

**UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI**

Právnická fakulta

Bc. Gabriela Petrášová

**Vliv Evropské unie na přepravní podmínky ve veřejné dráží  
osobní dopravě v České republice**

Diplomová práce

Olomouc 2019

## **Čestné prohlášení**

*„Prohlašuji, že jsem diplomovou práci na téma *Vliv Evropské unie na přepravní podmínky ve veřejné drážní osobní dopravě v České republice* vypracovala samostatně a citovala jsem všechny použité zdroje.“*

*Ve Vyskově dne 30.3.2019*

.....  
Bc. Gabriela Petrášová

## **Poděkování**

*Tímto bych ráda poděkovala Mgr. Petře Měšíánkové, Ph. D., vedoucí své diplomové práce, za její odborné vedení, cenné rady, trpělivost a ochotu při řešení otázek spojených s touto diplomovou prací. Poděkování patří rovněž mé rodině za podporu během celého studia.*

## Obsah

ÚVOD.....	5
1 Evropeizace českých veřejných politik .....	10
1.1 K pojmu evropeizace – teoretické vymezení.....	10
1.2 České veřejné politiky a jejich proměna vlivem evropeizace .....	12
1.3 Dílčí závěr.....	14
2 Evropeizace dopravní politiky se zaměřením na železniční dopravu .....	15
2.1 Cesta ke společné dopravní politice .....	15
2.2 Pojem evropeizace ve vztahu k železničnímu sektoru .....	18
2.3 Transformace dopravní politiky v České republice .....	21
2.4 Dílčí závěr.....	25
3 Vývoj přepravních podmínek ve veřejné drážní osobní dopravě.....	27
3.1 Vývoj přepravních podmínek do roku 2007.....	27
3.2 Vývoj přepravních podmínek po roce 2007 .....	30
3.3 Dílčí závěr.....	40
ZÁVĚR.....	42
Bibliografie.....	45
Abstrakt.....	50

# ÚVOD

Fungující dopravní infrastruktura je jednou ze základních podmínek hospodářského rozvoje každé země. Doprava plní nejen ekonomickou funkci, ale také funkci společenskou, a ovlivňuje tak celkovou životní úroveň země. Dobře fungující dopravní sektor přispívá k rozvoji hospodářství, přináší rychlejší a bezpečnější cestování a je nezbytnou podmínkou pro fungování vnitřního trhu s uplatňováním všech čtyř svobod. Vysoká investiční náročnost a dlouhá doba výstavby odlišují sektor dopravy od ostatních odvětví hospodářství. Mezi jednotlivými druhy dopravy nejen z pohledu ekonomiky, ale také vztahem k životnímu pak vyniká železniční doprava.

Stavba první železnice v Evropě (mimo Anglii) započala v roce 1828. Jak uvádí Valenta, státy se nechtěly na stavbě podílet, protože se jednalo o nevyzkoušenou novinku.<sup>1</sup> Stavbu první koněspřežky tak zajistila společnost „c. k. první privilegovaná železniční společnost“, kterou založil František Antonín Gertsner. Podobně jako v jiných oblastech ekonomiky je možné i u železnice pozorovat jistý životní cyklus. Po svém vzniku, jak je rovněž označována první fáze cyklu, a počáteční nedůvěru v první polovině 19. století začala poptávka po železnici narůstat. Služba již nebyla něco neznámého, osvědčila se a byla více a více využívána nejen pro přepravu osob, které začínaly běžně dojíždět za prací, ale nové tratě byly budovány také v průmyslových oblastech pro přepravu surovin. Ve 20. a 30. letech dosáhla železnice fáze zralosti a po 2. světové válce, kdy došlo k obrovskému nárůstu silniční dopravy, vstoupila železnice do čtvrté a poslední fáze, a to fáze poklesu. Železnice přestala být jedinou přepravní možností a spotřebitelské preference se změnily.<sup>2</sup> „Ze zprvu nepochopitelného, úžasného jevu, přerůstala železnice postupně do každodenní všednosti.“<sup>3</sup> Životní cyklus železnice byl mnohokrát v historii uměle ovlivněn, a to jednak ve smyslu podpory růstu, ale i vzniku stagnace způsobené většinou zestátněním železnic. Velké ztráty, ve kterých se ocitly evropské železnice ve druhé polovině 20. století, vedly k nutnosti celkové reformy železniční dopravy.

V rámci evropské integrace byla společná dopravní politika zahrnuta již ve Smlouvě o založení Evropského hospodářského společenství (EHS) v roce 1958. Výraznější posun v zavádění společné dopravní politiky nastal až v polovině 80. let, kdy na úrovni EHS došlo k přijetí mnoha opatření v oblasti dopravy. V roce 1992 byla přijata Bílá kniha o budoucím

---

<sup>1</sup> VALENTA, Zdeněk. *Historie Gymnázia a Obchodní akademie Bučovice v kontextu dějin*. Olomouc, 2017. Diplomová práce. Univerzita Palackého v Olomouci. Pedagogická fakulta, s. 14.

<sup>2</sup> TOMES, Zdeněk, POSPÍŠIL, Tomáš. *Ekonomické aspekty železniční dopravy*. Brno: Masarykova univerzita, 2006, s. 7 – 9.

<sup>3</sup> SCHREIER, Pavel. *Příběhy z dějin našich drab: Kapitoly z historie českých železnic do roku 1918*. Praha: Mladá fronta, 2009, s. 195.

rozvoji společné dopravní politiky, kterou Komise vyzývala k otevírání dopravních trhů.<sup>4</sup> Železnice se v oblasti dopravy rázem dostala do popředí zájmu Evropské unie.

V České republice na počátku 90. let 20. století neodpovídal stav železnice potřebám moderní dopravy, protože ze strany státu nedocházelo k investicím do železnice.<sup>5</sup> Po vzniku České republiky v roce 1993 se však sektoru dopravy dostalo pozornosti. Byly přijímány strategické dokumenty *Dopravní politiky* pro jednotlivá období, které vytyčovaly cíle v jednotlivých oblastech. Charakter železniční dopravy v České republice se tak začínal pomalu měnit.

Základní principy provozu železniční dopravy vymezoval vedle zákona o dráhách přepravní řád vydávaný Ministerstvem dopravy. Do přepravního řádu se postupně dostalo alespoň několik základních práv a povinností cestujících, nicméně podrobněji tuto oblast upravovaly smluvní přepravní podmínky dopravce. Smluvní přepravní podmínky vychází ze zákona o dráhách, přepravního řádu a dalších právních předpisů a poskytují cestujícím přehled práv a povinností při uzavření přepravní smlouvy. K uzavření přepravní smlouvy o přepravě osob dochází po nastoupení cestujícího do dopravního prostředku, čímž cestující vyjádří souhlas s vyhlášenými smluvními přepravními podmínkami. Uzavřením smlouvy mezi dopravcem a cestujícím vznikne závazkový právní vztah, na základě kterého je dopravce povinen přepravit cestujícího řádně a včas z nástupní do cílové stanice a cestující se zavazuje, že bude dodržovat vyhlášené smluvní přepravní podmínky.

Při porovnání smluvních přepravních podmínek vyhlášených v jednotlivých letech lze pozorovat vývoj v jednotlivých oblastech práv cestujících, ve kterých se odráží dopad evropeizace. Cílem této diplomové práce je proto analýza vlivu Evropské unie na smluvní přepravní podmínky ve veřejné drážní osobní dopravě. Práce zkoumá vybrané oblasti práv cestujících v oblasti vnitrostátní železniční přepravy tří vybraných dopravců, a to společnosti České dráhy, a.s., RegioJet, a.s. a Leo Express Global, a.s.

Počáteční motivace autorky vychází z praxe v oblasti železniční dopravy. Během posledních let prochází celkový stav na železnici četnými změnami. Sektor železniční dopravy se i z tohoto důvodu stává zajímavým tématem. Otázka vlivu Evropské unie na smluvní přepravní podmínky dopravců přitom stále zůstává odbornou literaturou nezpracována. Výzkum evropeizace dopravní politiky lze nalézt v několika diplomových pracích, za všechny autorka zmiňuje diplomovou práci s názvem *Evropeizace železniční dopravy v kontextu transformace, případová studie Českých drah* (2012) od Lucie Řezáčové a *Evropeizace dopravní politiky v ČR a její dopady* (2015), jejímž autorem je Adam Kabele.

---

<sup>4</sup> TUSZYŃSKA, Beata, RATCLIFF, Christina. *Společná dopravní politika: obecné zásady* [online]. europa.europa.eu, říjen 2018 [cit. 19.2.2019]. Dostupné na <<http://www.europa.europa.eu/factsheets/cs/sheet/123/spolecna-dopravni-politika-obecne-zasady>>.

<sup>5</sup> SCHREIER, Pavel. *Naše dráhy ve 20. století*. Praha: Mladá Fronta, 2010, s. 16-20.

V rámci stanoveného cíle vymezuje autorka tyto výzkumné otázky:

Jaký je vliv Evropské unie na přepravní podmínky v železniční dopravě v oblasti práv cestujících?

Jak se změnila práva cestujících v důsledku vlivu Evropské unie?

