupí do vlaku, ve kterém platí jízdní doklady ČD. Lze tak dovodit, že samotnou koupí jízdního dokladu k uzavření přepravní smlouvy nedochází, ačkoliv zaplacení jízdního dokladu je považováno za vyjádření souhlasu cestujícího se SPPO.¹¹⁹ Po celou dobu plnění přepravní smlouvy je cestující povinen prokázat uzavření přepravní smlouvy jízdním dokladem.¹²⁰ V SPPO ČD je velice podrobně specifikováno, jaký jízdní doklad, do jaké vozové třídy si cestující může zakoupit, a v jakém rozsahu pak podle jízdního dokladu bude přepravní smlouva plněna. Cestující má dále právo zakoupit dle cenového tarifu v rámci uzavřené přepravní smlouvy místenku pro každý použitý vlak, v případě že možnost zakoupení místenek není vyloučena nebo pokud nejsou místenky již vyprodány.¹²¹ SPPO ČD uvádí možnosti způsobu placení jízdného, přepravného a další poplatků a příplatků, a dále pak uvádí podmínky placení manipulačních přírážek, přírážek k jízdnému a jaké jsou podmínky dodatečného prokázání nároku na slevu.¹²² Za přerušeni jízdy

¹¹⁸ Srov. §24, 26, 27 Nařízení vlády č. 1/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní nákladní dopravu

¹¹⁹ Srov. Kapitola I Části druhé Smluvních přepravních podmínek Českých drah pro veřejnou drážní osobní dopravu

¹²⁰ bod 10, Kapitola II Části druhé Smluvních přepravních podmínek Českých drah pro veřejnou drážní osobní dopravu

¹²¹ Srov. oddíl A, C Kapitola II Části druhé Smluvních přepravních podmínek Českých drah pro veřejnou drážní osobní dopravu

¹²² Srov. Kapitola IV Části druhé Smluvních přepravních podmínek Českých drah pro veřejnou drážní osobní dopravu

se považuje například vystoupení cestujícího z vlaku dříve než v přestupní nebo cílové stanici, pokud tak cestující učinil na základě vlastního rozhodnutí. Naopak za přerušení jízdy se nepovažuje přestup na vhodný vlak odpovídající přepravní smlouvě.¹²³

S přepravou zvířat je spojena řada povinností (například dohlížet na to, aby zvíře nezpůsobilo znečištění vlaku, nebo aby nezpůsobilo škodu na majetku ČD či ostatních cestujících) ale i některá omezení. Nejzásadnějším omezením je přeprava zvířat pouze ve snadno přenosných zcela uzavíratelných schránkách. Jedinou výjimkou z takovéto přepravy živých zvířat je pes. Ten musí mít již při nástupu a po celou dobu jízdy vlakem nasazen bezpečnostní náhubek a musí být cestujícím držěn na vodítku na krátko. Přeprava psů je ovšem vyloučena ve vozech 1. třídy, v restauračních a bistro vozech nebo dále například ve vozech určených pro rodiny s dětmi do 10 let včetně.¹²⁴

Porušením přepravních podmínek je například nezakoupení jízdního dokladu cestujícím, odmítnutí předložení platného jízdního dokladu nebo nástup cestujícího do vlaku nebo vozu, ve kterém platí povinně místenkový systém, a cestující místenku nemá. V takových případech cestující zaplatí přírážku dle SPPO ČD. Další situací je způsobení nepovoleného zpoždění nebo zdržení vlaku cestujícím. V takovém případě zaplatí cestující nejen přírážku ale také náhradu za zpoždění. Z přepravy je potom vyloučen ten cestující, který jízdné, přírážku k jízdnému nebo přírážku za porušení přepravních podmínek odmítne nebo nemůže zaplatit na místě. Stejně tak ale může být z přepravy vyloučen cestující, který přepravní podmínky porušuje opakovaně, nebo cestující, který nastoupil do vlaku zjevně pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek, a je zjevně ve stavu, kdy ohrožuje sebe, jiné osoby nebo veřejný pořádek.¹²⁵

Platí zákaz kouření v prostorách ČD a ve vlakových soupravách. Pokud jej cestující porušuje, je povinen uhradit přírážku (lze i opakovaně) a může být také vyloučen z přepravy pověřeným zaměstnancem ČD. V některých situacích může

¹²³ Srov. Kapitola V Části druhé Smluvních přepravních podmínek Českých drah pro veřejnou drážní osobní dopravu

¹²⁴ Srov. Kapitola IX Části druhé Smluvních přepravních podmínek Českých drah pro veřejnou drážní osobní dopravu

¹²⁵ Srov. Kapitola XI Části druhé Smluvních přepravních podmínek Českých drah pro veřejnou drážní osobní dopravu

být obecní policie nebo Policie ČR požádána o součinnost.¹²⁶ Ačkoli se stejně jako v předchozích případech jedná o porušení přepravních podmínek u nichž vzniká důvod k zaplacení přírážky nebo vyloučení z přepravy, ČD shledaly důvod k vyčlenění tohoto zákazu do zvláštních ustanovení, a je na něj a jeho dodržování kladen poměrně zvláštní důraz.

Cestující je oprávněn přepravovat zavazadlo, a to buď jako ruční zavazadlo nebo spoluzavazadlo. Zatímco ruční zavazadlo je oprávněn cestující převážet bezplatně, za spoluzavazadlo, které je potřeba převážet na zvlášť určených místech ve voze, je nutné zaplatit přepravné dle tarifu ČD.¹²⁷ Práva z přepravní smlouvy je cestující povinen uplatnit bez zbytečného odkladu, nejpozději však do šesti měsíců od prvního dne platnosti jízdního dokladu. O podané žádosti o uplatnění práva z přepravní smlouvy jsou ČD povinny rozhodnout a informovat cestujícího do tří měsíců ode dne podání nebo doručení této žádosti.

Cestující má právo na zrušení přepravní smlouvy a vrácení zaplaceného jízdného, pokud vlak, kterým zamýšlel cestovat (i) má v nástupní stanici zpoždění 30 a více minut, nebo (ii) např. pojedí jen po části trasy, nebo bude zcela odřeknut. Právo vzdát se další jízdy má cestující, jehož vlak mimořádně ukončí jízdu před cílovou stanicí, nebo například pokud v přestupní stanici dojde ke ztrátě přípojného vlaku. Nárok cestujícího na navrácení jízdného zaniká, pokud i před zpožděním vlaku využije jízdní doklad v plném rozsahu z nástupní do cílové stanice. SPPO ČD dále uvádí podrobné vzorce pro výpočet návratku v případě jízdenky zakoupené na pokladně ČD, jízdenky zakoupené na e-shopu ČD, nebo v případě jízdenek zakoupených se slevami a slevovými aplikacemi dle tarifu ČD.¹²⁸

V případě odřeknutí vlaku, nebo jeho zpoždění, náleží cestujícímu odškodnění. Nárok na toto odškodnění musí cestující uplatnit bez zbytečného odkladu, nejpozději však do tří měsíců po skončení platnosti jízdního dokladu. Odškodnění činí v případě od 60 do 119 minut zpoždění částku odpovídající 25% z ceny jednosměrného nebo zpátečního jízdného, od 120 a více minut zpoždění pak 50% z ceny jízdného. Tento bod úpravy je navíc jednoznačným příkladem aplikace

¹²⁶ Srov. Kapitola XIII Části druhé Smluvních přepravních podmínek Českých drah pro veřejnou drážní osobní dopravu

¹²⁷ Srov. Kapitola I, II, Části třetí Smluvních přepravních podmínek Českých drah pro veřejnou drážní osobní dopravu

¹²⁸ Srov. Kapitola I Části páté Smluvních přepravních podmínek Českých drah pro veřejnou drážní osobní dopravu

nařízení EU o právech a povinnostech cestujících do vnitrostátní úpravy členských států.

SPPO ČD myslí také na situaci, kdy by pro odřeknutí spoje či ztrátu přípojného spoje nemohla být přeprava osoby dokončena. V takovém případě může dojít k přepravě do sílové stanice alternativním způsobem, zejména prostřednictvím taxi služby, za což náleží cestujícímu odškodnění až do výše 1.500,- Kč. V případě že přepravu nelze dokončit ani alternativním způsobem, je cestujícímu poskytnuta náhrada nákladů vynaložených na nocleh a informování čekajících osob.¹²⁹

Pokud není ve vlaku splněn vybraný, dopravcem předem vyhlášený standard, má cestující nárok na vystavení dobropisu jakožto odškodnění za nižší komfort, než který cestující odůvodněně předpokládal. Jednorázové odškodnění ve výši 30,- Kč náleží cestujícímu, pokud ve vybraných kategoriích vlaků ČD například (i) nebyl byt i jen v části trasy, řazen vůz 1. vozové třídy, ačkoliv být řazen měl a cestující se prokazuje platnou jízdenkou do 1. vozové třídy, (ii) ve voze řazeném dle plánu řazení s uvedeným piktogramem ČDWiFi není z důvodu na straně ČD funkční připojení k ČDWiFi, nebo (iii) nebyla dodržena teplotní pohoda. Cestujícímu může vzniknout z jedné přepravní smlouvy nárok na odškodnění za každé jednotlivé porušení očekávaného standardu. Může se tak stát, že ve vybrané kategorii vlaku ČD nebude funkční topení, nebude funkční WiFi připojení a cestující bude z důvodu snížení kapacity míst k sezení oproti plánovanému řazení vlakové soupravy během jízdy stát. V takovém případě má cestující nárok na odškodnění za každé porušení zvláště, nicméně musí být uplatněn ještě na palubě vlaku u pověřeného zaměstnance ČD.¹³⁰ Co se týče náhrady škody za úplnou či částečnou ztrátu nebo poškození předmětu či zranění cestujícího, SPPO ČD uvádí, jaké náležitosti je třeba uvést v žádosti o náhradu škody.¹³¹ O výši náhrady škody při ztrátě či poškození předmětu, nebo při zranění cestujícího SPPO ČD nepojednává. Stejně tak neuvádí možnost odškodnění v případě usmrcení cestujícího. V takovém případě je cestující (případně jeho pozůstalí) odkázán na uplatnění nároku na náhradu nemajetkové újmy v souladu s ustanovením § 2958 OZ. Součástí náhrady podle tohoto ustanovení je peněžitá náhrada za prožitou

¹²⁹ Srov. Kapitola III. Části páté Smluvních přepravních podmínek Českých drah pro veřejnou drážní osobní dopravu

¹³⁰ Srov. Kapitola II, IV Části páté Smluvních přepravních podmínek Českých drah pro veřejnou drážní osobní dopravu

¹³¹ Srov. Kapitola IV Části páté Smluvních přepravních podmínek Českých drah pro veřejnou drážní osobní dopravu

bolest, peněžítá náhrada jakožto kompenzace ztížení společenského uplatnění a peněžítá náhrada duševních útrap spojených s ublížením na zdraví.

SPP ČDC jasně uvádějí, že z přepravy jsou vyloučeny mj. věci, jejichž přeprava je vyloučena COTIF.¹³² Ačkoliv COTIF v některých svých ustanoveních přejímá a odkazuje na vnitrostátní úpravu, je toto ustanovení SPP ČDC výjimkou, kdy naopak vnitrostátní úprava respektuje a přejímá úpravu mezinárodní.

Přepravní smlouva je uzavřena převzetím vozové zásilky ČDC a potvrzením o přijetí ČDC v nákladním listu. Uzavření přepravní smlouvy se prokazuje právě nákladním listem.¹³³

ČDC je oprávněno přezkoumat obsah zásilky. To buď za přítomnosti odesílatele, v případě cílové stanice za přítomnosti příjemce, a pokud se tito nedostaví, provede přezkum zásilky za přítomnosti dvou svědků, z nichž alespoň jeden nesmí být zaměstnancem ČDC. Výsledek přezkoumání zásilky je pak zapsáno v nákladním listu.¹³⁴

Je nutné, aby přepravovaná zásilka byla zajištěna a zabalena tak, aby byla chráněna před ztrátou či poškozením, aby sama nezpůsobila škodu na jiné zásilce a aby nedošlo k samovolnému pohybu zásilky nebo její části. Za následky vyplývající z toho, že obal chybí nebo byl vadný, je odesílatel povinen nahradit ČDC škodu, kterou utrpělo. ČDC neodpovídá za škody, které vznikly tím, že odesílatel k přepravě předal již poškozenou zásilku.¹³⁵ Kromě toho, že odesílatel odpovídá za splnění opatření správních úřadů (například opatření celních úřadů nebo opatření dle zákona o spotřební dani),¹³⁶ odpovídá odesílatel zejména za řádné naložení a zajištění zásilky a je povinen nahradit ČDC škodu, která vznikla vadným naložením nebo nešetrným zacházením s vozem. Naopak za řádné vyložení zásilky odpovídá příjemce.¹³⁷

Z hlediska nákladní přepravy hrají významnou roli lhůty, zejména lhůta dodací. Lhůtou dodací je doba do jejíhož uplynutí je ČDC zavázáno zásilku přepravit z odesílací stanice do stanice určení a připravit ji k předání příjemci

¹³² Srov. čl. 1.5.1. Smluvní přepravní podmínky ČD Cargo, a.s.

¹³³ Srov. čl. 2.2.2. Smluvní přepravní podmínky ČD Cargo, a.s.

¹³⁴ Srov. čl. 2.6. Smluvní přepravní podmínky ČD Cargo, a.s.

¹³⁵ Srov. čl. 2.8. Smluvní přepravní podmínky ČD Cargo, a.s.

¹³⁶ Srov. čl. 2.10. Smluvní přepravní podmínky ČD Cargo, a.s.

¹³⁷ Srov. čl. 2.11. Smluvní přepravní podmínky ČD Cargo, a.s.

zásilky. Skládá se z lhůty výpravní (lhůta pro uzavření přepravní smlouvy a odeslání zásilky), která činí 12 hodin a lhůty přepravní (doba potřebná pro přepravu zásilky z odesílací stanice do stanice určení a její příprava k výdeji příjemci), která činí 24 hodin za každých, byť i započatých 200 km. Dodací lhůta začíná plynout od 00:00 dne následujícího po dni, v němž byla uzavřena přepravní smlouva. ČDC v SPP ČDC stanoví navíc situace a doby, o které se dodací lhůta prodlouží. Prodloužení dodací lhůty lze navíc počítat s ohledem na vícenásobné naplnění podmínky pro takovéto prodloužení. K prodloužení dodací lhůty o dalších 24 h oproti základní dodací lhůtě dojde ku příkladu v případě, že přeprava zásilky je uskutečňována přes (nebo do) vybrané stanice železničních uzlů uvedených v čl. 2.13.3. v SPP ČDC, jako je například Nymburk, Praha nebo Plzeň. Dodací lhůta naopak neplyne například o nedělích, o zákonných svátcích, při plnění celních předpisů nebo opatření správních úřadů.¹³⁸ Například na trase Ostrava – Cheb, vezme-li se v potaz, že vzdálenost po železničních kolejích je cca 570 km, a odmyslí-li se svátky, neděle a jednání se správními úřady, by výpravní lhůta měla činit 12 hodin, lhůta přepravní dle počtu kilometrů maximálně 72 hodin, ovšem přeprava by v tomto případě proběhla minimálně přes stanice Česká Třebová, Praha a Plzeň, čímž se dodací lhůta prodlouží o dalších 72 hodin. Celkem by tak dodací lhůta na této trase měla trvat 156 hodin, tedy přibližně šest a půl dne.

Příjemce je povinen potvrdit, že si zásilku v cílové stanici převzal prostřednictvím odběrného listu. Zároveň se při převzetí přesvědčí, že nedošlo k poškození nebo ztrátě zásilky.¹³⁹

Za škodu, která vznikla na zásilce v době od převzetí zásilky až po okamžik vydání v cílové stanici, odpovídá ČDC s výjimkou případů, kdy jsou splněny podmínky pro vyloučení odpovědnosti ČDC. Při úplné ztrátě či úplném zničení zásilky je ČDC povinno nahradit cenu, kterou měla zásilka při předání ČDC, a je povinno nést náklady účelně vynaložené a vzniklé v souvislosti s přepravou takové zásilky. Za ztracenou se považuje zásilka, která nebyla ČDC do 30 dnů ode dne uzavření smlouvy připravena k převzetí v cílové stanici. Při částečném poškození, znehodnocení nebo částečné ztrátě zásilky hradí ČDC rozdíl mezi cenou při předání zásilky do přepravy a cenou, kterou má zásilka po jejím částečném poškození nebo po její částečné ztrátě. Kromě náhrady škody ČDC v případě zničení a ztráty zásilky

¹³⁸ Srov. čl. 2.13. Smluvní přepravní podmínky ČD Cargo, a.s.

¹³⁹ Srov. čl. 2.14. Smluvní přepravní podmínky ČD Cargo, a.s.

vrátí zaplacené přepravné, eventuálně vrátí jeho poměrnou část odpovídající částečnému poškození nebo částečné ztrátě. Jestliže součet náhrady škody za částečné poškození a částečnou ztrátu zásilky je vyšší než náhrada škody za úplnou ztrátu či zničení, je nejvýše uhrazena částka odpovídající náhradě škody za úplnou ztrátu či zničení zásilky (tedy částka odpovídající ceně zásilky v době jejího předání do přepravy dopravci). V případě že u takto poškozené nebo částečně ztracené zásilky je účelné a možné provést opravu, hradí ČDC mimo náhradu zásilky také náklady takovéto opravy. Při vzniku škody na zásilce v důsledku překročení dodací lhůty ČDC nahradí skutečně vzniklou škodu na zásilce, prokázanou oprávněnou osobou. Pokud překročením dodací lhůty vznikne škoda jiná, než škoda přímo na zásilce, nahradí ČDC skutečně prokázanou škodu, ovšem pouze do výše dovozného. Kromě škody uhradí ČDC na žádost oprávněno jednu desetinu z dovozného za každých, byť i započatých 24 hodin, o které je dodací lhůta překročena, nejvýše však polovinu dovozného. Náhradu škody není ČDC povinno hradit v případě, jestliže byla škoda způsobena (i) okolnostmi, které ČDC nemohl odvrátit ani při vynaložení odborné péče (například živelná pohroma ale i nehoda či přerušení dodávky energie apod.), nebo (ii) odesílatelem, příjemcem nebo vlastníkem zásilky (např. odpovědnost odesílatele za řádné naložení zásilky jak bylo popsáno výše), a v neposlední řadě (iii) vadností obalu nebo balení (na tuto skutečnost však pro splnění podmínek vyloučení odpovědnosti musí být odesílatel upozorněn již při převzetí zásilky ČDC do přepravy). Oprávněným k uplatnění práv z přepravní smlouvy prostřednictvím písemné reklamace je odesílatel, případně příjemce zásilky, pokud již požádal o vydání zásilky po jejím dojití do místa určení. Lhůta k uplatnění reklamace oprávněnou osobou je 6 měsíců ode dne vydání zásilky v místě určení, což je lhůta vyplývající ze zákonné úpravy obsažené v OZ.¹⁴⁰ V případě zničené či zcela ztracené zásilky běží šestiměsíční lhůta ode dne, kdy měla být zásilka doručena příjemci dle přepravní smlouvy. K promlčení práv z přepravní smlouvy dojde uplynutím lhůty tří let. Promlčení lhůta počíná běžet ode dne, kdy byla zásilka doručena, v případě ztráty a zničení počíná dnem, kdy měla být zásilka doručena. ČDC je povinno vyřídit uplatněnou reklamaci do tří měsíců od jejího doručení.¹⁴¹

¹⁴⁰ Srov. § 2569 zákona č. 89/2012 Sb., *občanský zákoník*

¹⁴¹ Srov. Kapitola 5 *Smluvní přepravní podmínky ČD Cargo, a.s.*

Velice okrajově se SPP ČDC věnuje také problematice ztráty, odloučení, či nepoužití dokladů, které jsou zapsány jako příloha nákladního listu. Nicméně dále přesně nestanoví, do jaké maximální výše bude škoda oprávněné osobě nahrazena.¹⁴² Nárok oprávněné osoby tak v tomto případě spadá pod úpravu občanského práva.