Jaký dopad mají právní předpisy Evropské unie na přepravní podmínky v železniční dopravě v České republice?

V závěru práce budou potvrzeny nebo vyvráceny následující hypotézy:

1. Evropská unie má značný vliv na smluvní přepravní podmínky ve veřejné drážní osobní dopravě v České republice.
2. Smluvní přepravní podmínky v oblasti práv cestujících zkoumaných dopravců jsou v souladu s právními předpisy Evropské unie.

Pro ověření výše stanovených hypotéz volí autorka případovou studii, která analyzuje vývoj práv cestujících v návaznosti na vývoj dopravní politiky vůbec. Dopad evropeizace na přepravní podmínky v železniční přepravě zkoumá autorka v dokumentech jednotlivých dopravců prostřednictvím případové studie. Analyzované smluvní přepravní podmínky dopravců v úvodní části uvádí, že jsou smluvní přepravní podmínky vyhlášeny, vedle zákona o dráhách a přepravního řádu, v souladu s Nařízením š. 1371/2007 o právech a povinnostech cestujících. Analýza smluvních přepravních podmínek jednotlivých dopravců zahrnuje rovněž jejich vzájemnou komparaci.

V úvodní kapitole je pro účely dalšího zkoumání teoreticky vymezen pojem evropeizace. Další část práce zachycuje vývoj dopravní politiky na úrovni Evropské unie a v návaznosti na ni transformaci dopravní politiky v České republice, neboť pochopení okolností je nezbytné pro další zkoumání. Práce je členěna do tří kapitol: 1. Evropeizace českých veřejných politik, 2. Evropeizace dopravní politiky se zaměřením na železniční dopravu a 3. Vývoj přepravních podmínek ve veřejné drážní osobní dopravě. První kapitola vymezuje pojem evropeizace a ve druhé části zkoumá české veřejné politiky a vliv evropeizace na ně. Druhá kapitola se zabývá snahami o vytvoření jednotné železniční politiky s důrazem na železnici a zkoumá proměny české železnice v kontextu Evropské unie. Třetí kapitola je tvořena případovou studií, která zkoumá vývoj smluvních přepravních podmínek tří vybraných dopravců. První část této kapitoly analyzuje vývoj smluvních přepravních podmínek Českých drah, a.s. před rokem 2007. Rok 2007 je autorkou záměrně zvolen jako mezník ve zkoumané problematice, neboť došlo k přijetí průlomového Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 1371/2007 o právech a povinnostech

cestujících v železniční přepravě. Druhá část této kapitoly se zabývá vývojem přepravních podmínek po přijetí výše uvedeného nařízení, a to nejen dopravce České dráhy, a.s., ale také nově vzniklých společností RegioJet, a.s. a Leo Express Global, a.s. V této části jsou zkoumána nejčastěji nárokováná práva cestujících, jejichž úpravu železničním dopravcům stanovuje Nařízení č. 1371/2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě. V závěru každé kapitoly je uveden dílčí závěr.

Stěžejními prameny při tvorbě této diplomové práce jsou zejména *Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 1371/2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě*, *zákon č. 266/1994, zákon o dráhách* a smluvní přepravní podmínky jednotlivých dopravců (*Smluvní přepravní podmínky Českých drah pro veřejnou drážní osobní dopravu*, *Smluvní přepravní podmínky Leo Express Global a.s. a Leo Express s.r.o. pro veřejnou drážní osobní dopravu* a *Smluvní přepravní podmínky společnosti RegioJet a.s.*). V oblasti výzkumu evropeizace je velmi přínosný článek Radaelliho *Whither Europeanization? Concept stretching and substantive change*, který obsahuje jeden z nejužívanějších výkladů evropeizace. Pojem evropeizace zkoumá také Dančák, Fiala a Hloušek v díle *Evropeizace: Nové téma politologického výzkumu*. Dopady evropeizace definuje Havlík a Pšeja v článku *Evropeizace jako předmět výzkumu v sociálních vědách*. V části práce zkoumající evropeizaci železniční dopravy vychází autorka z odborné literatury *Transport policy in the European union* (Stevens) a *Kapitoly z mezinárodního dopravního práva II* (Poláček). Autorka analyzuje mnohé dokumenty Evropské unie, vedle zmíněného *Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 1371/2007* se jedná zejména o *Návrh Nařízení Evropského parlamentu a Rady o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě* z roku 2017 a o Bíle knihy *Strategie pro obnovu veřejné železniční dopravy* z roku 1996 a *Strategie pro obnovu veřejné železniční dopravy* z roku 2001. Důležitými zdroji pro zkoumání problematiky vývoje v oblasti železniční dopravy v České republice jsou dokumenty *Dopravní politika České republiky*, *Dopravní politika České republiky pro léta 2005 – 2013* a *Dopravní politika ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050*. *Ekonomické aspekty železniční dopravy* Tomeše a Pospíšila poskytují analýzu české železniční dopravy včetně mezinárodního srovnání. Autorka dále pracuje s odbornou literaturou *Veřejné politiky v České republice v letech 1989-2009* (Kyloušek), *Železniční doprava – institucionální postavení, hospodářská politika a ekonomická teorie* (Kvizda a kol.) a další. Pro vyhledávání vhodné literatury využívá autorka metodu kaskády dle *Příručky psaní seminárních a jiných vysokoškolských odborných prací*.

Prostor pro další zkoumání se nabízí oblast práv cestujících v mezinárodní osobní přepravě nebo komparace smluvních přepravních podmínek všech železničních dopravců na území České republiky (což je vzhledem k jejich počtu možné, nicméně při jejich zařazení

---

<sup>6</sup> ZBÍRAL, Robert. *Příručka pro psaní seminárních a jiných vysokoškolských odborných prací*. Praha: Linde, 2009.



do výzkumu v této diplomové práci by došlo k výraznému překročení rozsahu práce). Zajímavá by byla také komparace evropeizace přepravních podmínek v oblasti železniční dopravy s dalšími státy Evropské unie.

# 1 Evropeizace českých veřejných politik

Pojem evropeizace nebyl primárně spjat přímo s Evropskou unií. Evropeizace je významově srovnatelná s termíny sovětizace, globalizace nebo westernizace, které jsou užívány při přejímání určitých vzorů. Tato úvodní kapitola se zabývá vymezením samotného pojmu evropeizace a poté zkoumá české veřejné politiky a vliv evropeizace na ně. Toto teoretické vymezení evropeizace je nezbytné pro pochopení okolností vedoucím k transformaci dopravní politiky v České republice, která je zpracována v následující kapitole.

## 1.1 K pojmu evropeizace – teoretické vymezení

Označení „evropeizace“ bylo autory odborné literatury od konce 80. let stále více užíváno. Široké vymezení a neexistující obecně uznávané definice zapříčinily, že evropeizace mohla být chápána také jako teorie, namísto „jevu, který se množstvím teoretických přístupů snaží vysvětlit“<sup>7</sup>. Až později začal být tento pojem obecně vnímán jako vliv evropské integrace na domácí politiky a instituce. Evropské politické systémy začaly být vystavovány tlaku plynoucího z procesů evropské integrace.<sup>8</sup> Někteří američtí a západoevropští autoři navíc pracovali s předpokladem, že při přechodu států střední a jihovýchodní Evropy k demokracii bude docházet k nápodobě již existujících vzorů.<sup>9</sup> V některých oblastech tak nelze jednoznačně určit, zda k transformaci docházelo vlivem evropeizace nebo westernizace. Oba směry vlivu jsou propojeny a lze předpokládat, že k některým změnám by došlo i bez existence Evropské unie.

Britský politolog Kevin Featherstone rozlišuje čtyři základní významy evropeizace:<sup>10</sup>

1. *Evropeizace jako historický fenomén* – toto pojetí charakterizuje evropeizaci jako přenos kulturních a sociálních norem a vzorců chování spojených zejména s procesem kolonizace neevropských území. Problém u této definice je v nemožnosti jednoznačného vymezení Evropy a toho, co je (ne)evropské.
2. *Evropeizace jako transnacionální kulturní difúze* – v tomto smyslu je evropeizace chápána jako přeshraniční rozšíření kulturních norem, idejí a vzorců chování. Oproti

<sup>7</sup> WEISS, Tomáš. Evropeizace a zahraniční politika: prostor pro další výzkum. *Středoevropské politické studie*, 2013, roč. 15, č. 4, s. 271.

<sup>8</sup> DANČÁK, Břetislav, FIALA, Petr, HLOUŠEK, Vít. Evropeizace: Pojem a jeho konceptualizace. In DANČÁK, Břetislav (ed). *Evropeizace: Nové téma politologického výzkumu*. Brno: Mezinárodní politologický ústav, 2005, s. 12.

<sup>9</sup> Tamtéž, s. 17.

<sup>10</sup> Převzato z HAVLÍK, Vlastimil, PŠEJA, Pavel. *Evropeizace jako předmět výzkumu v sociálních vědách*. [online]. journals.muni.cz, březen 2007 [cit. 10.3.2019]. Dostupné na <[https://journals.muni.cz/socialni\\_studia/article/viewFile/5563/4659](https://journals.muni.cz/socialni_studia/article/viewFile/5563/4659)>.

předchozímu vymezení dochází k rozšiřování hodnot pouze v rámci Evropy, nikoli mimo evropské území.

3. *Adaptace politik (policies)* – toto pojetí vymezuje evropeizaci jako dopad členství v Evropské unii na podobu veřejných politik v jednotlivých členských státech.
4. *Institucionální adaptace* – evropeizace je v tomto pojetí chápána jako výsledek tlaku pramenícího z členství v Evropské unii na jednotlivé instituce a aktéry členských států.

Evropeizace je komplexní proces ovlivňující různé sféry politiky v členských státech. Tento proces je tvořen třemi vzájemně provázanými směry vlivu, a to vlivem evropské úrovně na domácí (*downloading*), vlivem domácí úrovně na evropskou (*uploading*) a vlivem mezi členskými státy navzájem (*cross-loading*). Zejména proto, že evropská integrace zahrnuje jak etablování nové struktury politických institucí na úrovni EU, tak rovinu domácích reakcí, může být pojem „evropeizace“ některými autory chápán příliš široce.<sup>11</sup> Jeden z nejužívanějších výkladů evropeizace nabízí C. M. Radaelli, který tento pojem definoval jako „proces (a) utváření, (b) rozšiřování a (c) institucionalizace formálních a neformálních pravidel, procedur a paradigmat politiky, stylů a způsobů 'jak dělat věci' a sdílených hodnot, které jsou nejprve definovány a konsolidovány v rámci utváření rozhodnutí EU a poté inkorporovány do logiky domácího diskursu, identit, politických struktur a veřejných politik.“<sup>12</sup> V jednotlivých politikách se projevuje adaptační tlak, který může existovat pouze v případě, že mezi evropskými a národními politikami existuje nesoulad.<sup>13</sup> Důležité je zmínit, že evropeizace jako reakce na proces evropské integrace se může v jednotlivých státech odlišovat, a to zejména vlivem unitární či federální struktury, dlouhodobých tradic politické kultury a dalších faktorů.<sup>14</sup>

Evropeizaci však nelze omezit na pouhé přejímání požadavků Evropské unie členskými státy. Radaelli odmítá chápání evropeizace jako výhradně adaptaci evropských norem a definuje čtyři možné dopady evropeizace:<sup>15</sup>

1. *Přízpusobení (Absorption)*, kde je domácí politický rámec kompatibilní s požadavky Evropské unie a případné změny nemají zásadní dopad na domácí politický systém.
2. *Transformace (Transformation)*, kde následkem evropeizačních tlaků je třeba provést zásadní změny v domácí politice.

<sup>11</sup> DANČÁK, FIALA, HLOUŠEK: *Evropeizace...*, s. 16 - 20.

<sup>12</sup> Radaelli, M. Claudio. Whither Europeanization? Concept stretching and substantive change. *European Integration online Papers*, 2000, roč. 4, č. 8, s. 4.

<sup>13</sup> BALÍK, Stanislav, CÍSAŘ, Ondřej. České veřejné politiky: úvod. In BALÍK, Stanislav (ed). *Veřejné politiky v České republice v letech 1989-2009*. Brno: Centrum pro studium demokracie a kultury, 2010, s. 24.

<sup>14</sup> Tamtéžs. 18.

<sup>15</sup> Převzato z HAVLÍK, Vlastimil, PŠEJA, Pavel. *Evropeizace jako předmět výzkumu v sociálních vědách*. [online]. journals.muni.cz, březen 2007 [cit. 10.3.2019]. Dostupné na <[https://journals.muni.cz/socialni\\_studia/article/viewFile/5563/4659](https://journals.muni.cz/socialni_studia/article/viewFile/5563/4659)>.

3. *Lhostejnost (Inertia)*, kdy je třeba provést změny v domácím politickém systému, ale k jejich provedení chybí dostatek vůle na národní úrovni.
4. *Omezení (Retrenchment)*, kde tlak Evropské unie na změnu v domácí politice způsobuje negativní vnímání evropské integrace, přičemž výsledkem je oslabení evropské dimenze národní politiky.<sup>16</sup>

Přestože se význam evropeizace formoval dlouho a stále není všemi autory chápán stejně, obecně je uznáván názor, který evropeizaci uvádí do přímé souvislosti s evropskou integrací. Evropská integrace vytváří a ovlivňuje politické, sociální a právní instituce a formuje mezi nimi strukturu, která vytváří politické sítě k řešení politických úkolů. Přírozeně ovlivňuje politiku nejen členských států Evropské unie, ale také kandidátských států a dokonce i nečlenské státy. Rovněž některé země, které nejsou členskými státy Evropské unie (např. Norsko), mohou být evropeizací také ovlivňovány, a to dokonce i více než některé členské státy (např. Velká Británie).<sup>17</sup>

Vliv evropské integrace na vnitrostátní instituce lze tedy vymezit jako:<sup>18</sup>

- 1 delegování politických kompetencí na úroveň Evropské unie omezí vnitropolitické volby a zároveň posílí některé směry politického i institucionálního vývoje a
- 2 etablování vládních institucí na vyšší úroveň povede k možnému obcházení vnitropolitických omezení, což může vést k podpoře nebo naopak vetování určitých politik.

Fungování Evropské unie v budoucnu pravděpodobně ovlivní také utváření nových vazeb mezi politickými stranami a voliči, což může mít dopad nejen na samotné politické strany, ale také na stranické systémy jednotlivých států.<sup>19</sup>

## 1.2 České veřejné politiky a jejich proměna vlivem evropeizace

Podoba veřejné politiky je ovlivňována nastavením institucionálního a normativního prostředí (označováno jako *polity*) na jedné straně a konfigurací aktérů a jejich interakcí v rámci tohoto prostředí (označováno jako *politics*) na straně druhé. Veřejné politiky (*policies*) lze vymezit jako výstupy politického procesu (politická opatření a jejich implementace).<sup>20</sup> Problematika

<sup>16</sup> Pro srovnání: Börzel a Risse uvádí tři stupně možných změn, kterými jsou: 1. *Absorpce (Absorption)* s nízkou mírou změny, 2. *Přizpůsobení (Accommodation)* bez změny základních rysů a 3. *Transformace (Transformation)*.

BÖRZEL, Tanja A., RISSE, Thomas. When Europe Hits Home: Europeanization and Domestic Change. *European Integration online Papers*, 2000, Vol. 4, No. 15, p. 10. Dostupné na < <http://eiop.or.at/eiop/pdf/2000-015.pdf>>.

<sup>17</sup> DANČÁK, FIALA, HLOUŠEK: *Evropeizace...*, s. 15 - 19.

<sup>18</sup> Tamtéž, s. 21.

<sup>19</sup> Tamtéž, s. 22.

<sup>20</sup> BALÍK, ČÍSAŘ: *Veřejné politiky...*, s. 11-12.

evropeizace veřejných politik se zabývá otázkou, jak jsou národní politiky formovány v důsledku evropské integrace.<sup>21</sup>

*Polity* jako politický kontext představuje politický systém, který je tvořen veřejnými institucemi (orgány legislativy, exekutivy a státní správy) a jejich vztahy. V rámci exekutivy jsou pro politické oblasti důležitá ministerstva. Některé politiky jsou meziresortní a zároveň může existovat politika bez ministerského zastřešení, z čehož plyne, že existence jednotlivých politik není existencí resortního ministerstva podmíněna. *Politics* popisuje interakce mezi politickými institucemi a politickými aktéry. Konfigurace politických aktérů/interakcí je oproti institucionálnímu kontextu více proměnlivá a může se měnit při každých volbách. Mezi účastníky těchto interakcí patří vedle politických stran a zájmových skupin také média, expertní centra, akademičtí pracovníci nebo soukromé firmy. Tyto subjekty vytváří politické sítě jako víceméně „stabilní vzorce sociálních vztahů mezi nezávislými aktéry, které se formují kolem politických problémů a/nebo programů.“<sup>22</sup> Nejdůležitějšími aktéry jsou politické strany, které při úspěchu ve volbách vymezují jednotlivé politiky pro následující období dle svých volebních programů.<sup>23</sup>

Politika (*politics*)<sup>24</sup>:

1. je výsledkem jednání *státních orgánů*, které k němu mají legislativní, politické a finanční oprávnění,
2. reaguje na konkrétní *potřeby* nebo *problémy* společnosti,
3. usiluje o dosažení *souboru cílů*, které se snaží o řešení konkrétního společenského problému,
4. je výsledkem *řady rozhodnutí*,
5. obsahuje specifikaci *důvodů*, proč byla přijata.

Vývoj veřejných politik od roku 1989 lze zkoumat ve čtyřech odlišitelných fázích, a to a) období přechodu 1989 – 1992, kdy došlo k základním transformačním krokům; b) období mezi léty 1992 – 1997, kdy pokračovala transformace; c) období mezi léty 1998 – 2004, kdy docházelo k nejvýraznějšímu sladování českých veřejných politik s politikami Evropské unie; d) od roku 2004 do současnosti, jako období plného členství České republiky v Evropské unii.