Kromě hlavní přepravní činnosti nabízí ČDC i doplňkové služby v podobě nakládky, vykládky, překládky nebo svozu a rozvozu zboží či poradenství a celní zastoupení.¹⁴³

4.5. Komparace české vnitrostátní úpravy s COTIF

S ohledem na cíl této diplomové práce, kterým je srovnání české (a později německé) vnitrostátní právní úpravy přepravy osob a věcí po železnici s úpravou mezinárodní, konkrétně s ustanoveními přípojků CIV a CIM Úmluvy COTIF, jsou dále srovnány skutečnosti společné pro českou úpravu a COTIF, stejně tak jsou zdůrazněny odlišnosti těchto systémů úprav. Pro jednodušší orientaci v dále uvedených tezích je k dále uvedenému vytvořen stručný přehled těch nejzásadnějších bodů právních úprav, viz Příloha 1 a Příloha 2, ze kterých je vycházeno.

4.5.1. Osobní železniční přeprava

Zatímco česká vnitrostátní právní úprava jasně a zřetelně stanoví okamžik uzavření přepravní smlouvy, CIV tuto skutečnost nijak výslovně neřeší. Jednou podmínkou, kterou klade, je požadavek na zaznamenání přepravní smlouvy v přepravních dokladech. Přepravním dokladem je ve své podstatě jízdní doklad dle vnitrostátní úpravy pouze s tím, že se jedná o odlišné pojmosloví.

Co se týče věcí, které cestující může převážet se sebou, CIV rozlišuje příruční zavazadla, zvířata, cestovní zavazadla a vozy. Zatímco příruční zavazadla a zpravidla i většinu zvířat si cestující může vzít s sebou do vozu bez větších omezení, cestovní zavazadla (tedy větší, neskladné předměty), vozy a zvířata, které omezují nebo ohrožují ostatní cestující je nutné přepravovat odděleně. Přepravu živých zvířat a její podmínky CIV blíže neupravuje. Při přepravě cestovního zavazadla dopravce vydá cestujícímu zavazadlový lístek (v případě vozu přepravní

¹⁴² Srov. čl. 3.12.2 *Smluvní přepravní podmínky ČD Cargo, a.s.*

¹⁴³ Srov. čl. 6.1.1. *Smluvní přepravní podmínky ČD Cargo, a.s.*

lístek), a pokud není stanoveno dohodou jinak, platí cestující při podání cestovního zavazadla k přepravě dovozně za zavazadlo. Dle české úpravy lze přepravovat ruční zavazadlo nebo spoluzavazadlo, kdy rozdělení zavazadel je obdobné jako při CIV – ruční zavazadlo lze vzít bez omezení a bezplatně do vozu, spoluzavazadlo je nutné přepravovat odděleně a zaplatit za něj přepravné. SPPO ČD oproti CIV poměrně podrobně upravuje přepravu živých zvířat, kdy například klade podmínku na jejich přepravu ve zcela uzavíratelných schránkách. Lze shrnout, že přeprava zavazadel je, co se týče způsobu a placení obdobná jak při CIV tak vnitrostátní úpravě, ale oproti CIV, které přepravu zvířat téměř neřeší, se vnitrostátní úprava přepravě zvířat věnuje mnohem více do hloubky než CIV.

CIV jednoznačně specifikuje složky náhrady škody v případě usmrcení cestujícího nebo jeho zranění při přepravě, a stejně tak stanoví i pravidla pro její výpočet i maximální hranici (max. 175.000 zúčtovacích jednotek¹⁴⁴). V případě přepravy podle české právního řádu by byl cestující, potažmo pozůstalý, odkázán na uplatnění nároku na náhradu škody a její vyčíslení dle § 2958 OZ. Přesná výše odškodnění je ponechána k rozhodnutí příslušnému soudu, který je ale při svém rozhodování vázán platnou judikaturou. Jako potenciální návod k určení výše odškodného slouží soudům *Metodika Nejvyššího soudu k náhradě nemajetkové újmy na zdraví (bolest a ztížení společenského uplatnění podle § 2958 občanského zákoníku)*. Tato metodika ve spojení s platnou judikaturou zajišťuje, že soudy v rámci určování výše odškodného nebudou vybočovat z legitimního očekávání, a nebudou tak možnosti určení výše náhrady škody zneužívat, ale zároveň, pokud to okolnosti případu budou vyžadovat, mohou v dostatečně odůvodněných případech určit odškodnění vyšší než v analogických případech. Výše odškodnění tak určitě není neomezená, a limitace je nastavena právě judikaturou. Zatímco v mezinárodní úpravě je odškodnění zřetelně a jasně limitováno, vnitrostátní česká úprava i přes nastavená limity dává možnost soudům tyto limity překročit, pokud takovéto překročení adekvátní pro případ.

Při osobní železniční přepravě v Česku nezvykle často dochází k odřeknutí či zpoždění spoje, čímž může dojít i ke zmeškání spoje přípojného. Může nastat i situace, kdy přeprava nebude provedena vůbec. V takových případech má dle české úpravy cestující nárok na přepravu nejvhodnějším spojem, na bezplatnou přepravu

¹⁴⁴ Pozn.: 175.000 zúčtovacích jednotek = cca 5.474.000,- Kč

zpět do nástupní stanice nebo nárok na vrácení jízdného za neprojetý úsek, či v případě neprovedení přepravy má nárok na vrácení celé výše zaplaceného jízdného. Pokud nelze přepravu dokončit ani alternativním způsobem, náleží cestujícímu náhrada nákladů vynaložených na nocleh a informování čekajících osob, přičemž tyto nároky lze uplatnit také dle CIV. O předchozích nárocích jako je návrat do nástupní stanice není v CIV pojednáno, stejně tak CIV nepočítá ani s variantou, že by vůbec nedošlo k provedení přepravy. Při mezinárodní i vnitrostátní osobní drážní přepravě u dopravce může za určitých podmínek odpovědnosti za zpoždění či odřeknutí spoje zaniknout.

Vnitrostátní i mezinárodní úprava se rozcházejí v domněnce o ztrátě zavazadla. Dle CIV se zavazadlo považuje za ztracené, pokud není do 14 dnů od požádání oprávněné osoby vydáno nebo alespoň k výdeji připraveno, kdežto dle české úpravy se zavazadlo považuje za ztracené, pokud nebylo přichystáno k výdeji do 15 dnů od uplynutí dodací lhůty¹⁴⁵. Vnitrostátní úprava se zdá jednoznačnější, neboť je od počátku uzavření přepravní smlouvy zcela jasné, kdy nejdříve bude v případě nevydání zavazadla v místě určení možné uplatnit nárok na náhradu škody za ztracené zavazadlo. Pokud je zmínka o uplatnění nároku náhrady škody za částečnou či úplnou ztrátu zavazadla, obě úpravy pracují se situací, kdy cestující dokáže jednoznačně prokázat škodu, resp. cenu zavazadla, od které se potom může odvíjet jeho náhrada, stejně tak pracuje i se situací, kdy cestující cenu zavazadla prokázat nedokáže. V čem se úpravy rozcházejí je limitace takového náhrady škody. Zatímco dle CIV je v případě prokázané ceny nahrazena tato skutečná cena, je zde nastaven horní limit, který náhrada nemůže přesáhnout. Pokud cena cestujícím prokázána není, náleží mu náhrada škody v paušální výši dle CIV. Oproti tomu v případě vnitrostátní přepravy je mu buď nahrazena skutečná cena zavazadla společně s plnou výší přepravného, nebo pokud cenu nelze prokázat je stanovena paušální náhrada škody. Ačkoliv se obě úpravy shodují v paušální náhradě v případě neprokázání skutečné ceny zavazadla, výrazně se odlišují při náhradě škody po prokázání skutečné ceny zavazadla. S ohledem na skutečnost, že vnitrostátní úprava náhradu škody v případě prokázání skutečné ceny zavazadla

¹⁴⁵ pozn.: Ačkoliv se dodací lhůty používají většinou v souvislosti s dopravou nákladní, zde se dodací lhůtou s ohledem na § 2 písm. j) PŘVDOD myslí lhůta k přepravě zavazadla dohodnutým spojem a doba k jeho přichystání k výdeji.

nikterak nelimituje, jeví se pro osobu cestující v rámci hranic České republiky jako příznivější.

V čem se obě úpravy také shodly je náhrada škody v případě částečného či úplného poškození zavazadla, kdy v obou případech tato náhrada nepřesáhne náhradu, která by náležela oprávněné osobě v případě úplné ztráty zavazadla.

Naopak se úpravy rozcházejí v náhradě škody za opožděné vydání zavazadla v cílové stanici. Dle CIV je výše náhrady stanovena paušálně počtem zúčtovacích jednotek za každých započatých 24 hodin, kdežto vnitrostátní úprava vypočítává výši náhrady jako jednu desetinu přepravného. Ačkoliv se může na první pohled zdát, že vnitrostátní i mezinárodní úprava poskytuje téměř stejné částky s rozdílem v řádu jednotek, rozdíl se prohlubuje v souvislosti s limitací náhrady škody za prodlení. Zatímco CIV počítá s limitací náhrady škody dle maximálního počtu dní prodlení (nejvýše 14 dnů), vnitrostátní úprava stanoví maximální hranici odškodného jako polovinu přepravného. Z toho vyplývá, že odškodné, která případně za jeden den prodlení může být v obou případech podobný, avšak dle CIV je vyplácen až po dobu 14 dnů, a tedy může při vhodných okolnostech přesáhnout i cenu přepravného. To se dle vnitrostátní úpravy nestane, neboť bez ohledu na celkový počet dnů prodlení případně cestujícímu náhrada škody odpovídající maximálně polovině přepravného.

V čem se úpravy dále rozcházejí jsou lhůty k uplatnění práv z přepravní smlouvy. Zatímco CIV stanoví naopak okamžik zániku lhůty k uplatnění práva z přepravní smlouvy, a jen taxativně uvádí lhůty ke konkrétním případům jako je usmrcení cestujícího, vnitrostátní přeprava pracuje s jasně stanovenými lhůtami k uplatnění práv z přepravní smlouvy a k uplatnění nároku na náhradu škody.

Při mezinárodní i vnitrostátní přepravě může být cestující vyloučen v případě, že je ostatním cestujícím na obtíž, nebo je i sebe ohrožuje, stejně tak jako pokud neuhradí přírážku nebo jízdné ihned na místě. V případě vnitrostátní úpravy je pak dalším, poněkud specifickým, důvodem pro vyloučení cestujícího z přepravy porušení zákazu kouření. Ačkoliv je zákaz kouření ve vnitrostátních smluvních přepravních podmínkách takto výslovně uváděn, neznamená to, že by při mezinárodní přepravě osob zákaz kouření neplatil. Zákaz kouření při přepravě přes hranice více států také platí, nicméně již není výslovně uváděno, že jeho porušení je důvodem pro vyloučení cestujícího z přepravy. Je pak otázkou, zda by se

porušení zákazu kouření při mezinárodní přepravě nedalo jako důvod pro vyloučení z přepravy skrýt pod situaci, kdy je cestující vyloučen z důvodu, že je svým jednáním na obtíž spolucestujícím.

Vnitrostátní úprava pak oproti mezinárodní upravuje navíc některá práva, kterými se mezinárodní úprava nikterak nezabývá. Jsou jimi práva cestujícího při nedodržení přepravních podmínek dopravcem. Takovým porušením přepravních podmínek může být chybějící vyšší vozová třída oproti plánovanému řazení vlaku, nefunkční WiFi připojení nebo klimatizace či topení oproti plánovanému komfortu apod. Při uplatnění těchto práv náleží cestujícímu náhrada škody.

Úprava mezinárodní i vnitrostátní se na některých místech na právní úpravě shodují. Ačkoliv pro některé výrazy užívají jiného pojmosloví (například jízdní a přepravní doklady), obě shodně kladou požadavek na platné doklady prokazující uzavření přepravní smlouvy, nebo shodně rozlišují zavazadla na ty, které lze vzít bezplatně s sebou do vozu, a na ty, které se přepravují odděleně. Stejně tak mají obdobné důvody pro vyloučení cestujícího z přepravy.

Přesto převládají případy, kdy se tyto dvě právní úpravy naopak zásadně rozcházejí. Ačkoliv, jak již bylo zmíněno výše, Úmluva COTIF a její přípojky leckdy odkazují na vnitrostátní právní úpravy členských zemí, nalezne se řada ustanovení, ve kterých dochází k velkým rozdílům. Takovým případem, kde se úpravy zcela odlišují, je především okamžik uzavření přepravní smlouvy, domněnka o ztrátě zavazadla, promlčení nároků z přepravní smlouvy a v neposlední řadě také lhůta k uplatnění práv z přepravní smlouvy.

Specifickou oblastí, kde se v části úpravy shodují a v části se různí je odpovědnost za škodu a způsob náhrady takové škody. Zatímco se obě úpravy se shodují na způsobech a principech výpočtu, odlišují se naopak v paušálních částkách nebo horních limitech, které náhrady škody nemůže přesáhnout.

I přes shody a rozdíly je nutno zhodnotit celkovou bilanci ve prospěch české vnitrostátní úpravy, neboť ta se v porovnání s mezinárodní jeví především z pohledu cestujícího/laika jako podrobnější, srozumitelnější a jasnější. Příkladem místa, kde je mezinárodní úprava osobní železniční přepravy nedostatečná, je přeprava živých zvířat, pro které neklade žádné zvláštní požadavky, což se může s ohledem na specifickou přepravu živých zvířat jevit v praxi jako problematické (např. spory o tom, jak a v čem lze zvíře přepravovat apod.). Nad to existují oblasti,

kteře mezinárodní úprava neupravuje dokonce vůbec, jako je tomu například u odškodnění při nedodržení stanoveného komfortu jízdy nebo například otázka vypořádání nároků v případě, že přeprava nebude vůbec vykonána. Ačkoliv úprava těchto práv je českým přepravním řádem pouze doporučována, možná by bylo vhodné tato práva zařadit i do úpravy dle CIV. Co lze dále doporučit jako přijatelnou a účelnou úpravu k zařazení do CIV jsou místenky, tedy především za jakých podmínek lze místenku zakoupit a za jakých podmínek lze uplatnit práva s ní související (což opět souvisí s právy cestujícího za dopravcovu nedodržení přepravních podmínek, zejména slíbených služeb během přepravy a předem slíbených podmínek tzv. přepravní pohody během jízdy). Právní úprava místerek a případných dalších způsobů zlepšení pohodlí při přepravě vlakem by byla trefná i s ohledem zvyšující se poptávky po co nejvyšším komfortu při přepravě po železnici ze strany cestujících, které lze zaznamenat v poslední době.

Ačkoliv lze českou vnitrostátní úpravu v celkovém zhodnocení označit za příhodnější a preciznější, nelze opomenout a vyzdvihnout jednu zásadní výhodu pro cestujícího plynoucí z úpravy CIV, a to úpravu a výši náhrady škody v případě prodlení s vydáním zavazadla v cílové stanici, kdy z úpravy CIV vyplývá, že by cestující mohl v konečném důsledku přijít k vyššímu odškodnění, než je tomu při odškodnění ve vnitrostátní úpravě.

Je nicméně nutné uvést, že Česká republika, především pak smluvní přepravní podmínky dopravců v osobní železniční přepravě jsou přímo ovlivněny tím, že jsou vázány nařízením EU o právech a povinnostech cestujících. Na vnitrostátní úrovni jsou tak členské státy vázány především výjimkami z CIV tam, kde na ně nařízení EU přímo neodkazuje a stanovuje úpravu vlastní. Tím mohou být zapříčiněny výše popsané rozdíly mezi českou vnitrostátní úpravou a úpravou mezinárodní obsaženou v přípojkou CIV úmluvy COTIF.

4.5.2. Nákladní železniční přeprava

Obdobně jako v úpravě osobní přepravy po železnici, není ani v při přepravě věcí shoda mezi vnitrostátní a mezinárodní úpravou v tom, ve který okamžik je uzavřena přepravní smlouva. Zatímco česká právní úprava jasně stanoví okamžikem uzavření přepravní smlouvy předání zásilky dopravci a jeho potvrzení o takovém převzetí v nákladním listu, CIM okamžik uzavření smlouvy nikterak výslovně neupravuje a pouze požaduje zaznamenání přepravní smlouvy do

nákladního listu. Naopak shodně i z pohledu pojmosloví se obě úpravy shodují na tom, že k prokázání skutečnosti, že došlo k uzavření přepravní smlouvy, je zapotřebí nákladní list.

Významným bodem z hlediska přepravy věcí je dodací lhůta. Obě úpravy totožně identifikují složky dodací lhůty na lhůtu výpravní a lhůtu přepravní, avšak obě úpravy pro počátek běhu dodací lhůty určují jiný okamžik. Zatímco dle vnitrostátní úpravy počíná běžet vždy od půlnoci dne následujícího po dni, v něm byla uzavřena přepravní smlouva (potažmo po dni kdy bylo zboží převzato dopravcem jakožto okamžik uzavření přepravní smlouvy), dle CIM dodací lhůta počíná běžet samotným okamžikem přijetí zboží k přepravě. Co se týče jednotlivých úseků dodací lhůty a jejich maximálních délek trvání, dochází ke shodnému určení výpravní lhůty (tj. 12 hodin), nicméně dochází k neshodě při určení lhůty přepravní. Dle CIM je maximální přepravní lhůtou 24 hodin na každých započatých 400 km, přičemž je možné tuto lhůtu prodloužit v případě odlišného rozchodu kolejí nebo při kombinované přepravě s jinými dopravními prostředky. Česká právní úprava se v tomto ohledu zdá vůči dopravcům benevolentnější, neboť maximální přepravní lhůta je sice 24 hodin ale pouze na 200 km. Navíc se prodlužuje vždy, když vlaková souprava projíždí vybranými železničními uzly o dalších 24 hodin za každou takovou stanicí.