Po roce 1989 docházelo zejména v prvních letech k reformulování hlavních zásad mnoha politik, zejména v politice zahraniční, životního prostředí, obranné, finanční a hospodářské. Další

---

<sup>21</sup> TÖLLER, Annette Elisabeth The Europeanization of Public Policies – Understanding Idiosyncratic Mechanisms and Contingent Results. *European Integration online Papers*, 2004, Vol. 8, No. 9, p. 1. Dostupné na <<http://eiop.or.at/eiop/pdf/2004-009.pdf>>.

<sup>22</sup> BALÍK, CÍSAŘ: *Veřejné politiky...*, s. 17.

<sup>23</sup> Tamtéž, s. 16 - 17.

<sup>24</sup> Převzato z BALÍK, Stanislav, CÍSAŘ, Ondřej. České veřejné politiky: úvod. In BALÍK, Stanislav (ed). *Veřejné politiky v České republice v letech 1989-2009*. Brno: Centrum pro studium demokracie a kultury, 2010, s. 12.

změny probíhaly pozvolna i v ostatních politikách. V roce 1998, kdy byla zahájena přístupová jednání o vstupu do Evropské unie, zaznamenaly proměny zejména společné politiky Evropské unie – politika zemědělská, regionální a hospodářská. Harmonizace českého práva s právem evropským, která toho roku započala, vyvolala zásadní změny mnoha českých veřejných politik.

Po roce 2004 probíhaly změny ve veřejných politikách zejména v důsledku odlišných preferencí jednotlivých vlád. Vývoj některých politik je ohraničen odlišnými mezníky, například bezpečnostní politika dnem 11. září 2001 a vstupem do schengenského prostoru v roce 2007 nebo obranná politika dnem 12. března 1999 přistoupením k Severoatlantické alianci (NATO). Některé – technické – politiky zaznamenávají změny ovlivněné modernizací a technickým pokrokem – politika informační, která v dnešní podobě před rokem 1989 vůbec neexistovala nebo dopravní.<sup>25</sup>

### 1.3 Dílčí závěr

Evropeizace je chápána jako komplexní proces zahrnující vliv evropské úrovně na domácí politiky v členských státech, vliv domácí úrovně na evropskou a také vliv mezi členskými státy navzájem. Přestože primárně byla evropeizace vnímána jako přenos kulturních hodnot a vzorců chování mezi státy, dnes je již chápána v přímé souvislosti s evropskou integrací. Evropeizace je tedy zejména utváření politických, sociálních a právních institucí Evropskou unií a formování struktury, která utváří politické sítě k řešení politických úkolů.

Evropeizace způsobuje adaptační tlak v domácích strukturách, což vede ke změnám v podobě veřejných politik. Většina politik byla a je harmonizací českého práva s právem evropským velmi ovlivňována. Teoretické poznatky evropeizace jsou aplikovány v následující kapitole, která zkoumá vliv Evropské unie na sektor dopravy s důrazem na železniční dopravu.

---

<sup>25</sup> BALÍK, CÍSAŘ: *Veřejné politiky...*, s. 18 – 22.

## 2 Evropeizace dopravní politiky se zaměřením na železniční dopravu

Dobře fungující dopravní politika je nezbytnou součástí každého vyspělého státu. S tímto vědomím řešily státy možnosti, jak dopravu co nejvíce zefektivnit nejen po ekonomické stránce. Je tedy logické, že při spolupráci zemí v rámci Evropského hospodářského společenství byla jako jedna z prvních otázek nastolena i oblast společné dopravní politiky. Tato kapitola se zabývá snahami o vytvoření jednotné železniční politiky a s tím souvisejícím pojmem evropeizace ve vztahu k dopravní politice s důrazem na železnici. Poslední část zkoumá proměny české železnice v kontextu Evropské unie. Analýza vývoje dopravní politiky Evropské unie je nezbytným předpokladem pro pochopení transformace v oblasti železniční dopravy v České republice. Vliv těchto změn se odráží také ve vývoji přepravních podmínek, které jsou analyzovány v následující kapitole.

### 2.1 Cesta ke společné dopravní politice

Myšlenka organizace fungující na základě mezinárodní unie se zrodila dávno před vznikem Evropských společenství. První mezinárodní konference o otázkách unifikace právních otázek železniční přepravy se konala už v roce 1878 v Bernu a v roce 1890 byla přijata Mezinárodní úmluva o přepravě zboží po železnici.<sup>26</sup> V roce 1922 došlo v Paříži k založení Mezinárodní železniční unie (UIC – Union Internationale des Chemins de fer) s 51 členy z 29 zemí (včetně Japonska a Číny), která měla za cíl standardizaci a zlepšení podmínek při výstavě a provozu železniční dopravy.<sup>27</sup> V 50. letech vyvstala potřeba vytvoření jednotných právních i ekonomických norem pro osobní přepravu v mezinárodním spojení.<sup>22</sup> V rámci východního bloku se roku 1956 po poradě ministrů v Sofii rodí Organizace pro spolupráci železnic (OSŽD<sup>28</sup> – Organizacija dlja sotrudničestva železnych dorog).<sup>29</sup>

Důležitost společné dopravní politiky vnímaly státy od počátku myšlenky evropské integrace. V rámci Evropského hospodářského společenství byla dopravní politice (včetně

---

<sup>26</sup> POLÁČEK, Bohumil. *Kapitoly z mezinárodního dopravního práva II (C. Železniční právo, D. Námořní právo)*. Praha: Wolters Kluwer, 2016, s. 34.

<sup>27</sup> UIC since 1922 [online]. uic.org, 6. ledna 2015 [cit. 17.1.2019]. Dostupné na <<https://uic.org/1922-UIC-a-long-life-organisation>>.

<sup>28</sup> Vláda ČSR schválila na svém zasedání dne 19. září 1956 „Usnesení o Organizaci pro spolupráci železnic“, čímž se OSŽD jako taková stala pro ČSR mezinárodní vládní organizací.

<sup>29</sup> HŘEBAČKA, Milan. Organizace pro spolupráci železnic – OSŽD. In: Vědeckotechnický sborník ČD, 2010 ,s. 1 - 2.

železniční dopravy) věnována Hlava IV Římské smlouvy<sup>30</sup>, neboť vytvoření fungujícího vnitřního trhu s volným pohybem zboží, osob a služeb by bez společného dopravního trhu bylo nemyslitelné. Přestože se členské státy dohodly na zavedení společné dopravní politiky již při založení Evropského hospodářského společenství, ke skutečnému zavádění společné dopravní politiky nedošlo až do poloviny 80. let. Tehdy nastal výrazný posun jednak díky úspěšné žalobě Evropského parlamentu podle čl. 232/1 SES (nyní čl. 265 SFEU) na nečinnost Rady v oblasti dopravy a jednak díky Jednotnému evropskému aktu, který změnil přijímání opatření Radou v mnoha oblastech z jednomyslného hlasování na většinové. V důsledku těchto událostí došlo na přelomu 80. a 90. let k přijetí mnoha opatření v oblasti dopravy.

Pro vývoj železniční politiky byla velmi důležitá směrnice Rady 91/440/EHS<sup>31</sup> o rozvoji železnic Společenství, která byla přijata na základě návrhů Komise v roce 1991. Hlavním cílem směrnice bylo oddělení správy železniční infrastruktury od poskytovatele dopravních služeb, což se stalo stěžejní myšlenkou v budoucím vývoji železniční dopravy. Změny měly přinést zlepšení finanční struktury často zadlužených železničních podniků.<sup>32</sup> Tato směrnice se soustředila zejména na účetní oddělení infrastruktury a provozu, organizační oddělení v ní nebylo stanoveno. Za účelem zajištění přístupu k železničním sítím vedly další návrhy Komise k organizačnímu oddělení infrastruktury a poskytovatele dopravních služeb.<sup>33</sup> Koncem roku 1992 byla přijata Bílá kniha o budoucím rozvoji společné dopravní politiky. Komise tímto dokumentem vyzývala k otevírání dopravních trhů, rozvoji transevropské sítě, posílení bezpečnosti a sociální harmonizaci.<sup>34</sup> Železnice se v oblasti dopravy postupně dostala do popředí zájmu Evropské unie. V roce 1995 došlo k přijetí dalších dvou významných směrnic, a to směrnice 95/18/ES<sup>35</sup> o pravidlech poskytování licencí železničním podnikům a směrnice 95/19/ES<sup>36</sup> o přidělování kapacity železniční infrastruktury železničním podnikům. Komise pracovala na vývoji železničního systému a zaměřovala se zejména na podporu projektů<sup>37</sup> vedoucích ke svobodnému přístupu na železniční síť. Právům cestujících v 90. letech zatím nebyla na úrovni Evropské unie

---

<sup>30</sup> Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft z 25. března 1957, s. 46 a násl.

<sup>31</sup> Směrnice 91/440/EHS byla platná do dne 16.6.2015.

<sup>32</sup> STEVENS, Handley. *Transport policy in the European union*. Basingstoke: Palgrave Macmillan, 2004, s. 96 – 97.