Česká právní úprava jednoznačně určuje, že za naložení zásilky má odpovědnost odesílatel a za vyložení v cílovém místě příjemce, kdežto CIM takto určuje odpovědnost za tyto úkony až poté, co mezi smluvními stranami neproběhla žádná dohoda, dle které by nakládku a vykládku provedl někdo jiný.

Ačkoliv se dle mezinárodní i české úpravy náhrada škody v případě částečného poškození zásilky vypočte jako poměrná část odpovídající poškozené části zásilky, v případě náhrady dle CIM se jedná o částku vypočtenou z hodnoty zboží určené dle burzy, tržní ceny nebo ceny obdobného zboží stejného druhu, kdežto dle vnitrostátní úpravy se jedná o částku představující rozdíl mezi cenou zásilky v době předání a ceny po částečném poškození, tedy ze skutečné hodnoty samotné zásilky. Rozdílně obě úpravy omezují maximální výši náhrady za částečné poškození zásilky, tedy že takováto náhrada škody nesmí překročit částku, která by příslušela při částečné ztrátě v případě přepravy mezinárodní, a částku, která by příslušela za ztrátou úplnou v případě přepravy vnitrostátní. Zatímco při úplné ztrátě zásilky při mezinárodní přepravě se náhrada škody vypočte obdobným

způsobem jako při poškození částečném, tedy z burzovní či tržní ceny, a je navíc omezena částkou, která by příslušela při úplné ztrátě zásilky, dle české úpravy je nahrazena celá částka odpovídající skutečné ceně zásilky v okamžiku, kdy byla předána dopravci do přepravy.

I když obě úpravy při domněnce o ztrátě zásilky počítají s lhůtou 30 dnů, každá za počátek jejího běhu předpokládá jiný okamžik. Dle CIM se zásilka považuje za ztracenou, pokud nebyla do 30 dnů od uplynutí dodací lhůty předána příjemci, kdežto dle české úpravy se za ztracenou zásilku považuje po uplynutí 30 dnů ode dne následujícího po uzavření přepravní smlouvy, jestliže v této lhůtě nebyla vydána příjemci. Z pohledu oprávněné osoby se může zdát domněnka o ztrátě zásilky dle vnitrostátní úpravy relativně výhodnější, neboť do běhu lhůty započítává i samotnou dobu přepravy, resp. již při samotné přepravě zásilky tato lhůta běží, a je tak možné považovat zásilku za ztracenou dříve než při přepravě mezinárodní.

Zatímco výpočet pro náhradu škody při částečné i úplné ztrátě zásilky je podle obou úprav obdobný jako při náhradě škody při částečném poškození či úplném poškození, mezinárodní úprava přidává navíc limitační výši, kterou náhrada škody nesmí přesáhnout, a to konkrétně 17 zúčtovacích jednotek za každý chybějící kilogram zásilky. Oproti tomu dle české úpravy platí, že v případě částečné ztráty je maximálním limitem výše odpovídající úplné ztrátě nebo zničení, a v případě úplné ztráty je nahrazená cena zásilky z doby předání dopravci.

Při přepravě věcí může nastat situace, kdy nebude zásilka připraven včas k převzetí příjemcem. I v takovém případě je dopravce povinen nahradit škodu vzniklou v důsledku prodlení. Zatímco dle mezinárodní úpravy činí odškodnění za prodlení po dodací lhůtě maximálně čtyřnásobek zaplaceného přepravného, podle české právní úpravy náleží oprávněné osobě náhrada za skutečnou škodu způsobenou v důsledku prodlení a náhrada ve výši jedné desetiny z ceny přepravného, maximálně však polovina přepravného.

Česká vnitrostátní úprava zcela jasně stanoví šestiměsíční lhůtu pro uplatnění práv z přepravní smlouvy, která počíná běžet buď od doby, kdy došlo k výdeji zásilky, nebo od doby kdy k jejímu vydání mělo dojít dle přepravní smlouvy. Oproti tomu mezinárodní úprava jednoznačnou lhůtu k uplatnění práv z přepravní smlouvy nestanoví, pouze určuje okamžik zániku těchto nároků.

Obdobný je výsledek při srovnání lhůt, po jejichž uplynutí jsou práva z přepravní smlouvy promlčena. Česká právní úprava stanoví jednotnou tříletou promlčecí lhůtu, která počíná běžet buď okamžikem výdeje zásilky, nebo okamžikem, kdy měla být zásilka vydána dle přepravní smlouvy. CIM stanoví roční promlčecí lhůtu, jejíž počátek je stanoven pro jednotlivá práva různě, např. třicátý den po uplynutí dodací lhůty nebo dnem kdy byla zásilka vydána atp. V některých taxativně uvedených případech jako je náhrada škody způsobené jednáním nebo opomenutím, k němuž došlo buď se záměrem škodu způsobit nebo s vědomím, že by takováto škoda mohla nastat, je promlčecí lhůta dvouletá.

Ačkoliv na rozdíl od úpravy na úseku osobní přepravy se obě úpravy vesměs shodují v pojmosloví užívaném v rámci právní úpravy přepravy věcí, je nutno podotknout, že ve výsledku jsou mezi nimi zásadní rozdíly. I když se může na první pohled zdát, že úpravy vycházejí ze stejných lhůt či způsobů výpočtu náhrady škody v jednotlivých případech, v konečném důsledku jsou instituty využity odlišně. Příkladem podporující toto tvrzení je dodací lhůta. Tu shodně definují, stejně tak shodně uvádějí, že se skládá z lhůty výpravní a přepravní, ale obě úpravy ji přiřkládají jiný okamžik pro počátek jejího běhu. Běh dodací lhůty dle CIM navíc může dělat problém při počítání dodací lhůty, především pak pro její dodržení, neboť běží ihned od okamžiku uzavření přepravní smlouvy nehledě na denní či noční dobu. S ohledem na skutečnost, že výpravní i přepravní lhůta je počítána ve formátu 12 či 24 hodin, jeví se česká úprava jako jednodušší a přehlednější, když počíná běžet vždy od půlnoci.

Další z velkého množství odlišností je náhrada škody při prodlení s výdejem zásilky v místě určení. I když CIM stanoví odškodnění v maximální výši odpovídající čtyřnásobku přepravného, a vnitrostátní úprava stanoví maximálně polovinu přepravného, připočítává vnitrostátní úprava k tomuto odškodnění také skutečnou škodu vzniklou na zásilce v důsledku prodlení s jejím výdejem, a dále náhradu škody jiné než škody vzniklé přímo na zásilce, a to až do výše přepravného. Je tak možné, že oprávněná osoba se po součtu těchto dílčích složek odškodného dostane na částku vyšší, než je čtyřnásobek přepravného dle CIM.

V neposlední řadě je potřeba uvést rozdíl v úpravě problematiky ztráty či jiného znehodnocení dokumentů doprovázejících zásilku. Zatímco dle českých předpisů, resp. podle SPP ČDC odpovídá dopravce za ztrátu, odloučení nebo nepoužití těchto dokladů, dále již nestanoví, do jaké výše se tato náhrada škody

může vyšplhat, navíc ani nedefinuje co přesně je myšleno termínem „nepoužití“. Oproti tomu CIM jasně stanoví náhradu škody až do výše odpovídající úplné ztrátě zásilky, a mezi důvody ke vzniku tohoto nároku řadí a použití nesprávné. Mezinárodní úprava se v tomto ohledu zdá přijatelnější a jasnější.

Stejně tak jako pro úpravu osobní drážní přepravy, poskytuje česká vnitrostátní úprava přepravy věcí po železnici z pohledu oprávněné osoby a jejích práv z přepravní smlouvy jasnější a srozumitelnější úpravu, než poskytuje úprava mezinárodní. Ať už je to tím, že je česká úprava podrobnější, nebo například tím, že shodné délky některých lhůt používá odlišným způsobem, lze podotknout, že česká vnitrostátní úprava se narozdíl od mezinárodní jeví jako preciznější, a z pohledu dopravce jako výhodnější.

5. Železniční přeprava v Německu

5.1. Přeprava osob a zboží dle německých právních předpisů

Obdobně jako při české vnitrostátní úpravě, i německá právní úprava přepravy po železnici není sjednocena v jediném právním předpisu, ale je roztržena do několika dílčích, a to navíc jak mezi předpisy obsahující úpravu obecnou, tak mezi předpisy obsahující úpravu speciální.

Prvním předpisem, který je nutno uvést v první řadě, je německý občanský zákoník *Bürgerliches Gesetzbuch* (BGB). Ačkoliv k jeho přijetí v době Německé říše vedla dlouhá cesta v podobě několika jeho návrhů a nespočtu právních změn těchto návrhů, nakonec došlo k vytvoření jeho finální verze. Tato verze pak byla v roce 1896 přijata jako německý občanský zákoník, s účinností od 1. 1. 1900.¹⁴⁶

Možná právě i pro jeho dlouhou existenci se stejným právním základem bez větších novel, v BGB nenalezneme výslovnou úpravu smlouvy o přepravě jako je tomu v českém OZ, neboť přeprava dle BGB je, stejně jako tomu bylo v době římského práva, upravena smlouvou o dílo dle § 631 a n. BGB. Podstatou smlouvy uzavřené jako zvláštní typ smlouvy o dílo se podnikatel zavazuje k zhotovení dohodnutého díla za sjednanou odměnu, přičemž tohoto může dosáhnout buďto samotným zhotovením věci, nebo může být předmětem smlouvy provedení určité práce či činnosti ve smyslu služby. Přepravu tak lze řadit typicky do provedení díla konkrétní činností, kdy se dopravce zaváže přepravit svou činností osobu nebo věc z výchozího místa do místa určení. Je nutno si však uvědomit, že stejně tak jako je úprava dle OZ v postavení obecné úpravy oproti speciální úpravě z PŘVDOD či PŘVDND, je totožně úprava obsažená v BGB v pozici *lex generalis* oproti dalším dílčím předpisům, které jsou v pozici *lex specialis*, a proto se úprava dle BGB použije až v případě, pokud zvláštní úprava danou problematiku neupravuje, či na obecnou odkazuje. V případě přepravy na základě uzavřené smlouvy o dílo dle BGB je tak v celku myslitelné, že musí existovat právní předpis, který by podmínky přepravy, taktéž i práva a povinnosti smluvních stran, upravoval o něco více podrobněji než BGB.

¹⁴⁶ SELTENREICH, Radim. *Dějiny vědy soukromého práva v Německu: od počátku 19. století do konce druhé světové války*. 1. vyd. Praha: PF UK Praha, 1998. 112 s. ISBN 80-85889-17-X.s. 59-70.

O něco specifickěji a podrobněji je upravena v obecné rovině přeprava zboží, jejíž úprava je obsažena v obchodním zákoníku *Handelsgesetzbuch* (HGB). V tomto zákoně již lze najít výslovné označení smlouvy jako přepravní, dle které se dopravce zavazuje, že zboží přepraví na místo určení, kde je předá příjemci, to vše za dohodnuté přepravné.¹⁴⁷

Nicméně tato úprava je použita pouze v případě přepravy po zemi (tedy prostřednictvím silniční a železniční dopravy), po vnitrozemských vodních cestách nebo v případě letecké přepravy. Vynechána je přeprava námořní, která má svou speciální úpravu v jiném ustanovení HGB. Další podmínkou užití této úpravy je požadavek, aby dopravcem byl podnikatel, což ale neplatí pro stranu odesílatele, který podnikatelem být nemusí. Stejně jako podle české právní úpravy i podle COTIF je i podle německého HGB k přepravě věcí zapotřebí nákladního listu, který slouží jako důkaz o uzavření přepravní smlouvy, stejně jako důkaz o převzetí zboží dopravcem.¹⁴⁸ Odesílatelovou povinností je zajistit zabalení zboží tak, aby bylo chráněno před ztrátou a poškozením, a aby byl chráněn před poškozením samotný dopravce. S tím souvisí také odpovědnost odesílatele za nedostatečné zabalení zboží, stejně tak například jako za nepřesné či neúplné informace podané o zásilce a zaznamenané v nákladním listu. V případě že odesílatelem není podnikatel, ale spotřebitel, je k povinnosti nahradit takto způsobenou škodu zapotřebí spotřebitelovo zavinění.¹⁴⁹

Za naložení zboží ve výchozí stanici stejně jako za vyložení ve stanici cílové odpovídá, pokud s ohledem na okolnosti a způsob přepravy není stanoveno jinak, odesílatel.¹⁵⁰ Nechybí zde ani stanovení povinnosti dopravce nahradit škodu v případě ztráty či poškození svěřených dokladů a dokumentů či nesprávné použití takových podkladů například při jednání s celními orgány. Odškodné v takovém případě může dosáhnout až takové výše, kterou by byl dopravce povinen nahradit v případě úplné ztráty zboží.¹⁵¹

¹⁴⁷ Srov. § 407 *Handelsgesetzbuch*

¹⁴⁸ Srov. § 408, 409 *Handelsgesetzbuch*

¹⁴⁹ Srov. § 411, 414 *Handelsgesetzbuch*

¹⁵⁰ Srov. § 412 *Handelsgesetzbuch*

¹⁵¹ Srov. § 413 *Handelsgesetzbuch*

HGB nestanoví konkrétní dodací lhůtu, pouze stanoví, že zboží má být doručeno ve sjednané dodací lhůtě, a pokud tato není stanovena, tak ve lhůtě, ve které dopravce rozumně a přiměřeně zohlední všechny potřebné okolnosti.¹⁵²

Jak lze predikovat, úprava v HGB se věnuje odpovědnosti dopravce za ztrátu či poškození zásilky a to od okamžiku převzetí zboží do přepravy až do okamžiku předání zásilky příjemci v cílové stanici, případně dále pak v době překročení dodací lhůty. Za ztracenou se zásilka považuje po uplynutí dvaceti dnů od skončení dodací lhůty.¹⁵³ Při určení náhrady za ztracené a poškozené zboží se vychází z tržní ceny zboží v době předání zásilky do přepravy, případně z hodnoty zboží obdobného typu a druhu. V případě poškození odpovídá náhrada rozdílu mezi hodnotou zásilky v době předání do přepravy a hodnotou zásilky po jejím poškození, v případě ztráty odškodnění odpovídá hodnotě zásilky v době jejího přijetí přepravě. Kromě náhrady skutečné škody na zásilce je dopravce povinen uhradit náklady spojené se zjištěním ceny zásilky pro účely určení výše náhrady škody za její poškození či ztrátu. Odškodnění je však omezeno částkou 8,33 zúčtovacích jednotek za každý kilogram hrubé hmotnosti zboží, který byl ztracen či poškozen, v případě překročení dodací lhůty je odškodnění maximálně trojnásobek přepravného. Za zúčtovací jednotku dle HGB je stejně jako v případě COTIF považována účetní jednotka podle SDR Mezinárodního měnového fondu.¹⁵⁴ S ohledem na konvertibilitu jednotky SDR na české koruny, lze určit omezení tohoto odškodnění jako 261,- Kč.¹⁵⁵

Obecně platí, že dopravce je této odpovědnosti zproštěn v případě, že škoda vznikla v důsledku okolností, které ani při vynaložení veškerého odborného úsilí nemohl dopravce odvrátit. Celkem racionálně je této odpovědnosti dopravce zbaven také v případě, že je škoda způsobena nedostatečným zabalením zásilky, nebo v důsledku nesprávně provedené nakládky či vykládky.¹⁵⁶ Tyto nároky zanikají uplynutím lhůty jednoho roku ode dne dodání zboží, pokud dodáno nebylo,

¹⁵² Srov. § 423 *Handelsgesetzbuch*

¹⁵³ Srov. § 424 *Handelsgesetzbuch*

¹⁵⁴ Srov. § 425, 429, 430, 431 *Handelsgesetzbuch*

¹⁵⁵ Pozn.: Ke dni 29. 2. 2020 představuje 1 SDR = 31,28 CZK dle kurzu dostupného na <https://www.mpo.cz/cz/e-komunikace-a-posta/postovni-sluzby/mezinarodni-spoluprace/vyhlaseni-kurzu-sdr-xdr-pro-r--2020--249387/>

¹⁵⁶ Srov. §426, 427 *Handelsgesetzbuch*

ode dne, kdy dodáno být mělo. V případě úmyslného poškození či ztráty zanikají tyto nároky po uplynutí tří let.¹⁵⁷

Speciální úpravu pro přepravu výlučně po železnici obsahuje německý železniční přepravní řád *Eisenbahn-Verkehrsordnung* (EVO) a německý všeobecný zákon o drahách *Allgemeines Eisenbahngesetz* (AEG).

AEG je předpis z roku 1993. Účel a rozsah úpravy v něm obsažené je vymezen jako zajišťování bezpečného provozu železnice, atraktivní dopravní nabídky na kolejích, stejně tak jako řádné a nezkreslené soutěže při zajišťování přepravních služeb na železnici a při provozu železničních infrastruktur. Součástí rozsahu je také přejímání a provádění předpisů EU z oblasti úpravy železničního práva. Úprava tohoto zákona však dopadá výlučně pouze na železnice, což znamená, že se tato úprava nedotýká například lanových drah, tramvají nebo jiných železnic zvláštního typu, které jsou podobné v jejich konstrukci či způsobu provozu.¹⁵⁸

AEG dále vymezuje jednotlivé pojmy, jako například železnice, což podle AEG jsou veřejné subjekty nebo společnosti založené podle soukromého práva, které provádí železniční služby (resp. úkony), čímž je myšlena přeprava osob a věcí, či provozují železniční infrastrukturu.¹⁵⁹ AEG dále rozlišuje železniční dopravu na veřejnou a neveřejnou. Veřejná železniční doprava je vymezena pozitivně, a je to taková doprava, která splňuje tři základní podmínky. Podmínkou je především to, že železnice (ve smyslu veřejného či soukromoprávního subjektu) musí železniční úkony provádět v rámci živnostenského oprávnění, či na jiném obchodním základě tak, aby kdokoliv mohl těchto úkonů využít, musí být provozovatelem infrastruktury zajištěn přístup k železniční infrastruktuře, a provozovatelem kolejí musí být zajištěn přístup k těmto kolejím.¹⁶⁰ Pokud jsou tyto podmínky splněny, jedná se o drážní dopravu veřejnou. Negativně je oproti tomu vymezena neveřejná železniční doprava, o kterou půjde vždy, když nebudou naplněny výše uvedené podmínky pro veřejnou železniční přepravu.