<sup>33</sup> KERWER, Dieter, TEUTSCH, Michael (eds). *Differential Europe: The European Union Impact on National Policymaking*. Lanham: Rowman & Littlefield publishers, 2001, s. 44.

<sup>34</sup> TUSZYŃSKA, Beata, RATCLIFF, Christina. *Společná dopravní politika: obecné zásady* [online]. europa.eu, říjen 2018 [cit. 19.2.2019]. Dostupné na <<http://www.europa.eu/factsheets/cs/sheet/123/spolecna-dopravni-politika-obecne-zasady>>.

<sup>35</sup> Směrnice Rady 95/18/ES ze dne 19. června 1995, o vydávání licencí železničním podnikům

<sup>36</sup> Směrnice Rady 95/19/ES ze dne 19. června 1995, o přidělování kapacity železniční infrastruktury a o zpoplatnění infrastruktury

<sup>37</sup> Zelená kniha KOM(95)601 Občanská síť – naplňování potenciálu veřejné osobní dopravy v Evropě



věnována pozornost.<sup>38</sup> O rok později byla přijata Směrnice 96/48/ES<sup>39</sup> o interoperabilitě transevropského vysokorychlostního železničního systému. Tato směrnice stanovila rámec pro vytvoření technické specifikace pro interoperabilitu<sup>40</sup>, která je stěžejní pro rozvoj společného dopravního trhu v Evropské unii.<sup>41</sup>

Spolu s očekávaným rozšířením Evropské unie na východ bylo třeba analyzovat nové potřeby dopravní politiky, a tak v roce 2001 přijala Komise Bílou knihu s názvem *Evropská dopravní politika do roku 2010: čas rozhodnout*. V obecné rovině Komise předpokládala obrovský nárůst dopravy se zvýšením rizik pro zdraví i životní prostředí. Cílem reformy železniční dopravy bylo zvýšení provozní efektivity a konkurenceschopnost vzhledem k silniční dopravě a budováním vysokorychlostních tratí také vzhledem k dopravě letecké.<sup>42</sup> Komise se rozhodla stabilizovat podíl železniční dopravy na úrovni roku 1998, k čemuž mělo přispět nejen samotné oživení železniční dopravy, ale také její propojení s dalšími druhy dopravy.<sup>43</sup> V této době docházelo i na území České republiky k rozšiřování stávajících integrovaných dopravních systémů a vzniku nových. Často dlouhé autobusové spoje nahradily na částech trasy vlaky, motivací pro cestující k využívání integrované dopravy pak byla ekonomická úspora v podobě jízdního dokladu společného pro více druhů dopravy.

V roce 2006 Komise zhodnotila opatření navržená v roce 2001 jako nedostačující pro naplnění stanovených cílů a navrhla další nástroje, zejména v oblasti vodní dopravy. O dva roky později byl představen balíček dalších opatření pro dopravu šetrnější k životnímu prostředí. V roce 2011 byla představena další Bílá kniha s názvem *Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje*, která je dosud platná. Hlavním cílem pro další období je odstranění všech překážek mezi jednotlivými druhy dopravy a vnitrostátními systémy a usnadnění vzniku nadnárodních provozovatelů.<sup>44</sup> V dopravní strategii Evropské unie zaujímá železnice významnou funkci, čemuž nasvědčují i další Komisí stanovené cíle, a to ztrojnásobení délky stávajících vysokorychlostních železničních sítí do roku 2030, zachování husté železniční sítě, do roku 2050 pak uskutečňování osobní dopravy na střední

---

<sup>38</sup> TROITINO, David Ramiro. Transport policy in the European Union. MEST Journal, červenec 2015, s. 137. Dostupné na <[https://www.researchgate.net/publication/281942647\\_TRANSPORT\\_POLICY\\_IN\\_THE\\_EUROPEAN\\_UNION](https://www.researchgate.net/publication/281942647_TRANSPORT_POLICY_IN_THE_EUROPEAN_UNION)>.

<sup>39</sup> Směrnice Rady 96/48/ES ze dne 23. července 1996, o interoperabilitě transevropského vysokorychlostního železničního systému.

<sup>40</sup> Interoperabilita je základním předpokladem fungování integrovaného transevropského železničního systému. Interoperabilitou se rozumí schopnost tohoto systému umožňovat bezpečný a nepřerušovaný pohyb vlaků různých dopravců, které splňují základní parametry stanovené pro tyto vybrané tratě.

<sup>41</sup> STEVENS, Handley. *Transport policy in the European union*. Basingstoke: Palgrave Macmillan, 2004, s. 100.

<sup>42</sup> KVIŽDA, Martin. *Institucionální limity intermodální konkurenceschopnosti železniční dopravy*. Brno: Masarykova univerzita, 2009, s. 1.

<sup>43</sup> TUSZYŃSKA: *Společná dopravní politika...*

<sup>44</sup> Tamtéž.

vzdálenosti většinou vlakem a z dlouhodobého hlediska dokončení evropské vysokorychlostní železniční sítě.<sup>45</sup>

## 2.2 Pojem evropeizace ve vztahu k železničnímu sektoru

Evropeizace železnice je spojena zejména s liberalizací dopravy a modernizací infrastruktury. Dopravní politika je z ekonomického hlediska specifická vysokou počáteční nákladností. Vybudování a zprovoznění dopravních sítí je velmi nákladné a v souvislosti s tím je návratnost investic velmi zdlouhavá. I první soukromé společnosti, které budovaly železnice, byly osvobozeny od daní nebo měly samotným státem garantované zúčtování kapitálu, přestože šlo o ziskový byznys.<sup>46</sup> V průběhu 20. století připadly evropské železnice do vlastnictví státu, ať už řádným odkoupením či pozdějším znárodněním. Plynutím času přešla železniční horečka ve stagnaci tohoto druhu dopravy a poté vlivem rozšíření automobilové a autobusové dopravy a změnami s demografickými aspekty v úpadek. Původní zisky se začaly pomalu měnit ve ztráty, což přirozeně vedlo k myšlenkám reformy. Jednou z možností bylo oddělení železniční infrastruktury a poskytovatele železničních služeb. Tato politika byla nejdříve zavedena ve Velké Británii a Švédsku, a následně akceptována Evropskou komisí jako způsob řešení této problematiky. Je však na místě poznamenat, že ne všechny soukromé železnice v historii byly úspěšné, a tak nelze očekávat obecnou platnost tohoto pravidla.<sup>47</sup> Významnými aspekty u železniční dopravy jsou vedle ekonomické efektivity společenská kritéria. „*Za společenská kritéria můžeme považovat taková, která ovlivňují jednání státu ve snaze omezit negativní dopady dopravy na společnost nebo naopak zvýšit společenský užitek z dopravy...*“<sup>48</sup>

Evropská unie zvolila coby způsob reformy vertikální oddělení infrastruktury a poskytování služeb (tzv. unbundling)<sup>49</sup> a velké investice z veřejných zdrojů. Zásady jmenované v Bílé knize dopravní politiky z roku 2001, zejména zvýšení konkurenceschopnosti železnice, podpora výstavby a modernizace infrastruktury, interoperabilita nebo boj s nízkou spolehlivostí služeb, slouží jako jakýsi manuál pro tvorbu dopravní politiky. „*Evropská komise vnímá železnici jako podporu zasluhující dopravní mód a hledá cesty, jak ji podpořit. Tento názor je založen na mixu environmentálních, politických a sociálních důvodů. Účelem preference železnic je změnit trend poklesu železniční*

<sup>45</sup> MELLAR, Balazs, RATCLIFF, Christina. *Železniční doprava* [online]. europarl.europa.eu, říjen 2018 [cit. 20.2.2019]. Dostupné na <<http://www.europarl.europa.eu/factsheets/cs/sheet/130/zeleznici-doprava>>.

<sup>46</sup> TOMEŠ, Zdeněk, POSPÍŠIL, Tomáš. *Ekonomické aspekty železniční dopravy*. Brno: Masarykova univerzita, 2006, s. 11.

<sup>47</sup> KVIZDA, Martin a kol. *Železniční doprava – institucionální postavení, hospodářská politika a ekonomická teorie*. Brno: Masarykova univerzita, 2007, s. 47.

<sup>48</sup> Tamtéž, s. 14-15.

<sup>49</sup> KVIZDA: *Institucionální limity intermodální...*, s. 1.

dopravy pomocí veřejného financování železničních investic, krytí ztrát železničních provozovatelů a, možná, pomocí zvýšeného zdanění silniční dopravy.<sup>60</sup> „Obecně bylo akceptováno, že železniční infrastruktura je případem přirozeného monopolu. Na druhé straně bylo poskytování železničních služeb vnímáno jako potenciálně vhodné pro působení konkurenčních sil.“<sup>61</sup> Realizací tohoto konceptu postupně dochází vlivem konkurence také ke zlepšení kvality poskytované zákazníkům. Oddělení provozu dopravy a infrastruktury má však i stinné stránky, a to zejména fragmentaci sítě, kdy jízdní řády jednotlivých dopravců nenavazují u klíčových spojení tak dobře jako v případě jednoho dopravce nebo hrozba regulačního selhání při udělování licencí a kapacit. Proto je i v době postupující liberalizace trhu v železniční oblasti možné spatřit převažující monopol provozovatele osobní dopravy, a to i v některých velmi vyspělých a „starých“ členských státech (například v Německu).

V posledních letech zájem o železniční dopravu v zemích Evropské unie stále roste, což dokazují statistiky v počtu přepravených cestujících.<sup>52</sup> Přesto je osobní železniční doprava v porovnání s individuální automobilovou dopravou v Evropské unii využívána málo. Velké rozdíly v počtu přepravených cestujících jsou mezi jednotlivými členskými státy. Železniční doprava je dlouhodobě nejvíce využívána obyvateli zejména ve větších státech, jako je Francie, Německo nebo Itálie, kde byl už od 80. a 90. let budován systém vysokorychlostních železnic.<sup>53</sup> Vzhledem k velkému nárůstu využívání železniční dopravy v zemích s propracovaným systémem vysokorychlostních železnic lze konstatovat, že právě tato oblast je budoucností železnice a tím i předmětem zájmu společné dopravní politiky.

V souvislosti se zájmem Evropské unie o železniční dopravu je možné spatřovat i výsledky plynoucí z činnosti Komise. Těmi jsou:

## 1. Interoperabilita

Koncem 90. let započal proces k bezpečnému a bezproblémovému přechodu z jedné vnitrostátní železniční sítě do druhé. Byla vypracována technická řešení (tzv. technické specifikace pro interoperabilitu) zaměřená zejména na bezpečnost a řízení vlaků, signalizaci a kvalifikaci personálu v přeshraniční dopravě. Nákladní doprava je již od ledna 2007 zcela otevřena hospodářské soutěži.<sup>54</sup>

## 2. Evropská agentura pro železnice

---

<sup>50</sup> TOMÉŠ: *Ekonomické aspekty...*, s. 10.

<sup>51</sup> Tamtéž, s. 68.

<sup>52</sup> *Railway passenger transport statistics - quarterly and annual data* [online]. europa.eu, leden 2019 [cit. 19.2.2019]. Dostupné na <[https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Railway\\_passenger\\_transport\\_statistics\\_-\\_quarterly\\_and\\_annual\\_data](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Railway_passenger_transport_statistics_-_quarterly_and_annual_data)>.

<sup>53</sup> KVIZDA: *Železniční doprava – institucionální...*, s. 91.

<sup>54</sup> MELLAR: *Železniční doprava...*

Ke zřízení Evropské agentury pro železnice došlo v roce 2004 s cílem zlepšení interoperability a bezpečnosti evropského železničního systému. Agentura pomáhá vypracovávat Komisi návrhy rozhodnutí, ale rozhodovací pravomoc nemá. Hlavním úkolem agentury bylo sblížení, registrace a kontrola technických specifikací pro interoperabilitu a vypracování společných bezpečnostních cílů pro evropské železnice. V roce 2016 byl jako nový cíl stanoven další rozvoj jednotného evropského železničního prostoru, a to zaručením vysoké úrovně bezpečnosti a interoperability železnic a zlepšením konkurenceschopnosti železnic.

Evropská agentura pro železnice je jediným orgánem, kterému přísluší vydávání povolení pro lokomotivy a vagóny určených pro přeshraniční činnost.<sup>55</sup>

### 3. Sociální harmonizace

Spolu s rozvojem jednotného evropského železničního trhu vyvstala potřeba úpravy pracovních podmínek pracovníků poskytujících interoperabilní přeshraniční služby v železniční dopravě. Cílem je harmonizace minimálních požadavků v oblasti kvalifikace a certifikace strojvedoucích v Evropské unii. Licence a osvědčení o harmonizovaném doplňkovém školení jsou vydávány strojvedoucím, kteří zajišťují přeshraniční provoz, kabotáž nebo dopravu v jiném členském státě.<sup>56</sup>

### 4. Přístup podniků působících v oblasti železniční dopravy k výkonu činnosti

Od roku 1995 začaly být vyžadovány pro přístup podniku k infrastruktuře všech členských států licence. Tyto licence vydává stát, v němž má podnik své sídlo, po splnění určitých podmínek. Původně pro výkon činnosti železničního dopravce vyžadovanou bezúhonnost, finanční a odbornou způsobilost doplnily později další bezpečnostní, technické a hospodářské požadavky. V roce 2012 došlo k dalšímu posílení hospodářské soutěže zaměřeného na oddělování provozování infrastruktury a dopravních služeb.<sup>57</sup>

Dalším významným projektem, který má zajistit konkurenceschopnost Evropské unie jako celku, je program transevropských dopravních sítí. Tento projekt má mimo jiné zajistit zlepšení dostupnosti odlehlých regionů Evropské unie.<sup>58</sup>

---

<sup>55</sup> MELLAR: *Železniční doprava...*

<sup>56</sup> Tamtéž.

<sup>57</sup> Tamtéž.

<sup>58</sup> KVIZDA: *Železniční doprava – institucionální...*, s. 73.

## 2.3 Transformace dopravní politiky v České republice

Česká republika je zemí s velmi hustou železniční sítí. Ta není výsledkem konkurenčního a ziskového podnikání v 19. století, ale směsicí dříve ziskových nebo prodělečných drah, které byly budovány s různými motivy.<sup>59</sup> První veřejná železnice na území České republiky vznikla již v roce 1828 na trase Línec – České Budějovice. Zpočátku byly železnice budovány soukromými podniky s motivem generování zisku. Některé tratě byly budovány v souvislosti s rozvojem průmyslu pro zajištění přepravy uhlí z určitých oblastí a zároveň byl průmysl ovlivňován rozvojem dopravních služeb.<sup>60</sup> Vedle budování železnic s vidinou ekonomického prospěchu byly mnohé české železnice postaveny jako nevýdělečné, s čímž se od začátku počítalo.<sup>61</sup> Zejména u lokálních tratí se musel finančně účastnit stát.

Obecně platí, že dříve založené tratě mají vyšší potenciál provozní efektivity než dráhy zakládané později. Patrné je to zejména u místních drah, kde nejhorších provozních výsledků dosahovaly tratě vzniklé až na přelomu 19. a 20. století. Toto pravidlo potvrzuje i teorie alokace kapitálu, u které platí, že nejdříve jsou využívány příležitosti s největším potenciálem a až poté příležitosti s vyšším rizikem návratnosti kapitálu.<sup>62</sup>

Stav železniční sítě v České republice na počátku 90. let 20. století neodpovídal potřebám moderní přepravy. Politika uměle vytvářené zaměstnanosti v období socialismu kontrastovala s potřebnou modernizací železnice a oproti státům západní Evropy tak nedocházelo na území České republiky k investicím do železnice ze strany státu.<sup>63</sup> Změna nastala až v 90. letech, kdy v návaznosti na projekt transevropských dopravních sítí započaly rozsáhlé investice do železničních koridorů Děčín – Břeclav (trasa Berlín – Vídeň) a Břeclav – Bohumín (Vídeň – Varšava). Po vzniku České republiky v roce 1993 konstatovala vláda potřebu stanovit základní principy dopravní politiky s ohledem na nové ekonomické podmínky a státoprávní uspořádání. Téhož roku došlo k přijetí *Dopravní politiky České republiky pro devadesátá léta* jako prvního dokumentu v oblasti plánování rozvoje dopravy ve střednědobém a dlouhodobém horizontu.

Původ myšlenky liberalizace železnice v České republice je logicky spjat s Evropskou unií. Cílem liberalizace je vytvoření konkurenčního prostředí, které zajistí zlepšení služeb pro cestující a tím i nárůst podílu železniční dopravy.<sup>64</sup> Státní organizace České dráhy vzniklá zákonem České národní rady č. 9/1992 Sb. ze dne 20. prosince 1992 o Českých drahách zůstávala dlouho

<sup>59</sup> KVIZDA: *Železniční doprava – institucionální...*, s. 166.

<sup>60</sup> Tamtéž, s. 111.

<sup>61</sup> Tamtéž, s. 166.

<sup>62</sup> Tamtéž, s. 164.

<sup>63</sup> SCHREIER, Pavel. *Naše dráhy ve 20. století*. Praha: Mladá Fronta, 2010, s. 16 - 20.

<sup>64</sup> CEMPÍREK, Václav. *Otevření českých železnic vyžaduje rozvahu*. [online]. E15.cz, 4. května 2017 [cit. 24.2.2019]. Dostupné na <<https://www.e15.cz/temata-z-priloh/otevreni-ceskych-zeleznic-vyžaduje-rozvahu-1332061>>.

dominantním dopravcem. Změna přišla přijetím zákona č. 266/1994 Sb., zákon o dráhách, který stanovil, že „*vlastník dráhy je povinen zajistit provozování dráhy... Nemůže-li vlastník dráhy zajistit provozování dráhy, je povinen nabídnout dráhu k zajištění jejího provozování, a to státu nebo obcím.*“<sup>65</sup> Rušení nerentabilních tratí a kroky vedoucí k rozsáhlé privatizaci vyústily v únoru 1997 v pětidenní stávkou železničářů. Ta vedla k důkladnější přípravě transformačních kroků Českých drah.<sup>66</sup> Rozsah privatizace železnice zamýšlený v 90. letech tak nebyl ve výsledku natolik velký.