Platí že subjekty provádějící veřejnou železniční dopravu jsou povinny přepravit osobu či její zavazadlo pokud jsou splněny podmínky přepravy, přeprava

¹⁵⁷ Srov. § 439 *Handelsgesetzbuch*

¹⁵⁸ Srov. § 1 *Allgemeines Eisenbahngesetz*

¹⁵⁹ Srov. § 2 odst. 1,2 *Allgemeines Eisenbahngesetz*

¹⁶⁰ Srov. § 3 *Allgemeines Eisenbahngesetz*

je možná běžnými dopravními prostředky a přepravě nebrání žádné okolnosti, které by nemohli být odvráceny nebo napraveny.¹⁶¹ Sazebník přepravních poplatků a přepravní podmínky subjektu provádějícího železniční přepravu jsou souhrnně nazvané jako tarif, a každý subjekt poplatky spojené s přepravou jakož i další sazby za doplňkové služby je povinen stanovit.¹⁶² V dalších ustanoveních je pak obsažena například problematika správních deliktů na úseku železniční přepravy, údržby železnice, vydávání povolení a osvědčení, či provádění železničního dozoru.

EVO je předpisem z roku 1938 upravující pouze přepravu osob a jejich zavazadel. S ohledem na stáří tohoto předpisu lze oprávněně předpokládat, že postupem času prošel řadou novel. K poslední z nich došlo v srpnu 2019, kdy byla délka tohoto předpisu z celkového počtu 37 paragrafů zkrácena na pouhých 11.¹⁶³ Předpis se vztahuje na přepravu osob a věcí prostřednictvím veřejné železnice v případě, že se nepoužijí ustanovení Úmluvy COTIF nebo nařízení EU o právech a povinnostech cestujících.¹⁶⁴ Ačkoliv EVO ve svých ustanoveních vůbec nezmiňuje vznik přepravní smlouvy, její náležitosti ani okamžik jejího vzniku, upravuje jiné podstatné oblasti přepravy osob. Od ustanovení EVO se dopravce může odchýlit ve svých přepravních podmínkách, ovšem pouze ve prospěch cestujících.

Kromě důvodů uvedených v čl. 9 odst. 2 přílohy nařízení EU o právech a povinnostech cestujících, což je de facto ustanovení CIV, lze cestujícího vyloučit také v případě, že nerespektuje a nedodržuje pokyny drážního personálu. Vyjma uvedeného lze z přepravy vyloučit dítě, které nedosáhlo šesti let věku a není v doprovodu dohlížející osoby.¹⁶⁵ Kdo je přesně dohlížející osobou a jaký je požadavek na její minimální věk již EVO neuvádí.

EVO ukládá sankce cestujícímu v případě, že nemá platný jízdní doklad, nebo získal platný jízdní doklad, ale není schopen jej předložit, v případě, že nejde o situaci, kdy nelze jízdní doklad získat před zahájením cesty (např. proto že chybí pokladna v nástupní stanici). V těchto případech je cestující povinen zaplatit zvýšené přepravné, tedy dvojnásobek základního přepravného za trasu, po které

¹⁶¹ Srov. § 10 *Allgemeines Eisenbahngesetz*

¹⁶² Srov. § 12 *Allgemeines Eisenbahngesetz*

¹⁶³ Synopse aller Änderungen der EVO am 01.08.2019. *Buzer.de: Bundesrecht - tagaktuell konsolidiert - alle Fassungen seit 2006* [online]. [cit. 2020-03-01]. Dostupné z: <https://www.buzer.de/gesetz/5099/v217944-2019-08-01.htm>

¹⁶⁴ Srov. § 1 *Eisenbahn-Verkehrsordnung*

¹⁶⁵ Srov. § 4 *Eisenbahn-Verkehrsordnung*

cestuje, nejméně však 60 EUR (v přepočtu cca 1.524,- Kč¹⁶⁶). Částka zvýšeného přepravného je snížena na 7 EUR v případě, že cestující, který nebyl schopen doklad předložit, jej do jednoho týdne předloží dopravci.¹⁶⁷

EVO dále upravuje nárok cestujícího v případě odřeknutí či zpoždění vlaku, podmínkou však je, že se jedná výlučně o veřejnou osobní přepravu. Stejně jako v jiných ustanovení i v tomto odkazuje EVO na úpravu nařízení EU o právech a povinnostech cestujících. Cestující má na výběr ze dvou možných způsobů uplatnění jeho práva z přepravní smlouvy. Prvním východiskem je využití jiného vlaku, pokud je evidentní, že cestující bude na svém příjezdu do cílové stanice o nejméně 20 minut opožděn. Druhou možností je využití jiného dopravního prostředku, pokud je dohodnutý čas příjezdu do cílové stanice určen mezi půlnocí a 5:00 a lze předpokládat zpoždění více než 60 minut oproti plánovanému příjezdu cestujícího do cílové stanice, nebo pokud je zvolený vlak posledním takovým spojem a cestující z důvodu jeho odřeknutí nebude přepraven do cílové stanice bez použití jiného dopravního prostředku dříve než o půlnoci. Za využití jiného dopravního prostředku je cestující oprávněn požadovat náhradu vynaložených nákladů, maximálně však ve výši 80 EUR. Cestující nemá na uvedené nárok, pokud jsou překážky v přepravě způsobeny samotným cestujícím, nebo například pokud se jedná o komplikace jiné než provozní, kterým se dopravce nemohl vyhnout ani při vynaložení veškeré odborné péče a znalostí.¹⁶⁸ Dalším právem cestujícího, které může v souvislosti s přepravní smlouvou využít, je vrácení nevyužitého jízdního dokladu, za což je mu dopravce povinen navrátit jízdné. Jízdné se však nevrací za ztracený jízdní doklad, stejně tak se nevrací jízdné po uplynutí šestiměsíční promlčecí doby po uplynutí platnosti jízdního dokladu.

Obdobně jako česká a mezinárodní úprava, rozlišuje EVO zavazadla, která dopravce přijme k přepravě, na cestovní a příruční, přičemž podrobnější podmínky jejich přepravy stanoví tarify dopravců, stejně tak tarify upravují odpovědnost dopravce za takto svěřená zavazadla. Totožně je cestovní zavazadlo přepravováno na základě zavazadlového lístku. EVO stanoví oprávnění dopravce prodat zavazadlo, které si cestující v cílové stanici nevyzvedl ve lhůtě skladování dle

¹⁶⁶ Pozn.: Ke dni 28. 2. 2020 představuje 1 EUR = 25,39 CZK dle kurzu devizového trhu dostupného na <https://www.cnb.cz/cs/financni-trhy/devizovy-trh/kurzy-devizoveho-trhu/kurzy-devizoveho-trhu/>

¹⁶⁷ Srov. § 5 *Eisenbahn-Verkehrsordnung*

¹⁶⁸ Srov. § 8 *Eisenbahn-Verkehrsordnung*

tarifu. Z výtěžku z prodeje odečte dopravce jeho náklady na skladování a zbytek poukáže cestujícímu, pokud prodej zavazadla náklady nedokáže pokrýt, je cestující povinen doplatit zbývající část. Na prodej zavazadla však musí být cestující předem upozorněn, v případě, že dopravce zná jeho pobyt.¹⁶⁹

Aby výčet právních předpisů upravující přepravu po železnici byl co možná nejucelenější, je nutno uvést také zákon, který upravuje mj. odpovědnost za škodu způsobenou v souvislosti s provozem dráhy *Haftpflichtgesetz* (HaftPflG) z roku 1978.

Dle tohoto předpisu je provozovatel železniční tratě odpovědný za usmrcení či zranění osob, či za poškození jejich zdraví. Této odpovědnosti je provozovatel železnice zbaven v případě zásahu tzv. *vis maior*, tedy vyšší mocí ve smyslu právní události, kterou není možné předem předvídat a objektivně odvrátit.¹⁷⁰ V případě zranění zahrnuje náhrada škody náklady na léčení a náhradu za snížení pracovní schopnosti, obdobně i náhradu za dočasné či trvalé zvýšení potřeb poškozené osoby. V případě usmrcení osoby zahrnuje kromě uvedeného náklady na pohřeb. Pokud usmrcená osoba měla vyživovací povinnost k třetí osobám, je součástí odškodného také výživné na tyto osoby za dobu, po kterou lze předpokládat, že by usmrcená osoba jinak žila. Osoby ve velmi blízkém vztahu k usmrcené osobě, například, rodiče či manžel, disponují oprávněním požadovat náhradu za duševní útrapy, které jim ztrátou usmrcené osoby byly způsobeny.¹⁷¹ Tímto zákonem však nejsou dotčena zákonná ustanovení, podle kterých je osoba odpovědná ve větší míře než podle ustanovení HaftPflG.¹⁷²

Nároky dle tohoto zákona jsou promlčené podle příslušné promlčecí doby dle BGB¹⁷³, tedy po uplynutí 30 let od doby, kdy k usmrcení nebo zranění došlo.¹⁷⁴ Ačkoliv tento zákon uvádí, že upravuje odpovědnost výhradně provozovatele železniční trati, nikoliv výslovně dopravce, neznamená to, že by dopravce unikl takovéto odpovědnosti. Ovšem na rozdíl od České republiky, kde železniční tratě vlastní SŽ, avšak SŽ zároveň není dopravcem a dopravu tak provádí řada jiných

¹⁶⁹ Srov. § 10 *Eisenbahn-Verkehrsordnung*

¹⁷⁰ FIALA Josef. Vyšší moc. In: HENDRYCH, Dušan, BĚLINA, Miroslav, FIALA, Josef, ŠÁMAL, Pavel, ŠTURMA, Pavel, ŠTENGLOVÁ, Ivana, KARFÍKOVÁ, Marie. Právní slovník. 3. vydání. Praha: C.H. Beck, 2009. Beckovy odborné slovníky. ISBN 978-80-7400-059-1..

¹⁷¹ Srov. § 1,5 *Haftpflichtgesetz*

¹⁷² Srov. § 12 *Haftpflichtgesetz*

¹⁷³ Srov. § 11 *Haftpflichtgesetz*

¹⁷⁴ Srov. § 197 *Bürgerliches Gesetzbuch*

společností, v Německu je provozovatelem železničních tratí a zároveň i zcela významným dopravcem společnost Deutsche Bahn AG (DB). Lze tak interpretovat odpovědnost provozovatele tratě dle HaftPflG jako odpovědnost samotného dopravce (v případě DB a jeho dceřiných společností, kterých je poměrně dlouhý zástup).

5.1.1. Smluvní přepravní podmínky v německé železniční přepravě

S ohledem na skutečnost, že německá úprava přepravy po železnici netvoří zrovna ucelenou úpravu, která by zahrnovala veškeré oblasti problematiky takové přepravy, je pro účely této diplomové práce vhodné provést rozbor podrobnější a konkrétnější úpravy, tedy rozbor přepravních podmínek konkrétního německého dopravce. Obdobně jako při rozboru české úpravy je vybrán nejvýznamnější německý dopravce pro osobní drážní přepravu, tedy DB a jeho přepravní podmínky *Beförderungsbedingungen Deutsche Bahn AG* (PP DB), obdobně tak pro nákladní drážní přepravu dopravce DB Cargo (DBC) a jeho všeobecné obchodní podmínky *Allgemeine Leistungsbedingungen der DB Cargo AG* (VOP DBC).

Vznik přepravní smlouvy není v PP DB výslovně upraven, nicméně právo přepravy je podmíněno existencí přepravní smlouvy, k jejímuž prokázání se používá platného jízdního dokladu.¹⁷⁵ Relativně podrobně je upravena problematika možnosti rezervace míst na vybraných spojích a ve vybraných třídách vlaků. Výslovně platí, že nelze rezervovat místo pro zvíře.¹⁷⁶ Obecně platí povinnost chovat se ve vlaku tak, aby cestující nadměrně nerušil a neobtěžoval ostatní spolucestující, aby uposlechl případných pokynů drážních zaměstnanců, a aby dodržoval zákaz kouření a nenarušoval bezpečnost jízdy. Pokud těchto povinností nedokáže dostát, může být z přepravy bez nároku na vrácení jízdného vyloučen. Ve vybraných třídách vlaků na vybraných tratích navíc platí přísný zákaz konzumace alkoholických nápojů, za kterou cestujícímu může být udělána pokuta dle PP DB.¹⁷⁷

Živá zvířata do velikosti kočky může cestující přepravovat uzavřené v přenosných boxech jako příruční zavazadla, výjimkou je pes, kterého nelze přepravovat v přenosném boxu, který smí být přepravován na vodítku s náhubkem.

¹⁷⁵ Srov. čl. 2.4.1. *Beförderungsbedingungen Deutsche Bahn AG*

¹⁷⁶ Srov. čl. 5.1. *Beförderungsbedingungen Deutsche Bahn AG*

¹⁷⁷ Srov. čl. 6.1., 6.3. *Beförderungsbedingungen Deutsche Bahn AG*

Všechna ostatní zvířata, včetně zvířat s infekčními chorobami jsou z drážní přepravy vyloučena.¹⁷⁸

V souladu s ustanoveními EVO a nařízením EU o právech a povinnostech cestujících nabízí PP DB možnost cestujícího využít jiného spoje, pokud by byl cestující na svém příjezdu do cílové stanice o nejméně 20 minut opožděn. Pokud by byl cestující na příjezdu do cílové stanice opožděn nejméně o 60 minut, může přepravu ukončit, nebo ji vůbec nezačít, za což mu náleží poměrná část zaplaceného jízdného podle případně ujetého úseku cesty. V případě zpoždění při příjezdu do cílové stanice s plánovaným příjezdem mezi půlnocí a 5:00, může cestující využít jiného dopravního prostředku, což je opět úprava zcela v souladu s ustanovením EVO. Dopravce nabídne ubytování zdarma v hotelu cestujícímu, který se v důsledku poruchy vlaku nebo zpoždění nedostane do cílové stanice téhož dne, případně nabídne přepravu jiným dopravním prostředkem, je-li tento způsob levnější.¹⁷⁹ Tyto nároky lze uplatnit až do jednoho roku po skončení platnosti jízdního dokladu.¹⁸⁰ V souladu s nařízením EU o právech a povinnostech cestujících náleží cestujícímu při zpoždění vlaku nárok na vrácení části jízdného. V případě zpoždění 60 až 119 minut je to 25 % ceny jízdného, po 120 minutách už 50 %.¹⁸¹ S nárokem oprávněné osoby za usmrcení osoby nebo zranění odkazuje PP CD na ustanovení HaftPflG. Přeprava cestovních zavazadel je potom separátně upravena v přepravních podmínkách pro zavazadla *Beförderungsbedingungen für Reisegepäck* (PPZ DB), dle kterého je pro takovouto přepravu nutný zavazadlový lístek¹⁸². Tyto zavazadla pak rozlišuje na normální běžné cestovní zavazadlo dle určitých parametrů a na speciální zavazadla nad tyto parametry.¹⁸³

V případě ztráty či opožděného vydání zavazadla pak PPZ DB odkazují a doslovně přejímají úpravu z nařízení EU o právech a povinnostech cestujícího, resp. úpravu z ustanovení CIV, včetně maximálních částek, které je dopravce povinen nahradit.¹⁸⁴ Domněnku o ztrátě zavazadla PPZ DB výslovně neuvádí. Lze tak s ohledem na množství odkazů na úpravu CIV a nařízení EU o právech a povinnostech cestujících předpokládat, že i tato úprava bude doslovně přejata, a

¹⁷⁸ Srov. čl. 7.4. *Beförderungsbedingungen Deutsche Bahn AG*

¹⁷⁹ Srov. čl. 9.1.1, 9.1.3., 9.1.5., 9.1.6. *Beförderungsbedingungen Deutsche Bahn AG*

¹⁸⁰ Srov. čl. 9.4. *Beförderungsbedingungen Deutsche Bahn AG*

¹⁸¹ Srov. čl. 9.2.1. *Beförderungsbedingungen Deutsche Bahn AG*

¹⁸² Srov. čl. 2.1.3. *Beförderungsbedingungen für Reisegepäck*

¹⁸³ Srov. čl. 2.2. a 2.3. *Beförderungsbedingungen für Reisegepäck*

¹⁸⁴ Srov. čl. F.6 *Beförderungsbedingungen für Reisegepäck*

zavazadlo se považuje za ztracené, pokud nebylo do 14 dnů od požádání připraveno k jeho vydání.

VOP DBC obdobně jako PP DB nedefinují okamžik vzniku přepravní smlouvy. Kromě toho, že upravuje způsob přijetí objednávky na přepravu, řeší také přepravu nebezpečného nákladu, podmínky fakturace, nebo zvláštní podmínky kombinované přepravy. V neposlední řadě upravuje odpovědnost DBC za poškození, či ztrátu zboží, kde odkazuje na ustanovení HGB a přidává k tomu své limity, které náhrada škody nemůže překročit, a které jsou vyjádřeny v eurech.¹⁸⁵

5.2. Komparace německé vnitrostátní právní úpravy s COTIF

Ačkoliv se může na první pohled zdát, že německá právní úprava s ohledem na častý výskyt odkazů na úpravu obsaženou v nařízení EU o právech a povinnostech cestujících, resp. odkazů na úpravu COTIF, která tvoří součást tohoto nařízení, je shodná s úpravou COTIF, není takové tvrzení zcela pravdivé. I když je těžiště úprav více či méně shodné, v detailech se tyto úpravy v ledasčem liší.

Pro účely této diplomové práce jsou dále tyto dvě právní úpravy srovnány a porovnány, především v jejich nevýznamnějších bodech jako je odpovědnost dopravce nebo práva cestujícího či odesílatele. Pro jednodušší orientaci v dále uvedených tezích je k dále uvedenému vytvořen stručný přehled těch nejzásadnějších bodů právních úprav, viz Příloha 3 a Příloha 4, ze kterých je vycházeno.

5.2.1. Osobní železniční přeprava

Německá úprava a přípojek CIV úmluvy COTIF totožně mlčí ohledně okamžiku vzniku přepravní smlouvy, totožně uvádějí že se smlouva zaznamenává v jízdním dokladu a totožně předkládají cestujícímu možnost přepravovat s sebou bezplatně příruční zavazadlo, či separátně cestovní zavazadlo za zaplacené přepravné. V čem se naopak tyto úpravy rozcházejí, je terminologie. Zatímco CIV pracuje s pojmem přepravní doklad a dovozné, německá úprava pracuje s jízdním dokladem a přepravným.

Zatímco CIV přepravě zvířat dává poměrně velkou volnost a nestanoví žádná zvláštní pravidla, německá úprava celkem striktně zakazuje přepravu zvířat větších, než jaká se vejdu do malých přenosných boxů. Výjimkou jsou pouze

¹⁸⁵ Srov. čl. 12.3. *Allgemeine Leistungsbedingungen der DB Cargo AG*

větší psi, kteří se do přenosných boxů nevejdou. Ty lze přepravovat na vodítku s náhubkem.

Přípojek CIV úmluvy COTIF stanoví zcela jednoznačnou hranici maximálního odškodnění, které je dopravce povinen uhradit v případě usmrcení či zranění cestujícího během přepravy. Oproti tomu německá úprava poměrně netradičně ku českým poměrům, řeší odpovědnost provozovatele železniční tratě v případě usmrcení či zranění ve zvláštním zákoně, který ale pro tyto případy žádné limity satisfakce nestanoví. O něco širěji než CIV německý zákon stanoví, z jakých složek je příslušná satisfakce složena. Oproti CIV zahrnuje například odškodnění za psychické újmy pozůstalých, nebo výživné pro třetí osoby za období předpokládaného života usmrcené osoby.

Shodně obě úpravy nabízejí náhradu nákladů cestujícímu za úhradu náhradního přenocování, ovšem německá úprava takto stanoví až sekundárně, pokud by tyto náklady byly menší než náklady na náhradní přepravu jiným dopravním prostředkem, pokud by došlo k odřeknutí či zpoždění posledního vlakového spoje. Přípojek CIV úmluvy COTIF možnost využití jiného dopravního prostředku ani nenabízí, stejně tak nedává ani možnost využití jiného spoje nebo vrácení nevyužité jízdenky. Lze se domnívat, že úprava tyto možnosti vynechává s ohledem na několikasobně delší trasy mezinárodních spojů oproti vnitrostátním, během kterých by tyto nároky cestujících způsobovaly pouze větší komplikace.

Německá úprava bez dalšího přejímá úpravu CIV uvedenou v nařízení EU o právech a povinnostech cestujících v problematice náhrady škody v případě částečného či úplného poškození či ztracení zavazadla. Úpravu takto přejímá včetně maximálních i paušálně určených částek odškodnění vyjádřených ve zúčtovacích jednotkách. Identicky přejímá také úpravu satisfakce v případě prodlení s vydáním cestovního zavazadla v cílové stanici.

Totožně obě úpravy mlčí ohledně nedodržení přepravních podmínek dopravcem, zejména pak v případě nedodržení vybraných standardů. To znamená, že ani jedna úprava nepředpokládá možnost nároku cestujícího na odškodnění v případě nedodržení předem avizovaného komfortu během přepravy v podobě funkčního bezdrátového internetového připojení, zařazení vozu 1. vozové třídy,

do kterého si cestujících zakoupil jízdní doklad do vlakové soupravy či funkční klimatizace.

Odlišně dotčené úpravy pojímají promlčecí lhůty nároků z přepravní smlouvy. Nejzásadnější je rozdíl lhůty k uplatnění práv v případě usmrcení či zranění cestujícího v souvislosti s přepravou, u které zvláštní německý zákon HaftPflG odkazuje na úpravu v BGB, který pak stanoví promlčecí lhůtu 30 let od okamžiku kdy k usmrcení či zranění došlo. Takto stanovená promlčecí lhůta je v porovnání s dvanáctiměsíční lhůtou v CIV zjevně více než dostatečná.

Obdobně jako při odškodnění za ztracené či poškozené zavazadlo přejímá německá úprava i stejné důvody pro vyloučení cestujícího z přepravy, které jsou uvedeny v nařízení EU o právech a povinnostech cestujících, a tím tedy i v CIV, které tvoří přílohu tohoto nařízení. Kromě těchto důvodů pak německá úprava dále stanoví jako důvod pro vyloučení cestujícího z přepravy například neuposlechnutí pokynů personálu dopravce. Z přepravy navíc může být vyloučeno dítě mladší šesti let, které není v doprovodu příslušné osoby, která je kompetentní k dohledu nad dítětem. Zůstává otázkou, proč mezinárodní úprava takového omezení přepravy dětí bez doprovodu také neřadí do své úpravy, neboť dítě na tak vzdálené cestě, navíc přes hranice států bez příslušného doprovodu a jeho následné hledání může být v důsledku velice obtížné. Lze však poznamenat, že mezinárodní úprava zákaz dětí mladších šesti let výslovně neuvádí možná proto, že z pohledu takto malého dítěte je třeba obstarání jízdního dokladu na takový spoj nebo samotné nastoupení do vlakové soupravy určeného pro mezinárodní cestu v celku nemožné, snad i proto, že nádraží jakožto veřejný prostor disponuje kamerami a personálem, který tento systém nepřetržitě obsluhuje, a má tak možnost si dítěte s tímto úmyslem všimnout, obdobně pak lze zamezit už samotnému vydání jízdenky.

Je zřejmé, že úprava podle německého právního řádu a úprava podle přípojky CIV úmluvy COTIF jsou si ve většině významných bodů podobné, ba dokonce totožné. To je způsobeno především tím, že německá úprava na mnoha místech implementuje přímo úpravu mezinárodní, a to v důsledku vázanosti nařízením EU o právech a povinnostech cestujících. V obou však chybí úprava problematiky nedodržení přepravních standardů.

5.2.2. Nákladní železniční přeprava

Obdobně jako v osobní dopravě, ani v nákladní dopravě mezinárodní či německá úprava neupravuje okamžik vzniku přepravní smlouvy. Shodně však kladou požadavek na poznamenání přepravní smlouvy v nákladním listu, u kterého i uvádějí shodnou terminologii.

V čem se však tyto úpravy zcela zásadně rozcházejí je dodací lhůta. Zatímco CIM jednoznačně stanoví maximální dodací lhůty, a z jakých dílčích složek je samotná dodací lhůta složena, německá úprava vůbec nekalkuluje s výpravní či přepravní lhůtou, ani nestanoví žádnou maximální délku celkové dodací lhůty. Dodací lhůta v německé vnitrostátní úpravě je tak zcela ponechána na uvážení smluvních stran. Při uzavírání přepravní smlouvy je pro smluvní strany nutné jednoznačně si dodací lhůtu určit apriori právě ve smlouvě. O to spíše je určení dodací lhůty prospěšné pro oprávněnou osobu, zejména pak pro její případné uplatnění nároků z přepravní smlouvy, obzvlášť pak při prodlení s dodáním zásilky.

Shodně obě úpravy přiznávají odpovědnost za naložení a vyložení zásilky odesílateli, nicméně CIM tak stanoví až sekundárně, pokud se smluvní strany výslovně nedomluví. Naložení a vyložení zásilky dopravcem, může však být nabídnuto v přepravních podmínkách dopravce jako doplňková služba.

I když obě úpravy vycházejí při určení náhrady škody v případě ztracení či poškození zásilky ze stejného základu, tedy že cenu určují buďto dle tržní ceny nebo dle ceny obdobné věci stejného druhu, obě pak stanovují odlišnou hranici maximálního odškodnění. Zatímco obě limitují náhradu odškodnění počtem zúčtovacích jednotek za kilogram hrubé hmotnosti zásilky (i když je počet zúčtovacích jednotek v úpravách stanoven odlišně), DBC ještě nadto stanoví maximální úhrnnou částku vyjádřenou v eurech, kterou v součtu je dopravce povinen uhradit oprávněné osobě. Při překročení dodací lhůty je dopravce v obou případech povinen vrátit oprávněné osobě přepravné, při vnitrostátní německé dopravě až jeho trojnásobek. Při prodlení v mezinárodní dopravě zboží náleží oprávněné osobě o něco vyšší částka, a to až čtyřnásobek přepravného. Rozdílná je také lhůta po jejímž uplynutí se zásilka považuje za ztracenou. Zatímco při mezinárodní dopravě se zásilka považuje za ztracenou po uplynutí třiceti dnů, při vnitrostátní nákladní dopravě v Německu lze vznést nárok na odškodnění za ztracení zásilky již po uplynutí dvaceti dnů.

Zcela totožně pak uvádějí obě právní úpravy lhůtu k promlčení práv z přepravní smlouvy, která je stanovena délkou jednoho roku od dodání zboží, případně ode dne, kdy mělo zboží být dodáno podle přepravní smlouvy.

Shodně upravují i možnou situaci ztráty, poškození či dokonce nesprávného užití doprovodných dokladů zásilky dopravcem, například při jednání se správními úřady. Dopravce je v takovém případě povinen poskytnout oprávněné osobě odškodnění, které může dosáhnout až částky příslušející za úplnou ztrátu zásilky.

6. Komparace vnitrostátní přepravy v České republice a v Německu s Úmluvou COTIF

6.1. Komparace české a německé právní úpravy

Mezi Českou republikou a Spolkovou republikou Německo byla v roce 1997 podepsána smlouva o železniční dopravě přes společné státní hranice a o ulehčené průvozní železniční dopravě. Ačkoliv trvalo několik let, než tato smlouva vstoupila v roce 2001 v platnost, byl účel této smlouvy jednoznačný. Smlouva usnadňuje a urychluje železniční dopravu přes společné hranice při přepravě osob, zboží, zavazadel ale i pošty v situaci, kdy část trasy leží na výsostném území druhého státu. I přes existenci této smlouvy však nic nebrání tomu, analyzovat ustanovení vnitrostátních úprav obou států a provést jejich vzájemnou komparaci.

Předtím, než tak bude provedeno je účelné zaměřit se také na porovnání obecnějších záležitostí než konkrétních ustanovení.

Zatímco v našem právním řádu nalezneme přepravní smlouvu jako samostatný institut upravený v OZ jak pro přepravu osob, tak i věcí, navíc označen výslovně a jednoznačně jako smlouva o přepravě, v německém právním řádu bychom institut přepravní smlouvy v občanském zákoníku hledali neúspěšně. Obecný základ úpravy přepravy osob se sice nachází v BGB, nicméně je skryt jako speciální typ smlouvy o dílo. Těžiště úpravy přepravy věcí je zcela separátně upraven v HGB, což je opět zásadní rozdíl oproti českému právnímu řádu, kdy český obchodní zákoník s přepravní smlouvou vůbec nekalkuluje. Dalším rozdílem s tímto souvisejícím je skutečnost, že ačkoliv OZ odkazuje pro podrobnější detaily na úpravu obsaženou ve zvláštních zákonech, sama o sobě úprava v OZ dává alespoň pár základních mantinelů při přepravě osob či zboží v České republice. Německý BGB však s ohledem na skutečnost, že upravuje smlouvu o dílo, podrobnější podmínky přepravy osob nestanoví.

Jako vhodnější lze hodnotit spíše úpravu českou, už jen s ohledem na skutečnost, že úprava není roztržena na obecné úrovni do více předpisů než do OZ jak pro přepravu osob i věcí, a především proto, že není nutné hledat úpravu skrytou pod jinými instituty občanského práva, či v úpravě práva obchodního. Ve výsledku však obě úpravy dovolují podrobnější úpravu nejen ve speciálních zákonech, ale

především ve smluvních přepravních podmínkách vydávaných přímo dopravci, čímž dochází k tomu, že v praxi je tento rozdíl v obecné úpravě nepatrný.

Dalším neméně zásadním rozdílem je harmonizace německé úpravy s nařízením EU o právech a povinnostech cestujících, kdy je výslovně odkazováno na konkrétní ustanovení tohoto nařízení přímo ve vnitrostátní úpravě. Pro Českou republiku je toho nařízení závazné taktéž, nicméně úprava je koncipována tak, že jsou přehledně a v celku srozumitelně rozepsány veškeré požadavky na přepravu, a zároveň jsou stejným způsobem reflektovány i požadavky v souladu s nařízením. Aby měl adresát německé vnitrostátní úpravy ucelený obraz o dané problematice, musí tak složitě skládat dva právní předpisy k sobě. Česká úprava se tímto může zdát z pohledu cestujícího i dopravce přívětivější a lépe pochopitelná.

Obdobně jako v dřívějších kapitolách této diplomové práce, i vnitrostátní úpravy jsou porovnány v jejich nejvýznamnějších a nejdůležitějších bodech. Pro jednodušší orientaci v dále uvedených tezích je k dále uvedenému vytvořen stručný přehled těch nejzásadnějších bodů právních úprav, viz Příloha 5 a Příloha 6, ze kterých je dále vycházeno.

6.1.1. Osobní železniční přeprava

Na úseku železniční přepravy osob nalezneme mezi českou a německou vnitrostátní úpravou spíše shodu, ačkoliv jsou místa, kde se úpravy rozcházejí.

V českém právním řádu se za okamžik uzavření přepravní smlouvy považuje okamžik, kdy cestující uplatní práva z této smlouvy mu plynoucí nastoupením do vozidla s platným jízdním dokladem. Takto výslovnou úpravu v německé úpravě nalézt nelze, což možná souvisí s neexistencí přepravní smlouvy osob a zavazadel jakožto samostatného právního institutu.

Zcela shodně například obě úpravy požadují k prokázání uzavření přepravní smlouvy jízdní doklad, shodně rozlišují bezplatnou přepravu příručních zavazadel a zpoplatněnou přepravu cestovních spoluzavazadel, a v neposlední řadě se totožně věnují problematice přepravy zvířat, kdy jedinou výjimku přepravy zvířat v uzavíratelných boxech představuje pes s náhubkem upevněný na vodítku.

V oblasti odškodnění za usmrcení či zranění cestujícího během přepravy je v České republice oprávněná osoba odkázána na řízení o náhradě škody podle OZ. V německém právním řádu však existuje zvláštní úprava obsažená v zákoně o

ručení, který upravuje odpovědnost provozovatele železničního provozu za smrt či zranění osoby v takovém provozu. Oba zákony nicméně uvádějí totožné dílčí složky, které oprávněné osobě při tomto typu odškodnění náleží.

V případě odřeknutí spoje, zpoždění spoje či při ztrátě spoje přípojného, má cestující v České republice i v Německu stejné možnosti dalšího postupu. Může buďto využít jiného vhodného spoje nebo může vrátit nevyužitý doklad, za což mu bude navráceno zaplacené jízdné. Obě úpravy pak uvádějí další možnost, a to využití jiného přepravního prostředku k cestě do cílové stanice, za což pak cestujícímu náleží náhrada vynaložených nákladů, nebo pokud nelze takovouto alternativní přepravu zajistit, náleží cestujícímu náhrada výdajů na ubytování. V těchto případech je však znatelný rozdíl v jejich aplikaci a v jejich prvních základech. I když v Německu je možnost využití alternativní přepravy zakotvena zákonem, v České republice je tato možnost uváděna až v SPPO ČD, tedy předpisem bez obecné závaznosti. Nárok cestujícího na ubytování vzniká v Německu až pokud by tyto náklady byly menší než náklady na alternativní přepravu, zatímco v České republice lze cestujícího bezplatně ubytovat jen pokud nelze alternativní přepravu využít (o čemž rozhoduje pověřená zaměstnanec dopravce). Rozdíl je pak také v samotné náhradě těchto nákladů. Zatímco v Německu je náhrada nákladů jak za ubytování, tak i za využití alternativní přepravy maximálně 80 EUR (cca 2.030,- Kč), v České republice náleží oprávněné osobě v případě využití alternativní přepravy pouze 1.500,- Kč, v případě využití ubytování obdrží ubytovací voucher, jehož hodnota není blíže SPPO ČD specifikována. Lze tak shrnout že v obou případech bude primárně usilováno o alternativní přepravu cestujícího do cílové stanice, a až sekundárně bude navrhováno jeho ubytování, nicméně v každém státě bude mezi těmito možnostmi vybíráno na základě jiného parametru.

Rozdílnou úpravu lze nalézt také v problematice domněnky o ztrátě zavazadla, stejně tak v problematice určování náhrady škody za takovou ztrátu. V Německu se zavazadlo považuje za ztracené po uplynutí 14 dnů od doby, kdy o jeho vydání požádala oprávněná osoba. Na rozdíl od Německa není v České republice nutné, aby oprávněná osoba o zavazadlo a jeho vydání speciálně žádala, a za ztracené se považuje po uplynutí 15 dnů od uplynutí dodací lhůty, nebylo-li v této lhůtě připraveno k výdeji cestujícímu dopravcem. Oproti německé úpravě je tak z pohledu oprávněné osoby prospěšnější česká úprava, podle které lze od

počátku jasně určit, kdy nejdříve bude naplněna domněnka ztraceného zavazadla a bude tak moci oprávněná osoba uplatnit své nároky z přepravní smlouvy, kdežto v německé úpravě je naplnění domněnky ztráty zavazadla vázána na podmínku žádosti o vydání zavazadla. Odlišná je také výše náhrady škody v případě úplné či částečné ztráty zavazadla. Například pokud oprávněná osoba nedokáže prokázat skutečnou výši škody v příčinné souvislosti se ztrátou zavazadla, náleží jí v České republice odškodné až ve výši 1.500,- Kč za kus zavazadla, v případě přepravy v rámci německých hranic je to až 300 zúčtovacích jednotek ve smyslu úmluvy COTIF, tedy přibližně 9.400,- Kč za kus zavazadla.

V případě částečného či úplného poškození, náleží v obou případech oprávněné osobě shodně odškodnění odpovídající skutečné škodě na zavazadle, a to až do výše, která by náležela v případě úplné ztráty tohoto zavazadla.

Opožděné vydání zavazadla je jedna z dalších problematik na úseku přepravy osob, která je jak v České republice, tak v Německu upravena rozdílně. Dle české úpravy náleží oprávněné osobě maximálně polovina zaplaceného přepravného, kdežto německá úprava nejen v tomto případě přejímá doslovné znění CIV, a limituje odškodnění za prodlení s vydáním zavazadla výší až 300 zúčtovacích jednotek ve smyslu COTIF, tedy přibližně 9.400,- Kč. Lze předpokládat, že obdobně jako při náhradě za ztracení či poškození zavazadla, i v tomto případě může cestující v Německu očekávat několikanásobně vyšší odškodné.

Úpravy se rozcházejí také v délkách lhůt k uplatnění jednotlivých práv plynoucích z přepravní smlouvy. Nejzásadnějším rozdílem je určité lhůta k uplatnění nároku na náhradu škody v případě usmrcení či zranění cestujícího, která dle německého BGB činí 30 let ode dne kdy k usmrcení či zranění došlo. Oproti tomu česká úprava pracuje pouze se subjektivní tříletou lhůtou, která plyne ode dne, kdy se oprávněná osoba o tomto nároku a existenci újmy dozvěděla, resp. dozvědět se měla a mohla.¹⁸⁶ Několikanásobně delší německá lhůta tak dává větší možnost oprávněné osobě tento nárok vznést, a je tak zvýšena i pravděpodobnost, že se dočká přiměřeného odškodného, které by pokrylo náklady spojené s léčením, náhradu mzdy za snížení pracovní schopnosti, ale v neposlední řadě i duševní útrapy pozůstalých.

¹⁸⁶ Srov. § 636 odst. 3 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník

Porušení zákazu kouření je dle SPPO ČD důvodem pro vyloučení cestujícího z přepravy, kdežto dle PP DB je takové jednání cestujícího postihováno pokutou. Ostatní důvody pro vyloučení cestujícího z přepravy už ale oba zástupci národních dopravců uvádějí totožně, včetně požadavku v podobě doprovodu dítěte mladšího šesti let, které bez takového doprovodu nemůže být přepravováno. Německé úprava nicméně na rozdíl od české úpravy neklade konkrétní požadavek na to, kdo doprovázející osobou musí být, resp. jaký je její minimální věk.