Strategickým dokumentem se stala *Dopravní politika České republiky* schválená v roce 1998 usnesením vlády č. 413/98. Tento dokument byl koncipován jako předvstupní strategie přijetí České republiky do Evropské unie a stanovil potřebu posílení systémového pojetí v oblasti ochrany cestujícího jako spotřebitele, vytvoření prostředí pro konkurenci na dopravním trhu a zohlednění ekologických aspektů. Za základní úkoly dopravy ve střednědobém období byly stanoveny:<sup>67</sup>

- realizace dopravní politiky s cílem dosažení integrovaného systému,
- zajištění souladu s dokumenty a praxí obvyklou v EU v sektoru dopravy a spojů, včetně harmonizace právních předpisů,
- kvalitní napojení dopravních sítí ČR na evropskou dopravní síť,
- zajištění přiměřené kvality sítě,
- efektivní dělbu přepravní práce mezi jednotlivými druhy dopravy s možností uplatňování nástrojů na její ovlivňování státní sférou v souladu s právem a praxí v EU,
- dosažení takového rozvoje dopravy, který zaručí bezpečnost a ochranu zdraví obyvatel a ochranu životního prostředí,
- naplňování strategie dopravy směrem ke zvyšování produktivity a optimalizaci zaměstnanosti.

Z toho vyplývá, že tvorba dopravní politiky byla významně ovlivňována Evropskou unií ještě před vstupem České republiky. Významným dokumentem stanovujícím směr vývoje železniční dopravy je stále platná Bílá kniha *Strategie pro obnovu veřejné železniční dopravy* předložená

---

<sup>65</sup> Zákon č. 266/1994 Sb., zákon o dráhách.

<sup>66</sup> HRABĚ, Miloš. Život na dráze se po dohodě vlády s odboráři vrací do svých kolejí. *Hospodářské noviny*, 10. února 1997. [cit. 18.3.2019]. Dostupné na <<https://archiv.ihned.cz/c1-907289-zivot-na-draze-se-po-dohode-vlady-s-odborari-vraci-do-svych-koleji>>.

<sup>67</sup> Střednědobá strategie sektoru dopravy, telekomunikací a poštovních služeb [online]. 31. května 2001 [cit. 18.3.2019]. Dostupné na <[http://www.google.cz/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=10&ved=2ahUKEwivnt68kJThAhWCLIAKHRS8DysQFjAJegQICBAC&url=http%3A%2F%2Fosjd.jdvm.cz%2Fdokumenty%2FCzech\\_rep%2Fstrategie.doc&usg=AOvVaw3MmWXe0yGIUDpQY81EFdd9](http://www.google.cz/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=10&ved=2ahUKEwivnt68kJThAhWCLIAKHRS8DysQFjAJegQICBAC&url=http%3A%2F%2Fosjd.jdvm.cz%2Fdokumenty%2FCzech_rep%2Fstrategie.doc&usg=AOvVaw3MmWXe0yGIUDpQY81EFdd9)>.

Komisi v červenci 1996. Komise tímto dokumentem vymezila kroky, které mají vést k větší konkurenceschopnosti železnice, zejména v následujících oblastech:<sup>68</sup>

1. Finance – železniční doprava má být založena na komerčních principech bez významnější finanční podpory od státu,
2. Zavádění tržních sil – zajištění přístupu novým provozovatelům k železniční infrastruktuře,
3. Integrace národních systémů – zavádění celoevropských norem pro bezpečnost provozu, zajištění zkvalitňování služeb, ekologické únosnosti aj.,
4. Sociální aspekty – investování do vzdělávání a rekvalifikace zaměstnanců.

Zásadním zásahem do organizační struktury železniční dopravy se stalo rozdělení státní organizace České dráhy na dva nástupnické subjekty, a to akciovou společnost České dráhy a státní organizaci Správa železniční dopravní cesty. Vznikem Správy železniční dopravní cesty na základě zákona č. 77/2002 Sb.<sup>69</sup>, o transformaci Českých drah, státní organizace dnem 1. ledna 2003 došlo ze strany Českých drah k úspoře nákladů za provoz a údržbu dopravní cesty. Správa železniční dopravní cesty postupně přebírala za účelem podpory konkurenčního prostředí další oblasti, například vydávání knižních jízdních řádů a zaměstnance řízení provozu.<sup>70</sup>

V červnu 2005 byla přijata *Dopravní politika České republiky pro léta 2005 – 2013*, která stanovila potřebu dokončení transformace železničního sektoru a zvyšování konkurenčního prostředí v železniční dopravě. Tento dokument stanovil následující specifické cíle:<sup>71</sup>

1. Zkvalitnění dopravní infrastruktury (obnova stávající infrastruktury a výstavba nové),
2. Zajištění financování v sektoru dopravy (financování dopravní infrastruktury, obnovy dopravních prostředků, výzkumu a vývoje),
3. Zlepšování bezpečnosti dopravy,
4. Zajištění rovných podmínek na dopravním trhu (transformace železničního sektoru),
5. Podpora rozvoje dopravy v regionech (budování integrovaných dopravních systémů).

Vedle obecných opatření byly nově stanoveny také specifické cíle v oblasti zkvalitňování přepravních služeb, a to vybudování komplexního informačního systému v osobní přepravě,

---

<sup>68</sup> White paper: A Strategy for Revitalising the Community's Railways [online]. eur-lex.europa.eu, 30.7.2006 [cit. 5.3.2019]. Dostupné na <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:51996DC0421&from=EN>>.

<sup>69</sup> Zákon o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů.

<sup>70</sup> KYLOUŠEK, Jakub. Dopravní politika. In BALÍK, Stanislav (ed). *Věřejné politiky v České republice v letech 1989-2009*. Brno: Centrum pro studium demokracie a kultury, 2010, s. 126 - 127.

<sup>71</sup> Dopravní politika České republiky pro léta 2005 – 2013 [online]. svazdopravy.cz, červen 2005 [cit. 20.3.2019]. Dostupné na <<https://www.svazdopravy.cz/html/cz/dp2005.pdf>>.

vytváření podmínek pro zpřístupnění všech druhů veřejné přepravy osobám s omezenou schopností pohybu a orientace, nastavení práv cestujících na přepravu ve stanovené kvalitě a úprava kompenzačních náhrad.<sup>72</sup> I tento dokument byl ovlivněn Bílou knihou *Evropská dopravní politika pro rok 2010: Čas rozhodnout*, jejímž hlavním motivem je udržitelný rozvoj dopravy.<sup>73</sup>

Další vývoj české dopravní politiky ovlivnil také dokument zveřejněný Komisí v prosinci 2011: *Evropská vize pro cestující: sdělení o právech cestujících ve všech druzích dopravy*<sup>74</sup>, který stanovil deset základních práv cestujících:<sup>75</sup>

1. Právo na nediskriminaci v přístupu k dopravě;
2. Právo na mobilitu (přístupnost a pomoc zdravotně postiženým cestujícím a cestujícím s omezenou schopností pohybu);
3. Právo na informace před zakoupením přepravního dokladu i během cesty;
4. Právo na odstoupení od cesty, pokud není uskutečněna podle plánu;
5. Právo na splnění přepravní smlouvy v případě problémů;
6. Právo na pomoc v případě významného zpoždění při odjezdu nebo přestupu;
7. Právo na náhradu škody ve stanovených případech;
8. Právo na odpovědnost dopravce vůči cestujícím za jejich zavazadla;
9. Právo na rychlý a přístupný systém řešení stížností;
10. Právo na úplné uplatňování a účinné prosazování práva EU.

*Dopravní politika ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050* vychází z dokumentů:

1. *Strategie Evropa 2020*, 2. *Bílá kniha – Cesta k jednotnému evropskému dopravnímu prostoru – ke konkurenceschopnému a efektivnímu dopravnímu systému*, 3. *Politika transevropských dopravních sítí TEN-T*, 4. Další (např. *Vyhodnocení účinnosti Dopravní politiky České republiky pro léta 2005 – 2013 v roce 2012*). Hlavní cíle jsou v podstatě přebírány z předchozích dokumentů, opět je kladen důraz na údržbu a rozvoj infrastruktury a zvyšování bezpečnosti dopravy.<sup>76</sup>

---

<sup>72</sup> Dopravní politika České republiky pro léta 2005 – 2013 [online]. svazdopravy.cz, červen 2005 [cit. 21.3.2019]. Dostupné na <<https://www.svazdopravy.cz/html/cz/dp2005.pdf>>.

<sup>73</sup> White paper: European transport policy for 2010: time to decide [online]. ec.europa.eu, 12. září 2001 [cit. 17.3.2019]. Dostupné na <[https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/doc/2001\\_white\\_paper/lb\\_com\\_2001\\_03\\_70\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/doc/2001_white_paper/lb_com_2001_03_70_en.pdf)>.

<sup>74</sup> Práva zakotvená již v Nařízení č. 1371/2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční dopravě.