Co je však nutno připočíst ku prospěchu české právní úpravy je určité úprava odpovědnosti za nedodržení přepravního standardu, který dopravce předem slíbí. Má se tím na mysli nedodržení funkčnosti WiFi, topení, klimatizace a další standardy, jejich nedodržení snižují komfort cestujícího při přepravě. Touto problematikou se nicméně německý železniční dopravce pro osobní přepravu vůbec nezaobírá. Lze spekulovat, zda je to dáno větší připraveností německého dopravce oproti českým podmínkám, ve kterých k porušení těchto standardů dochází v provozu poměrně často, především proto, že vozové depo disponuje pouze staršími, spíše už vysloužilými soupravami, zatímco Německo je v technické výbavě na vyšší úrovni než Česká republika.

Na rozdíl od české úpravy, je jednoznačné, že německá právní úprava přepravy osob po železnici o něco důrazněji reflektuje nařízení EU o právech a povinnostech cestujících, a tím i přibližuje vnitrostátní přepravu podmínkám přepravy mezinárodní. Ačkoliv to znamená snižování rozdílu podmínek vnitrostátní a mezinárodní přepravy, je otázkou, zda tím není postupně ztracena identita a svévole národní úpravy, která se postupně historicky vyvíjela, než dosáhla dnešní podoby.

6.1.2. Nákladní železniční přeprava

V přepravě zboží jsou rozdíly v těchto národních úpravách o něco více znatelnější, než je tomu u přepravy osob. Vyjma toho, že shodně požadují nákladní list jako důkaz o uzavření přepravní smlouvy, lze shrnout, že se jinak ve všech významných bodech rozcházejí.

Zcela nejzásadnější odchylkou je úprava dodací lhůty zboží. Zatímco česká úprava jasně odděluje lhůtu k výpravě zboží k přepravě a lhůtu samotné přepravy, a zároveň stanoví jejich maximální doby trvání, německá úprava tuto oblast nechává zcela na dohodě smluvních stran. Chybějící limity však mohou vyvolávat

řadu sporů, pokud chybí takováto dohoda, zejména pak může být problematické určení okamžiku, od kterého oprávněná osoba již může uplatnit práva z přepravní smlouvy, především pak uplatnit nárok na náhradu škody v případě ztracení zásilky.

I když obě úpravy shodně přiznávají odpovědnost za naložení zásilky odesílateli, poněkud překvapivý v úpravě odpovědnosti za její vyložení. Česká úprava v celku racionálně přisuzuje odpovědnost za vykládku příjemci zásilky, tedy osobě, které má být zásilka vydána. Oproti tomu německá úprava přisuzuje odpovědnost za provedení vykládky opět odesílateli. Z pohledu odesílatele je to určitá zátěž při realizaci přepravy, neboť vezmeme-li v potaz modelovou situaci, kdy je zásilka přepravována z jednoho konce Německa na druhý, lze předpokládat, že odesílatel se vykládky v cílové stanici osobně nezúčastní. Odesílatel je tudíž nucen zajistit si důvěryhodnou osobu, která v odesílatelově zastoupení dohlédne na řádné vyložení zásilky v cílové stanici.

Značné rozdíly jsou rozpoznatelné také při odškodňování částečného či úplného poškození zásilky. Zatímco česká úprava vychází při určení výše odškodnění ze skutečné hodnoty zásilky v době jejího předání dopravci, a limituje toto odškodnění hodnotou příslušející za její úplné ztracení, německá úprava vychází z tržní hodnoty zásilky, případně hodnoty obdobného druhu zboží, a limituje odškodnění zejména maximální částkou za jeden kilogram poškozené zásilky.

Obdobně se úpravy rozcházejí také v úpravě náhrady škody za úplné či částečné ztracení zásilky. Za ztracenou se podle české úpravy zásilka považuje, pokud není do 30 dnů ode dne následujícího od uzavření přepravní smlouvy připravena k předání příjemci. Německá úprava zásilku považuje za ztracenou po uplynutí sice pouze 20 dnů, ale až od okamžiku skončení dodací lhůty, čímž se vracíme, k již výše zmíněnému problému s jejím určením.

Odškodnění v případě úplné ztráty zásilky je českou právní úpravou limitováno skutečnou hodnotou zásilky v době jejího předání dopravci, kdežto německá úprava přiznává oprávněné osobě obdobně jako v případě poškození zásilky odškodnění, které je limitováno počtem zúčtovacích jednotek ve smyslu COTIF za kilogram hrubé váhy zásilky. Podle německé právní úpravy je tak možné, že oprávněné osobě může být přiznán nárok na odškodnění, které však bude v nižší částce, než je skutečná hodnota zásilky.

Při prodlení s předáním zásilky rozlišuje česká úprava náhradu za škodu způsobnou přímo na zásilce, náhradu za škodu způsobenou jinak, než škodou na zásilce a zároveň je také vrácena jedna desetina z přepravného za každých 24 hodin v prodlení. Německá úprava v této problematice značně jednodušší, a přiznává odškodnění až do výše trojnásobku přepravného, aniž by bylo požadováno rozlišení škody přímo vzniklé na zásilce, či jinak.

V neposlední řadě se od sebe obě úpravy odklání i v úpravě lhůty k uplatnění práv z přepravní smlouvy a jejího promlčení. V České republice je nutné práva z přepravní smlouvy uplatnit do šesti měsíců od doby kdy došlo k výdeji zásilky, případně od doby, kdy takovému výdeji mělo dojít, přičemž platí, že tato práva jsou promlčena až po uplynutí tří let od výdeje, nebo od okamžiku, kdy k výdeji mělo dojít. Oproti tomu v Německu zanikají tyto nároky již po uplynutí jednoho roku od výdeje zásilky, případně od doby, kdy vydána být měla.

Ačkoliv má Česká republika s Německem společný historický základ a bylo by tak oprávněné se domnívat, že i právní úprava přepravy po železnici bude více či méně podobná, je zřejmé, že jsou znatelné místy až propastné rozdíly, ať už v tom, že některé instituty nejsou v některé z národních úpravě zahrnuty nebo je každá z nich upravuje odlišným způsobem.

6.2. Zhodnocení české a německé právní úpravy vůči COTIF

Srovnání národních úprav vůči COTIF a jeho přípojků CIV a CIM bylo jednotlivě vždy pro příslušnou národní právní úpravu provedeno již v předchozích kapitolách. Z těchto provedených rozborů je patrné, že národní právní úpravy přepravy osob či zboží po železnici jsou si s mezinárodní úpravou v ledasčem blízké, ale jsou i oblasti, ve kterých mezinárodní úprava raději odkazuje na některou z vnitrostátních úprav, a stejně tak existuje i problematika, jejíž úpravu bychom v mezinárodní úpravě nenašli vyřešenou ani odkazem na úpravu vnitrostátní. Lze tak uvést některá doporučení, která by byla vhodná doplnit do znění úmluvy COTIF a jejích přípojků.

Na úseku osobní přepravy lze za žádoucí považovat zařazení podrobnějších podmínek pro přepravu živých zvířat. V současné podobě jsou předpoklady pro přepravu zvířat nastaveny příliš obecně, lze až říci vágně, neboť jediným omezením je požadavek, aby zvíře nenapáchalo během přepravy škodu dopravci či ostatním cestujícím. Bylo by vhodné úpravu rozšířit například o požadavky na způsob jakým

jsou zvířata přeprava, tedy zda jsou přepravována v přenosných schránkách, či na vodítku, jako je tomu v obou vnitrostátních úpravách. Účelný by pravděpodobně byl seznam zvířat, která přepravovat lze, a která ne.

V přepravě osob a jejich zavazadel na mezinárodní úrovni jsou hned dvě oblasti úpravy, které na rozdíl od těch vnitrostátních zcela chybí. První oblastí, jež by bylo účelné zařadit do mezinárodní úpravy je vyřešení situace, kdy přeprava není ani z části provedena, ať už pro překážky ze strany dopravce nebo pro překážky, které dopravce nedokáže ovlivnit. Druhou takovouto oblastí je odškodnění v případě nedodržení přepravních standardů, tedy náhrada újmy například při nefunkčním topení, či klimatizaci. Vezmeme-li v potaz, že při mezinárodní přepravě je typicky překonáváno několik stovek či dokonce tisíce kilometrů přepravní trasy, je z pohledu cestujícího nepříjemné a nekomfortní, aby byl v letním období přepravován v přehřátých vozech, či naopak v zimě bez funkčního topení. Obdobně pak lze za základní přepravní standard považovat i funkční WiFi připojení, a to především proto, že dnes je připojení k internetu aspektem každodenního fungování jedince, a připojení k WiFi lze nalézt už například i na tramvajových či autobusových zastávkách. Proto by po vzoru České republiky měl být cestujícímu jednorázově vynahrazen některý z těchto standardů, pokud při přepravě chybí.

Ačkoliv je prozatím úprava rezervace místa záležitostí výhradně smluvních přepravních podmínek dopravců, nikoliv záležitostí zákonných úprav, lze uvažovat o zařazení i této problematiky do ustanovení úpravy mezinárodní. Při vnitrostátní přepravě osob je čím dál větším zvykem, že si cestující dopředu sám vybere a zarezervuje své místo. Rezervace místa je v České republice ve většině případů součástí zakoupení samotné jízdenky, případně je za zakoupení místenky účtován jednorázový poplatek. Možnost výběru vlastního sedadla by tak bylo trefným benefitem k zakoupení mezinárodní jízdenky.

Na úseku mezinárodní nákladní přepravy by bylo účelné zvážit změnu úpravy dodací lhůty, respektive změnit okamžik počátku jejího běhu. Nyní počíná běžet dodací lhůta okamžikem převzetí zboží k přepravě. Oproti tomu v České republice počíná běžet dodací lhůta odbytím půlnoci dne následujícího po dni, ve kterém byla uzavřena přepravní smlouva. Česká úprava se v tomto ohledu zdá jednoznačnější, a není pochyb o tom, kdy dodací lhůta počala běžet.

Obecně lze uzavřít, že obě vnitrostátní úpravy jsou s úmluvou COTIF úzce spojeny, a přípojky COTIF na mnohých místech na vnitrostátní úpravu přímo odkazuje. Nicméně je nutné uvést, že v ustanoveních německé právní úpravy je o mnoho více než v české úpravě znatelné, že se Německá úprava snaží co nejvíce sjednotit s nařízením EU o právech a povinnostech cestujících a tím i s úpravou obsaženou v příloze CIV, který tvoří přílohu tohoto nařízení.

Sjednocování přepravních podmínek napříč Evropou je žádoucí, především s ohledem na vzrůstající popularitu železniční přepravy. To může být způsobeno řadou okolností, ať už je to pohodlnost cestujících při dojíždění do zaměstnání z důvodu ceny pohonných hmot či nedostatku parkovacích míst ve větších městech, nebo ať už je to u důvodu řešení moderních témat dnešní doby, jako je dopad uhlíkové stopy na životní prostředí při cestování na větší vzdálenosti prostřednictvím letecké dopravy. Z těchto, ale i z řady dalších důvodů by bylo efektivní nastavit jednotlivé vnitrostátní úpravy států v rámci Evropy jednotně ale zároveň tak, aby reflektovala dosavadní poznatky členských států v oblasti přepravy.

Adekvátní by bylo také větší přiblížení mezi vnitrostátními právními úpravami a mezinárodní úpravou, především na úseku přepravy osob. V současné době je cestujícímu při vnitrostátní přepravě přiznáváno odškodnění v jiné výši, než je tomu při mezinárodní přepravě, nebo jsou tyto nároky navíc vypočítávány jinými způsoby. V důsledku většího sblížení vnitrostátních a mezinárodní úpravy by se cestující lépe orientoval v jeho nárocích plynoucích mu z přepravní smlouvy.

Závěr

Jak již autorka nastínila v úvodu, primárním cílem této diplomové práce bylo seznámit čtenáře s právní úpravou přepravy po železnici jak na úrovni mezinárodní, tak na úrovni vnitrostátní, zejména pak v České republice a ve Spolkové republice Německo. Sekundárně se autorka snažila provést analýzu a vzájemnou komparaci těchto tří úprav navzájem mezi sebou, a především akcentovat shodné body, ale i jejich odchylky. V neposlední řadě se autorka pokusila prezentovat její úvahy nad tím, co by doporučila jako vhodné doplnění jednotlivým úpravám na základě provedené analýzy.

Komparaci jednotlivých právních úprav autorce usnadnily doprovodné komparační tabulky, které autorka vytvořila a připojila jako přílohy této diplomové práce.

Autorka se odůvodněně dle závěrů jednotlivých provedených komparací právních úprav domnívá, že jako nevhodnější právní úpravu přepravy po železnici na úseku osobní i nákladní dopravy, lze hodnotit úpravu podle českého právního řádu. Podle provedeného rozboru je jednoznačné, že tato úprava vystihuje všechny potřebné body, od okamžiku uzavření přepravní smlouvy, přes povinnost dopravce k náhradě škody způsobené cestujícímu či oprávněné osobě včetně její maximální výše, povinnosti odesílatele při přepravě zásilky, po stanovení lhůt k uplatnění práv z přepravní smlouvy. Oproti tomu přípojky CIV a CIM úmluvy COTIF některé body upravuje pouze okrajově, nebo obdobně jako v úpravě německé některé zásadní body zcela chybí. Česká právní úprava se navíc jeví jako srozumitelnější, a z pohledu laika je tak i lépe pochopitelná.

Ačkoliv je česká právní úprava komplexnější než její mezinárodní nebo německý ekvivalent, neznamená to, že by se neměl český právní řád v čem inspirovat od ostatních. V úvahu připadá především na úseku nákladní železniční přepravy úprava odpovědnosti dopravce za znehodnocení dokladů doprovázející zásilku například ztrátou či jejich poškozením, nebo dokonce nesprávným použitím při jednání s úřady. Smluvní přepravní podmínky ČD Cargo, a.s. tuto odpovědnost okrajově sice zmiňuje, ale rozhodně ne v takové kvalitě, aby se dalo říci, že takováto úprava je jednoznačná. Navíc lze uvažovat i to, že se tato problematika řadí mezi ty, které by měly být řešeny na zákonné úrovni, nikoliv pouze předpisy bez obecné závaznosti.

Německá právní úprava by měla zejména implementovat úpravu výpravní a přepravní lhůty, a především stanovit maximální délku dodací lhůty pro přepravu zásilek, jako je tomu v úpravě české i mezinárodní. Došlo by k tím obzvláště k eliminaci sporů ohledně prodlení s doručením zásilky v případě, že dodací lhůta nebyla dohodou nijak stanovena.

Čím byla autorka nejvíce překvapena bylo zjištění, že ani německá ani mezinárodní úprava se na rozdíl od české právní úpravy nezabývá problematikou dodržování přepravních standardů na úseku osobní přepravy. Zatímco se takové samozřejmosti jako topení, klimatizace, funkční elektrické zásuvky či funkční internetové připojení mohou v dnešní době zdát jako samozřejmost při cestování vlakem, ne vždy jsou tyto standardy dodrženy. Český dopravce České dráhy, a.s. proto v takové situaci přiznává cestujícímu nárok na jednorázově odškodnění, kdežto při mezinárodním cestování nebo při cestování podle německého právního řádu, se tohoto odškodnění cestující nedočká. Otázkou však zůstává, zda tento problém nesouvisí s technickou vybaveností železničních dopravců, tedy zda dopravce v Německu tento problém jednoduše nemusí řešit, protože k němu nedochází, a pokud ano, jsou to zcela výjimečné situace. Oproti tomu v Česku je, alespoň podle vlastní zkušenosti autorky, nedodržení přepravních standardů vcelku na denním pořádku, a proto se zřejmě alespoň takto snaží České dráhy, a.s. kompenzovat tyto nedostatky.

S ohledem na řadu odchylek dotčených právních úprav by bylo žádoucí navzájem úpravy alespoň v některých bodech sjednotit, a tím i nastavit jednotné přepravní podmínky a standardy. Cestování vlakem je dnes hojně využívaným způsobem přepravy jak na krátké, střední i dlouhé trasy. I v nákladní dopravě má železnice své místo, především pro svou několikanásobně vyšší kapacitu vozů oproti automobilové nákladní dopravě. Zatímco v současné době je přeprava letadly i automobily ošemetnou otázkou pro ochranu životního prostředí, vychází z této problematiky železniční přeprava jako šetrnější. I proto lze existenci železniční přepravy a její další vývoj vpřed očekávat i do budoucna. Bylo by tak vhodné, aby i právní úprava přepravy po železnici držela krok, a především na úseku přepravy osob a zavazadel zohledňovala stále se zvyšující nároky cestujících.

Resumé

The primary goal of this thesis is to give reader the comprehensive overview of the legal regulations of rail transport, both international and in the Czech Republic and Federal Republic of Germany. Secondary goal is analysis and comparison of these regulatinos, and highlight their differences.

The first chapter deals with the definition of important terms and with the types of transportation. The second chapter focuses on historical developments of carriage by rail.

The third chapter is based on description of international sources of legislation. It focuses on primary and secondary sources of the European Union, and Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) and its two appendices, A and B, namely Uniform Rules concerning the Contract of International Carriage of Passangers by Rail (CIV) and Uniform Rules concerning the Contract of International Carriage of Goods by Rail (CIM).

The fourth chapter deals with the description of legal modification of carriage by rail in the Czech Republic. Also the Czech legal regulations are compared with the COTIF regulation.

The fifth chapter is similar to the fourth, except it deals with german legal regulation of carriage by rail in comparison with the COTIF regulation..

In the sixth and also the last chapter there are compared both national legal regulations, Czech and German. Emphasis is placed on their differences. Also there are represented possible considerations for appropriate amendments of individual legal regulation.

Seznam použité literatury a jiných pramenů

Odborné publikace

- DE CET, Mirco a Alan KENT. *Lokomotivy: encyklopedie*. Čestlice: Rebo, 2006. 303 stran. ISBN 80-7234-555-9.
- DVOŘÁK, Jan, Jiří ŠVESTKA a Michaela ZUKLÍNOVÁ. *Občanské právo hmotné*. Praha: Wolters Kluwer, 2013. ISBN 978-80-7478-325-8.
- FIALA Josef. Vyšší moc. In: HENDRYCH, Dušan, BĚLINA, Miroslav, FIALA, Josef, ŠÁMAL, Pavel, ŠTURMA, Pavel, ŠTENGLOVÁ, Ivana, KARFÍKOVÁ, Marie. *Právní slovník*. 3. vydání. Praha: C.H. Beck, 2009. Beckovy odborné slovníky. ISBN 978-80-7400-059-1.
- FRINTA, Ondřej. *Smlouva o přepravě osoby v novém soukromém právu*. Praha: Wolters Kluwer, 2018. Právní monografie (Wolters Kluwer ČR). ISBN 978-80-7552-886-5.
- HLAVAČKA, Milan. *Železnice Čech, Moravy a Slezska*. Praha: NN III, 1995. 152 stran. ISBN 80-900962-8-x.
- HRÁDEK, Jiří. *Smlouvy o přepravě v občanském zákoníku*. 1. vydání. Praha: Nakladatelství C. H. Beck, 2016, 240 stran. ISBN 978-80-7400-634-0.
- HULMÁK, Milan a kol. *Občanský zákoník VI. Závazkové právo. Zvláštní část (§ 2055–3014)*. 1. vydání. Praha: Nakladatelství C. H. Beck, 2014, s. 1611.
- KINCL, Jaromír, SKŘEJPEK, Michal a URFUS, Valentin. *Římské právo*. 1. vyd. Praha: C.H. Beck, 1995. 386 s. Právní učebnice. ISBN 80-7179-031-1.
- KOPECKÝ, Martin. *Správní právo. Obecná část*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2019. 536 stran. ISBN 978-80-7400-727-9.
- KRÁL, Richard. Nařízení v ES. In: HENDRYCH, Dušan, BĚLINA, Miroslav, FIALA, Josef, ŠÁMAL, Pavel, ŠTURMA, Pavel, ŠTENGLOVÁ, Ivana, KARFÍKOVÁ, Marie. *Právní slovník*. 3. vydání. Praha: C.H. Beck, 2009. Beckovy odborné slovníky. ISBN 978-80-7400-059-1.

- KUČERA, Zdeněk a kol. *Mezinárodní právo soukromé*. 8. vydání. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., 2015. 430 stran. Právnické učebnice. ISBN 978-80-7380-550-0.
- KUČERA, Zdeněk a kol. *Právo mezinárodního obchodu*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2008. 407 s. Právnické učebnice. ISBN 978-80-7380-108-3.
- LOJDA, Jiří. *Zákon o drahách, Komentář*. Praha: Wolters Kluwer ČR, a.s., 2017. 300 stran. ISBN 978-80-7552-756-1.
- NOVÁK, Radek, ZELENÝ, Lubomír, PERNICA, Petr, KOLÁŘ, Petr. *Přepavní, zasílatelské a logistické služby*. Praha: Wolters Kluwer ČR, a.s., 2011. 392 s. ISBN 978-80-7357-735-3.
- OUTLÁ, Veronika, PEZL, Tomáš. *Úvod do studia práva EU*. 1. vyd. Plzeň: Západočeská univerzita, 2002. 233 s. ISBN 80-7082-882-X.
- PERNICA, Petr. *Doprava a zasílatelství*. Praha: ASPI Publishing, 2001. ISBN 80-86395-13-8.
- POLÁČEK, Bohumil. *Kapitoly z mezinárodního dopravního práva II*. Vydání první. Praha: Wolters Kluwer, 2016. 454 stran. Právní monografie. ISBN 978-80-7552-424-9.
- SEDLÁČEK, Pavel a Michal FLORIÁN. *Vybrané otázky z přepravy a zasílatelství*. Praha: Wolters Kluwer, 2017. Právo prakticky. ISBN 978-80-7552-573-4.
- SELTENREICH, Radim. *Dějiny vědy soukromého práva v Německu: od počátku 19. století do konce druhé světové války*. 1. vyd. Praha: PF UK Praha, 1998. 112 s. ISBN 80-85889-17-X.
- SOUŠEK, Jaroslav, Miroslav STEHLÍK a Helena SAMSELYOVÁ. *Přepavní řád pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu: s komentářem*. Olomouc: ANAG, 2002. ISBN 80-7263-119-5.
- STEJSKAL, Petr. *Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF): ve znění pozměňovacího protokolu ze 3. června 1999 včetně komentářů*. Praha: Pro

Ministerstvo dopravy vydává NADATUR, 2006. 243 stran. ISBN 80-7270-026-X.

- SVOBODA, Pavel. *Úvod do evropského práva*. Vydání páté. V Praze: C.H. Beck, 2013. xx, 412 stran. Beckovy mezioborové učebnice. ISBN 978-80-7400-488-9.
- ŠTĚPÁN, Miloslav. *Přehledné dějiny československých železnic 1824-1948*. Praha: Dopravní nakladatelství, 1958. 269 stran.
- ŠTĚRBA, Roman. *Přepravní právo*. Praha: Česká technika - nakladatelství ČVUT, 2006. 137 stran. ISBN 80-01-03426-7.
- TUZAR, Antonín, Vladimír SVOBODA a Petr MAXA. *Teorie dopravy*. Praha: Vydavatelství ČVUT, 1997. ISBN 80-01-01637-4.
- ZELENÝ, Lubomír. *Osobní přeprava*. Praha: ASPI, 2007. ISBN 978-80-7357-266-2.

Elektronické prameny

- LOJDA Jiří. *Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF) – Komentář* [online], aktualizovaný stav ke dni 19. 1. 2020, Nové ASPI, [cit. 2020-02-07]. Dostupné z www.noveaspi.cz
- Members. *OTIF: Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail* [online]. [cit. 2019-11-23]. Dostupné z: http://otif.org/en/?page_id=51
- Základní údaje. *Správa železnic* [online]. [cit. 2020-02-08]. Dostupné z: <https://www.szdc.cz/o-nas/vse-o-sprave-zeleznic/zakladni-udaje>
- Synopse aller Änderungen der EVO am 01.08.2019. *Buzer.de: Bundesrecht - tagaktuell konsolidiert - alle Fassungen seit 2006* [online]. [cit. 2020-03-01]. Dostupné z: <https://www.buzer.de/gesetz/5099/v217944-2019-08-01.htm>

Právní předpisy

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

- Zákon č. 89/2012 Sb., *občanský zákoník*
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 ze dne 23. října 2007 *o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě*
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 *o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru*
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 593/2008 ze dne 17. června 2008 *o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy* (Řím I.)
- Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF), publikována jako vyhláška ministerstva zahraničních věcí ve Sbírce zákonů pod č. 8/1985 Sb.
- Přípojek A k úmluvě COTIF – *Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě zboží* (CIM)
- Přípojek B k úmluvě COTIF – *Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě osob* (CIV)
- Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 175/2000 Sb., *o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu*
- Nařízení vlády č. 1/2000 Sb., *o přepravním řádu pro veřejnou drážní nákladní dopravu*
- Zákon č. 266/ 1994 Sb., *o drahách*

Judikatura

- Rozsudek Vrchního soudu v Praze ze dne 30. 8. 1998, č. j. 6 A 67/96-22

Zahraniční právní a jiné předpisy

- Handelsgesetzbuch in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 4100-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 12. Dezember 2019 (BGBl. I S. 2637)

- Allgemeines Eisenbahngesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 8. Juli 2019 (BGBl. I S. 1040)
- Eisenbahn-Verkehrsordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 20. April 1999 (BGBl. I S. 782), die zuletzt durch Artikel 9 des Gesetzes vom 30. November 2019 (BGBl. I S. 1942)
- Beförderungsbedingungen Deutsche Bahn AG
(https://www.bahn.de/p/view/mdb/bahnintern/agb/gesamt_2020/mdb_307509_befrderungsbedingungen_der_db_ag_-_stand_17_02_2020.pdf)
- Beförderungsbedingungen für Reisegepäck
(https://www.bahn.de/p/view/mdb/bahnintern/agb/gesamt_2020/mdb_307509_befrderungsbedingungen_der_db_ag_-_stand_17_02_2020.pdf)
- Allgemeine Leistungsbedingungen der DB Cargo AG
(https://www.dbcargo.com/resource/blob/4607916/7a81d43ac2c9d9a147da9959faf0ba77/ALB_Preisliste-2020-data.pdf)

Ostatní zdroje

- Smluvní přepravní podmínky Českých drah pro veřejnou drážní osobní dopravu, účinné od 15. 12. 2019, vydané pod č. j. 58 221/2019-O14
- Smluvní přepravní podmínky ČD Cargo, a.s., úplné znění účinné od 1. 1. 2020 vydané pod č. j. 2668-2019-O7

Přílohy

Příloha č. 1 – přehled porovnání nejzásadnějších bodů mezinárodní a české vnitrostátní právní úpravy přepravy osob po železnici

Právo či povinnost	CIV – Přípojek A k Úmluvě COTIF	Vnitrostátní právní úprava*
Okamžik uzavření přepravní smlouvy	Není výslovně upraveno; přepravní smlouva se zaznamenává v přepravních dokladech	Uplatněním práva nastoupením do vozidla s platným jízdním dokladem
Prokázání uzavření přepravní smlouvy	Přepravní doklad	Jízdní doklad
Přeprava zavazadel	Příruční zavazadlo bezplatně, cestovní zavazadlo za dovozně	Ruční zavazadlo bezplatně; spoluzavazadlo za přepravné
Přeprava zvířat	Bez zvláštních omezení, jen nesmí způsobit škodu	Pouze v přenosných zcela uzavíratelných schránkách; výjimkou je pes (s náhubkem na vodítku)
Náhrada škody v případě usmrcení cestujícího a její maximální výše	Zahrnuje nutné výdaje vzniklé úmrtím cestujícího (náklady na převoz a pohřeb) a náhradu škody v souvislosti s léčením pokud smrt nenastala okamžitě; max. 175.000 ZJ**	Dle OZ
Náhrada škody v případě zranění cestujícího a její maximální výše	Zahrnuje nutné výdaje (zejména na ošetření a léčbu, výdaje za přeprav) a majetkovou újmu vzniklou v důsledku úplné nebo částečné pracovní neschopnosti; max. 175.000 ZJ	Dle OZ

Odpovědnost za odřeknutí spoje, zpoždění spoje nebo zmeškání přípojného spoje	Náhrada škody zahrnuje přiměřené výdaje na přenocování a informování čekajících osob; možnost liberace	Vzniká právo na přepravu nejvhodnějším spojem, právo ne bezplatnou přepravu do nástupní stanice nebo vrácení jízdného za neprojetý úsek; pokud nelze přepravu dokončit, vzniká právo na náhradu ubytovacích výdajů a informování čekajících osob; při určitých podmínkách lze provést náhradní přepravu do cílové stanice (náhrada max 1.500,- Kč)	
Odpovědnost dopravce v případě neprovedení přepravy	Není upraveno.	Právo cestujícího na navrácení jízdného	
Domněnka o ztrátě zavazadla	Zavazadlo se bez dalšího považuje za ztracené nebylo-li vydáno nebo připraveno k vydání do 14 dnů poté, co o něj oprávněná osoba požádala	Za ztracené se považuje zavazadlo, které nemohlo být do 15 dnů od uplynutí dodací lhůty být přichystáno k výdeji	
Náhrada škody v případě částečné a úplné ztráty zavazadla	Pokud je výše škody prokázána:	Odškodnění v reálné výši, které nepřesahuje 80 ZJ za každý chybějící kilogram nebo 1200 ZJ za kus zavazadla	Při úplné ztrátě zahrnuje přepravné v plné výši a cenu ztraceného zavazadla; při částečné ztrátě se určuje poměrně ke ztracené části; pokud neprokáže skutečnou cenu, max. 100,- Kč/kg nebo 1.500,- Kč/kus

	Pokud není výše škody prokázána:	Paušální odškodnění ve výši 20 ZJ za každý chybějící kilogram nebo 300 ZJ za kus zavazadla	
Náhrada škody v případě úplného či částečného poškození zavazadla	Odškodnění odpovídající znehodnocené části zavazadla; při úplném poškození nepřesáhne částku odpovídající úplné ztrátě; obdobně při částečném poškození	Náleží náhrada škody odpovídající škodě na zavazadle, max. výše odpovídající úplné ztrátě zavazadla	
Odpovědnost za opožděné vydání zavazadla	Za každých započatých 24h, max. za 14 dní; pokud zároveň vzniklo poškození náleží 0,80 ZJ za kilogram nebo 14 ZJ za každý kus; pokud jen opoždění tak 0,14 ZJ za kilogram a 2,80 ZJ za kus zavazadla	Náhrada ve výši 1/10 přepravného za započatý den; max. ½ přepravného	
Odpovědnost za nedodržení přepravních podmínek, nedodržení přepravních standardů	Není upraveno.	Vrácení rozdílu jízdného při jiné vozové třídě, vrácení příplatku za vlak vyšší třídy, apod.; 30,- Kč za nefunkční WiFi, topení, klimatizaci apod.	
Lhůta k uplatnění práv z přepravní smlouvy	Při usmrcení či zranění nejpozději do 12 měsíců poté, co se oprávněná osoba o újmě dozvěděla; při opožděném vydání do 21 dnů od opožděného vydání; ostatní	Práva z přepravní smlouvy nejpozději do šesti měsíců od prvního dne platnosti jízdního dokladu (např. vzdání se další jízdy pro zpoždění vlaku); nárok na	

	obecně zanikají převzetím zavazadla	odškodnění nejpozději do tří měsíců po skončení platnosti jízdního dokladu (např. odřeknutí vlaku); nižší komfort pouze na palubě vlaku
Důvody pro vyloučení z přepravy	Cestující představuje nebezpečí; je neúnosným způsobem na obtíž spolucestujícím	Nezaplacení přírážky a náhrady za zpoždění na místě; pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek ve stavu, kdy ohrožuje sebe a jiné osoby; cestující porušující zákaz kouření, apod.; dítě mladší 6 let lze přepravovat jen v doprovodu osoby starší 10 let

* právní úprava obsažena v OZ, v PŘVDOD a SPP ČD

** ZJ = zúčtovací jednotka

Příloha č. 2 – přehled porovnání nejzásadnějších bodů mezinárodní a české vnitrostátní právní úpravy přepravy zboží po železnici

Právo či povinnost	CIM – Přípojek B k Úmluvě COTIF	Vnitrostátní právní úprava*
Okamžik uzavření přepravní smlouvy	Není výslovně uvedeno; přepravní smlouva ze zaznamenává do nákladního listu	Předání zásilky dopravci a potvrzení dopravce o převzetí v nákladním listu
Prokázání uzavření přepravní smlouvy	Nákladní list	Nákladní list
Dodací lhůta	Složena z lhůty výpravní a přepravní; počíná běžet	Složena z lhůty výpravní a přepravní; počíná plynout od

	přijetím zboží k přepravě; stanoví se dohodou; pokud dohoda chybí CIM stanoví nejdelší dodací lhůty, které nelze překročit	00:00 dne následujícího po dni, v němž byla uzavřena přepravní smlouva
Výpravní lhůta	12 hodin	12 hodin
Přepravní lhůta	24 hodin za každých započatých 400 km (za určitých podmínek se prodlužuje – např. jiný rozchod kolejí, kombinovaná přeprava, v některých případech neběží)	24 hodin za každých započatých 200 km (za určitých podmínek se prodlužuje – při průjezdu vyjmenovaných žel. uzlů, při změně stanice určení atp., a v některých situacích neběží)
Odpovědnost za naložení zásilky	Dle dohody; pokud dohoda chybí provede nakládku vozové zásilky odesílatel	Odesílatel
Odpovědnost za vyložení zásilky	Dle dohody; pokud dohoda chybí provede vykládku vozové zásilky příjemce	Příjemce
Náhrada škody v případě částečného poškození zásilky a její maximální výše	Náhrada škody odpovídající snížené hodnotě zboží (procentní sazba o kterou byla hodnota snížena z hodnoty vypočtené dle burzy/tržní ceny/hodnota zboží stejného druhu + dovozní, clo atp.); max. částka, která by příslušela za částečnou ztrátu	Rozdíl ceny zásilky při předání do přepravy a ceny po částečné ztrátě či poškození + poměrná část přepravného; max. náhrada jako při úplné ztrátě či zničení
Náhrada škody v případě úplného poškození zásilky a její	Náhrada škody odpovídající snížené hodnotě zboží (procentní sazba o kterou byla hodnota snížena z hodnoty vypočtené dle burzy/tržní ceny/hodnota zboží stejného	Náhrada škody odpovídající ceně zásilky v době předání do přepravy dopravci + přepravné

maximální výše	druhu + dovozné, clo atp.); max. částka, která by příslušela za úplnou ztrátu	
Domněnka o ztrátě zásilky	Nebylo-li do 30 dnů od uplynutí dodací lhůty předáno příjemci nebo nebylo připraveno k vyzvednutí	Nebyla-li zásilka do 30 dnů ode dne následujícího po dni uzavření přepravní smlouvy připravena k odběru
Náhrada škody za částečnou ztrátu zásilky a její maximální výše	Náhrada škody vypočtená dle ceny na burze/ dle tržní ceny/ dle obecné ceny zboží stejného druhu; max. 17 ZJ* za každý chybějící kilogram + dovozné, clo, atp.	Rozdíl ceny zásilky při předání do přepravy a ceny po částečné ztrátě či poškození + poměrná část přepravného; max. náhrada jako při úplné ztrátě či zničení
Náhrada škody za úplnou ztrátu zásilky a její maximální výše	Náhrada škody vypočtená dle ceny na burze/ dle tržní ceny/ dle obecné ceny zboží stejného druhu; max. 17 ZJ* za každý chybějící kilogram + dovozné, clo, atp.	Náhrada škody odpovídající ceně zásilky v době předání do přepravy dopravci + přepravné
Náhrada škody při překročení dodací lhůty a její maximální výše	Náhrada škody max. čtyřnásobek přepravného	Náhrada skutečně vzniklé škody na zásilce + náhrada jiné škody než škody na zásilce skutečně prokázané max. do výše přepravného + náhrada 1/10 přepravného za započatých 24 hodin prodlení
Lhůta k uplatnění práv z přepravní smlouvy a její promlčení a prekluze	Nároky z přepravní smlouvy promlčeny po 1 roce (počíná běžet třicátým dnem po uplynutí dodací lhůty/ dnem dodání/ atp.); taxativně uvedené po 2 letech; zanikají přijetím zboží	6 měsíců od doby kdy došlo k výdeji zásilky/ 6 měsíců od doby, kdy měla být zásilka doručena dle přepravní smlouvy; prekluze 3 roky od výdeje zásilky/ 3 roky od doby, kdy měla být zásilka

		doručena dle přepravní smlouvy
Jiné	Odpovědnost dopravce za ztrátu, poškození nebo nesprávné použití dokladů k zásilce např. při jednání s celními úřady; až do výše odpovídající náhradě při úplné ztrátě zásilky	Odpovědnost dopravce za ztrátu, odloučení a nepoužití dokladů jakožto příloh nákladního listu, nestanovuje max, výši.

* právní úprava obsažena v OZ, v PŘVDND a SPP ČDC

** ZJ = zúčtovací jednotka

Příloha č. 3 – přehled porovnání nejzásadnějších bodů mezinárodní a německé vnitrostátní právní úpravy přepravy osob po železnici

Právo či povinnost	CIV – Přípojek A k Úmluvě COTIF	Německá právní úprava*
Okamžik uzavření přepravní smlouvy	Není výslovně upraveno; přepravní smlouva se zaznamenává v přepravních dokladech	Není výslovně upraveno; přepravní smlouva se zaznamenává v jízdních dokladech
Prokázání uzavření přepravní smlouvy	Přepravní doklad	Jízdní doklad
Přeprava zavazadel	Příruční zavazadlo bezplatně, cestovní zavazadlo za dovozní	Příruční zavazadlo bezplatně, cestovní zavazadlo za přepravní
Přeprava zvířat	Bez zvláštních omezení, jen nesmí způsobit škodu	Malá zvířata v přenosném boxu; větší pes na vodítku s náhubkem; ostatní přepravovat nelze
Náhrada škody v případě usmrcení	Zahrnuje nutné výdaje vzniklé úmrtím cestujícího (náklady na převoz a pohřeb) a náhradu	Zahrnuje výdaje na léčení, náhradu za snížení pracovní schopnosti, náklady na

cestujícího a její maximální výše	škody v souvislosti s léčením pokud smrt nenastala okamžitě; max. 175.000 ZJ**	pohřeb, duševní útrapy pozůstalých, výživné třetích osob; max. částka není stanovena
Náhrada škody v případě zranění cestujícího a její maximální výše	Zahrnuje nutné výdaje (zejména na ošetření a léčbu, výdaje za přeprav) a majetkovou újmu vzniklou v důsledku úplné nebo částečné pracovní neschopnosti; max. 175.000 ZJ	Zahrnuje výdaje na léčení, náhradu za snížení pracovní schopnosti, náhradu za zvýšené potřeby v souvislosti se zraněním; max. výše není stanovena
Odpovědnost za odřeknutí spoje, zpoždění spoje nebo zmeškání přípojného spoje	Náhrada škody zahrnuje přiměřené výdaje na přenocování a informování čekajících osob; možnost liberace	Za určitých podmínek možnost využití jiného spoje; případně jiného dopravního prostředku (náhrada nákladů až do 80 EUR) nebo bezplatné ubytování v hotelu, pokud je to levnější; vrácení nevyužitých jízdenek a navrácení jízdného
Odpovědnost dopravce v případě neprovedení přepravy	Není upraveno.	Není upraveno. (Případně navrácení jízdního dokladu za což přísluší vrácení jízdného)
Domněnka o ztrátě zavazadla	Zavazadlo se bez dalšího považuje za ztracené nebylo-li vydáno nebo připraveno k vydání do 14 dnů poté, co o něj oprávněná osoba požádala	Zavazadlo se bez dalšího považuje za ztracené nebylo-li vydáno nebo připraveno k vydání do 14 dnů poté, co o něj oprávněná osoba požádala
Náhrada škody v případě částečné a úplné ztráty zavazadla	Pokud je výše škody prokázána:	Odškodnění v reálné výši, které nepřesahuje 80 ZJ za každý chybějící kus
		Pokud je výše škody prokázána: max. 1200 ZJ za kus zavazadla

		kilogram nebo 1200 ZJ za kus zavazadla		
	Pokud není výše škody prokázána:	Paušální odškodnění ve výši 20 ZJ za každý chybějící kilogram nebo 300 ZJ za kus zavazadla	Pokud není výše škody prokázána:	Odškodnění 300 ZJ za kus zavazadla
Náhrada škody v případě úplného či částečného poškození zavazadla	Odškodnění odpovídající znehodnocené části zavazadla; při úplném poškození nepřesáhne částku odpovídající úplné ztrátě; obdobně při částečném poškození	Odškodnění odpovídající znehodnocené části zavazadla; při úplném poškození nepřesáhne částku odpovídající úplné ztrátě; obdobně při částečném poškození		
Odpovědnost za opoždění vydání zavazadla	Za každých započatých 24h, max. za 14 dní; pokud zároveň vzniklo poškození náleží 0,80 ZJ za kilogram nebo 14 ZJ za každý kus; pokud jen opoždění tak 0,14 ZJ za kilogram a 2,80 ZJ za kus zavazadla	Za každých započatých 24h, max. za 14 dní; max. 14 ZJ za každý kus pokud je zároveň prokázána skutečná škoda v důsledku prodlení; bez prokázání 2,80 ZJ za kus zavazadla		
Odpovědnost za nedodržení přepravních podmínek, nedodržení přepravních standardů	Není upraveno.	Není upraveno.		
Lhůta k uplatnění práv	Při usmrcení či zranění nejpozději do 12 měsíců poté, co se oprávněná osoba o újmě	Navrácení nevyužité jízdenky do 6 měsíců od konce platnosti; usmrcení a zranění		

z přepravní smlouvy	dozvěděla; při opožděném vydání do 21 dnů od opožděného vydání; ostatní obecně zanikají převzetím zavazadla	po uplynutí 30 let podle BGB; nároky ze zpoždění nebo odřeknutí 1 rok od platnosti jízdenky
Důvody pro vyloučení z přepravy	Cestující představuje nebezpečí; je neúnosným způsobem na obtíž spolucestujícím	Cestující představuje nebezpečí; je neúnosným způsobem na obtíž spolucestujícím; nedodržení pokynů personálu; dítě mladší 6 let bez příslušného doprovodu

* právní úprava obsažena v BGB, EVO, PP DB, PPZ DB, HaftPflG a AEG

** ZJ = zúčtovací jednotka

Příloha č. 4 – přehled porovnání nejzásadnějších bodů mezinárodní a německé vnitrostátní právní úpravy přepravy zboží po železnici

Právo či povinnost	CIM – Přípojek B k Úmluvě COTIF	Německá právní úprava*
Okamžik uzavření přepravní smlouvy	Není výslovně uvedeno; přepravní smlouva ze zaznamenává do nákladního listu	Není výslovně uvedeno; přepravní smlouva ze zaznamenává do nákladního listu
Prokázání uzavření přepravní smlouvy	Nákladní list	Nákladní list
Dodací lhůta	Složena z lhůty výpravní a přepravní; počíná běžet přijetím zboží k přepravě; stanoví se dohodou; pokud dohoda chybí CIM stanoví nejdelší dodací lhůty, které nelze překročit	Není definováno; dle dohody nebo stanovena přiměřeně k okolnostem
Výpravní lhůta	12 hodin	Není upraveno

Přepravní lhůta	24 hodin za každých započatých 400 km (za určitých podmínek se prodlužuje – např. jiný rozchod kolejí, kombinovaná přeprava, v některých případech neběží)	Není upraveno
Odpovědnost za naložení zásilky	Dle dohody; pokud dohoda chybí provede nakládku vozové zásilky odesílatel	Odesílatel, pokud z okolností nebo způsobu dopravy nevyplývá jinak
Odpovědnost za vyložení zásilky	Dle dohody; pokud dohoda chybí provede vykládku vozové zásilky příjemce	Odesílatel, pokud z okolností nebo způsobu dopravy nevyplývá jinak
Náhrada škody v případě částečného nebo úplného poškození zásilky a její maximální výše	Náhrada škody odpovídající snížené hodnotě zboží (procentní sazba o kterou byla hodnota snížena z hodnoty vypočtené dle burzy/tržní ceny/hodnota zboží stejného druhu + dovozní, clo atp.); max. částka, která by příslušela za částečnou ztrátu	Náhrada škody odvozená od tržní ceny zboží nebo dle ceny zboží stejného druhu; max. 8,33 ZJ (cca 261,- Kč) za každý kilogram hrubé hmotnosti + přiměřené přepravné; např. DB max 35.000 EUR
Domněnka o ztrátě zásilky	Nebylo-li do 30 dnů od uplynutí dodací lhůty předáno příjemci nebo nebylo připraveno k vyzvednutí	Po uplynutí 20 dnů od skončení dodací lhůty
Náhrada škody za částečnou či úplnou ztrátu zásilky a její maximální výše	Náhrada škody vypočtená dle ceny na burze/ dle tržní ceny/ dle obecné ceny zboží stejného druhu; max. 17 ZJ** (cca 532,- Kč) za každý chybějící kilogram + dovozní, clo, atp.	Náhrada škody odvozená od tržní ceny zboží nebo dle ceny zboží stejného druhu; max. 8,33 ZJ za každý kilogram hrubé hmotnosti + přiměřené přepravné; např. DB max 35.000 EUR
Náhrada škody při překročení	Náhrada škody max. čtyřnásobek přepravného	Náhrada škody max. trojnásobek přepravného

dodací lhůty a její maximální výše		
Lhůta k uplatnění práv z přepravní smlouvy a její promlčení a prekluze	Nároky z přepravní smlouvy romlčeny po 1 roce (počíná běžet třicátým dnem po uplynutí dodací lhůty/ dnem dodání/ atp.); taxativně uvedené po 2 letech; zanikají přijetím zboží	Po uplynutí 1 roku od dodání zboží; pokud nebylo dodáno po 1 roce od doby, kdy dodáno být mělo
Jiné	Odpovědnost dopravce za ztrátu, poškození nebo nesprávné použití dokladů k zásilce např. při jednání s celními úřady; až do výše odpovídající náhradě při úplné ztrátě zásilky	Odpovědnost dopravce za ztrátu, poškození nebo nesprávné použití dokladů k zásilce např. při jednání s celními úřady; až do výše odpovídající náhradě při úplné ztrátě zásilky

* právní úprava obsažena v HGB, VOP DBC a AEG

** ZJ = zúčtovací jednotka

Příloha č. 5 – přehled porovnání nejzásadnějších bodů české a německé vnitrostátní právní úpravy přepravy osob po železnici

Právo či povinnost	Česká právní úprava	Německá právní úprava
Okamžik uzavření přepravní smlouvy	Uplatněním práva nastoupením do vozidla s platným jízdním dokladem	Není výslovně upraveno; přepravní smlouva se zaznamenává v jízdních dokladech
Prokázání uzavření přepravní smlouvy	Jízdní doklad	Jízdní doklad

Přeprava zavazadel	Ruční zavazadlo bezplatně; spoluzavazadlo za přepravné	Příruční zavazadlo bezplatně, cestovní zavazadlo za přepravné
Přeprava zvířat	Pouze v přenosných zcela uzavíratelných schránkách; výjimkou je pes (s náhubkem na vodítku)	Malá zvířata v přenosném boxu; větší pes na vodítku s náhubkem; ostatní přepravovat nelze
Náhrada škody v případě usmrcení cestujícího a její maximální výše	Dle OZ	Zahrnuje výdaje na léčení, náhradu za snížení pracovní schopnosti, náklady na pohřeb, duševní útrapy pozůstalých, výživné třetích osob; max. částka není stanovena
Náhrada škody v případě zranění cestujícího a její maximální výše	Dle OZ	Zahrnuje výdaje na léčení, náhradu za snížení pracovní schopnosti, náhradu za zvýšené potřeby v souvislosti se zraněním; max. výše není stanovena
Odpovědnost za odřeknutí spoje, zpoždění spoje nebo zmeškání přípojného spoje	Vzniká právo na přepravu nejvhodnějším spojem, právo ne bezplatnou přepravu do nástupní stanice nebo vrácení jízdného za neprojetý úsek; pokud nelze přepravu dokončit, vzniká právo na náhradu ubytovacích výdajů a informování čekajících osob; při určitých podmínkách lze provést náhradní přepravu do cílové stanice (náhrada max 1.500,- Kč); možnost liberace	Za určitých podmínek možnost využití jiného spoje; případně jiného dopravního prostředku (náhrada nákladů až do 80 EUR) nebo bezplatné ubytování v hotelu, pokud je to levnější; vrácení nevyužité jízdenky a navrácení jízdného

Odpovědnost dopravce v případě neprovedení přepravy	Právo cestujícího na navrácení jízdného	Není upraveno. (Případně navrácení jízdního dokladu za což přísluší vrácení jízdného)	
Domněnka o ztrátě zavazadla	Za ztracené se považuje zavazadlo, které nemohlo být do 15 dnů od uplynutí dodací lhůty být přichystáno k výdeji	Zavazadlo se bez dalšího považuje za ztracené nebylo-li vydáno nebo připraveno k vydání do 14 dnů poté, co o něj oprávněná osoba požádala	
Náhrada škody v případě částečné a úplné ztráty zavazadla	Při úplné ztrátě zahrnuje přepravné v plné výši a cenu ztraceného zavazadla; při částečné ztrátě se určuje poměrně ke ztracené části; pokud neprokáže skutečnou cenu, max. 100,- Kč/kg nebo 1.500,- Kč/kus	Pokud je výše škody prokázána:	Odškodnění max. 1200 ZJ za kus zavazadla
		Pokud není výše škody prokázána:	Odškodnění 300 ZJ za kus zavazadla
Náhrada škody v případě úplného či částečného poškození zavazadla	Náleží náhrada škody odpovídající škodě na zavazadle, max. výše odpovídající úplné ztrátě zavazadla	Odškodnění odpovídající znehodnocené části zavazadla; při úplném poškození nepřesáhne částku odpovídající úplné ztrátě; obdobně při částečném poškození	
Odpovědnost za opožděné vydání zavazadla	Náhrada ve výši 1/10 přepravného za započatý den; max. ½ přepravného	Za každých započatých 24h, max. za 14 dní; max. 14 ZJ za každý kus pokud je zároveň prokázána skutečná škoda v důsledku prodlení; bez prokázání 2,80 ZJ za kus zavazadla	
Odpovědnost za nedodržení	Vrácení rozdílu jízdného při jiné vozové třídě, vrácení	Není upraveno.	

přepravních podmínek, nedodržení přepravních standardů	příplatku za vlak vyšší třídy, apod.; 30,- Kč za nefunkční WiFi, topení, klimatizaci apod.	
Lhůta k uplatnění práv z přepravní smlouvy	Práva z přepravní smlouvy nejpozději do šesti měsíců od prvního dne platnosti jízdního dokladu (např. vzdání se další jízdy pro zpoždění vlaku); nárok na odškodnění nejpozději do tří měsíců po skončení platnosti jízdního dokladu (např. odřeknutí vlaku); nižší komfort pouze na palubě vlaku	Navrácení nevyužité jízdenky do 6 měsíců od konce platnosti; usmrcení a zranění po uplynutí 30 let podle BGB; nároky ze zpoždění nebo odřeknutí 1 rok od platnosti jízdenky
Důvody pro vyloučení z přepravy	Nezaplacení přírážky a náhrady za zpoždění na místě; pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek ve stavu, kdy ohrožuje sebe a jiné osoby; cestující porušující zákaz kouření, apod.; dítě mladší 6 let lze přepravit jen v doprovodu osoby starší 10 let	Cestující představuje nebezpečí; je neúnosným způsobem na obtíž spolucestujícím; nedodržení pokynů personálu; dítě mladší 6 let bez příslušného doprovodu

Příloha č. 6 – přehled porovnání nejzásadnějších bodů české a německé vnitrostátní právní úpravy přepravy zboží po železnici

Právo či povinnost	Česká právní úprava	Německá právní úprava
Okamžik uzavření přepravní smlouvy	Předání zásilky dopravci a potvrzení dopravce o převzetí v nákladním listu	Není výslovně uvedeno; přepravní smlouva ze zaznamenává do nákladního listu

Prokázání uzavření přepravní smlouvy	Nákladní list	Nákladní list
Dodací lhůta	Složena z lhůty výpravní a přepravní; počíná plynout od 00:00 dne následujícího po dni, v němž byla uzavřena přepravní smlouva	Není definováno; dle dohody nebo stanovena přiměřeně k okolnostem
Výpravní lhůta	12 hodin	Není upraveno
Přepravní lhůta	24 hodin za každých započatých 200 km (za určitých podmínek se prodlužuje – při průjezdu vyjmenovaných žel. uzlů, při změně stanice určení atp., a v některých situacích neběží)	Není upraveno
Odpovědnost za naložení zásilky	Odesílatel	Odesílatel, pokud z okolností nebo způsobu dopravy nevyplývá jinak
Odpovědnost za vyložení zásilky	Příjemce	Odesílatel, pokud z okolností nebo způsobu dopravy nevyplývá jinak
Náhrada škody v případě částečného poškození zásilky a její maximální výše	Rozdíl ceny zásilky při předání do přepravy a ceny po částečné ztrátě či poškození + poměrná část přepravného; max. náhrada jako při úplné ztrátě či zničení	Náhrada škody odvozená od tržní ceny zboží nebo dle ceny zboží stejného druhu; max. 8,33 ZJ (cca 261,- Kč) za každý kilogram hrubé hmotnosti + přiměřené přepravné; např. DB max 35.000 EUR
Náhrada škody v případě úplného	Náhrada škody odpovídající ceně zásilky v době předání do přepravy dopravci + přepravné	Náhrada škody odvozená od tržní ceny zboží nebo dle ceny zboží stejného druhu; max.

poškození zásilky a její maximální výše		8,33 ZJ (cca 261,- Kč) za každý kilogram hrubé hmotnosti + přiměřené přepravné; např. DB max 35.000 EUR
Domněnka o ztrátě zásilky	Nebyla-li zásilka do 30 dnů ode dne následujícího po dni uzavření přepravní smlouvy připravena k odběru	Po uplynutí 20 dnů od skončení dodací lhůty
Náhrada škody za částečnou ztrátu zásilky a její maximální výše	Rozdíl ceny zásilky při předání do přepravy a ceny po částečné ztrátě či poškození + poměrná část přepravného; max. náhrada jako při úplné ztrátě či zničení	Náhrada škody odvozená od tržní ceny zboží nebo dle ceny zboží stejného druhu; max. 8,33 ZJ za každý kilogram hrubé hmotnosti + přiměřené přepravné; např. DB max 35.000 EUR
Náhrada škody za úplnou ztrátu zásilky a její maximální výše	Náhrada škody odpovídající ceně zásilky v době předání do přepravy dopravci + přepravné	Náhrada škody odvozená od tržní ceny zboží nebo dle ceny zboží stejného druhu; max. 8,33 ZJ za každý kilogram hrubé hmotnosti + přiměřené přepravné; např. DB max 35.000 EUR
Náhrada škody při překročení dodací lhůty a její maximální výše	Náhrada skutečně vzniklé škody na zásilce + náhrada jiné škody než škody na zásilce skutečně prokázané max. do výše přepravného + náhrada 1/10 přepravného za započatých 24 hodin prodlení	Náhrada škody max. trojnásobek přepravného
Lhůta k uplatnění práv z přepravní	6 měsíců od doby kdy došlo k výdeji zásilky/ 6 měsíců od doby, kdy měla být zásilka doručena dle přepravní	Po uplynutí 1 roku od dodání zboží; pokud nebylo dodáno po 1 roce od doby, kdy dodáno být mělo

smlouvy a její promlčení a prekluze	smlouvy; prekluze 3 roky od výdeje zásilky/ 3 roky od doby, kdy měla být zásilka doručena dle přepravní smlouvy	
Jiné	Odpovědnost dopravce za ztrátu, odloučení a nepoužití dokladů jakožto příloh nákladního listu, nestanovuje max, výši.	Odpovědnost dopravce za ztrátu, poškození nebo nesprávné použití dokladů k zásilce např. při jednání s celními úřady; až do výše odpovídající náhradě při úplné ztrátě zásilky