<sup>75</sup> Sdělení Komise Evropskému parlamentu a Radě: Evropská vize pro cestující: sdělení o právech cestujících ve všech druzích dopravy [online]. eur-lex.europa.eu, 19. prosince 2011. [cit. 22.3.2019]. Dostupné na <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:52011DC0898&from=CS>>.

<sup>76</sup> Dopravní politika ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050 [online]. mdcz.cz, duben 2013 [cit. 19.3.2019]. Dostupné na <<https://www.mdcz.cz/getattachment/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-a-MFDI/Dopravni-politika-CR-pro-obdobi-2014-2020-s-vyhledem/Dopravni-politika-CR-2014--2020.pdf.aspx>>.



Stálou prioritou dopravní politiky zůstává zvýšení podílu výkonu osobní dopravy dalšími dopravci.<sup>77</sup> Prostředkem k dosažení liberalizace je otevření domácího trhu osobní železniční dopravy a zajištění nediskriminačních podmínek pro všechny dopravce. V souvislosti s rozsáhlými tendencemi liberalizace české železnice je na místě zmínit, že nejde o „*okamžitou a bezvýjimečnou povinnost od 1. 1. 2019 otevřít železniční trh*“<sup>78</sup>. Je možné využít přechodné období, které připouští provoz železniční dopravy přímým zadáním až do roku 2033.<sup>79</sup> Liberalizace železniční dopravy v České republice navíc často probíhá na finančně nejvíce zajímavých tratích. Nabízí se tedy otázka, zda by liberalizace neměla být uskutečňována smysluplným soutěžením atraktivních a méně atraktivních tratí v balíčcích. Dále je pro dosažení pozitivních účinků třeba definovat, jaký podíl veřejné osobní dopravy má být liberalizován a zda se nemá první fáze liberalizace zaměřovat na přeshraniční dálkovou osobní dopravu propojující evropská hlavní města, čímž by mohla konkurovat letecké dopravě.

Analýzy dokázaly, že současná efektivita dopravy na železnici je závislá na historickém vývoji tratě. Na základě toho není možné konstatovat, že liberalizace železnic zvýší výrazně efektivitu provozu na celé železniční síti. Samotné oddělení provozu železniční dopravy od infrastruktury nemůže zajistit ekonomickou prospěšnost.<sup>80</sup> V případě nepropracovaných kroků liberalizace může dojít k negativním dopadům, například zhoršení managementu železnice, znásobení státních subvencí do sektoru dopravy, nespokojenosti cestujících s předraženým jízdným, nepřehledností jízdenek a kvalitou služeb. Příkladem nepovedené liberalizace je Velká Británie, kde došlo v devadesátých letech k úplné privatizaci železniční dopravy.<sup>81</sup>

## 2.4 Dílčí závěr

Liberalizací a revitalizací železniční dopravy se Evropská unie snaží o zvýšení konkurenceschopnosti železnice ve vztahu k ostatním druhům dopravy. Jako velmi efektivní řešení se ukázalo budování vysokorychlostních železnic. Využívání železniční dopravy v zemích s propracovaným systémem vysokorychlostních železnic prudce narůstá, a proto je na místě v tomto konceptu pokračovat. Dalším z kroků Evropské unie pro zvýšení konkurenceschopnosti

---

<sup>77</sup> KYLOUŠEK, Jakub. Dopravní politika. In BALÍK, Stanislav (ed). *Veřejné politiky v České republice v letech 1989-2009*. Brno: Centrum pro studium demokracie a kultury, 2010, s. 135.

<sup>78</sup> CEMPÍREK: *Otevření českých železnic...*

<sup>79</sup> Tamtéž.

<sup>80</sup> KVIZDA: *Železniční doprava – institucionální...*, s. 166.

<sup>81</sup> CEMPÍREK: *Otevření českých železnic...*

železnice bylo oddělení železniční infrastruktury a poskytovatele železničních služeb. Samotné oddělení však ekonomickou prospěšnost železnice nezajistí.

V České republice probíhala liberalizace železniční dopravy v menší míře už od konce devadesátých let. Vznikla státní organizace Správa železniční dopravní cesty, která postupně přebírá oblasti původně spadající pod České dráhy. Nepromyšlená liberalizace železniční dopravy však může způsobit i negativní dopady, proto je důležité jednotlivé kroky transformace železnice důkladně plánovat.

Pro analýzu přepravních podmínek je důležité, že byly stanoveny cíle v oblasti zkvalitňování přepravních služeb. Tyto cíle byly vymezeny v návaznosti na Bílou knihu dopravní politiky z roku 2001 v dokumentu *Dopravní politika České republiky pro léta 2005 – 2013*. Následující kapitola zkoumá vývoj přepravních podmínek v kontextu evropeizace dopravní politiky v České republice.

### 3 Vývoj přepravních podmínek ve veřejné drážní osobní dopravě

V návaznosti na dopady evropeizace dopravní politiky v České republice zkoumá tato kapitola přepravní podmínky v drážní dopravě. První část analyzuje vývoj před rokem 2007. Tento rok je záměrně zvolen jako mezník ve vývoji přepravních podmínek, neboť došlo k přijetí průlomového Nařízení č. 1371/2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě (dále jen „Nařízení“). Druhá část se zabývá vývojem přepravních podmínek ve veřejné drážní osobní dopravě tří vybraných železničních dopravců po přijetí Nařízení. V této části jsou zkoumána nejčastěji nárokováná práva cestujících, jejichž úpravu železničním dopravcům stanovuje Nařízení. Práce analyzuje vliv evropeizace na práva cestujících v železniční přepravě v oblasti zpoždění a odřeknutí spoje a zmeškání přípoje, dále analyzuje podmínky pro odškodňování cestujících, pro podávání stížností, zkoumá odpovědnost dopravce cestujícímu při nedodržení jízdního řádu a v poslední části se zabývá pravidly pro přístup a přepravu zdravotně postižených osob a osob s omezenou schopností pohybu a orientace. Závěrem je zhodnocena dostatečnost úpravy smluvních přepravních podmínek jednotlivých dopravců.

#### 3.1 Vývoj přepravních podmínek do roku 2007

Po vzniku samostatné České republiky byl až do 1. ledna 1995 v platnosti zákon o dráhách z roku 1964, který vymezoval pouze základní principy provozování železniční dopravy. Základním úkolem železnice bylo plnění státního plánu přepravy. Podrobnější podmínky upravovaly přepravní řády Ministerstva dopravy.<sup>82</sup> Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách rozpracoval mnohem širěji podmínky jak pro stavbu, tak provozování drah. Nový zákon oddělil dopravní cestu a provozovatele dopravy a současně vytvořil právní možnost přístupu na dopravní trh každému, kdo splní podmínky stanovené tímto zákonem. Rovněž byla pojmenována nová kategorie železničních drah, k celostátní dráze a vlečkám přibyly dráhy regionální, které měly být do budoucna předmětem privatizace. Zákon se podrobně zabýval udělováním licencí, ukládáním pokut drážním správním úřadem dopravci a nově zřídil Drážní úřad jako orgán státní správy vykonávající spolu s Ministerstvem dopravy státní správu ve věcech drah. Oblast přepravy osob a věcí byla upravena v § 37, který stanovil pouze obecné vymezení podmínek přepravy.<sup>83</sup>

<sup>82</sup> Zákon č. 51/1964 Sb., zákon o dráhách, ve znění zákona č. 104/1974 účinném ke dni 1.1.1975

<sup>83</sup> Zákon č. 266/1994 Sb., zákon o dráhách

Podrobný výklad pojmů a principů, řízení dopravy a zejména technické podmínky drážních vozidel doplnila vyhláška č. 173/1995 Sb., která kromě železniční dopravy (jako dráha celostátní a regionální) upravovala podmínky metra (dráha speciální), dále dráhy trolejbusové, tramvajové a lanové. Vyhláška stanovila detailní popis náležitostí jízdního řádu, který měl obsahovat i tarif a smluvní přepravní podmínky dopravce.<sup>84</sup> V jízdním řádu v devadesátých letech byly vymezeny i tarifní podmínky a nabídky jízdného. Přepravní podmínky zahrnovaly z oblasti práv cestujících postupy při zpoždění vlaku a reklamace z přepravy cestujícího.

Zpožděný odjezd, příjezd, ztráta přípoje nebo vynechání vlaku nezakládaly cestujícímu právo na náhradu škody. Cestující měl právo na navrácení veškerých zaplacených poplatků za zamýšlenou jízdu v případě, kdy byl vlak odřeknut nebo měl zpoždění z nástupní stanice cestujícího více než 60 minut. V případě zmeškání přípoje nebo odřeknutí vlaku v části trasy se cestující rovněž mohl vzdát další jízdy a požadovat vrácení jízdného za neprojetou trať. Cestující mohl rovněž pro přepravu v případě ztráty přípoje využít bez doplatku vyšší vozovou třídu nebo vlak vyššího druhu vyjma vlaku SuperCity. V případě vzdání se další jízdy byl cestující bezplatně vrácen do nástupní stanice a byly mu vyplaceny peníze za jízdenku zpět.<sup>85</sup>

Vlivem asociační dohody mělo dojít k rozvoji spolupráce tak, aby bylo České republice umožněno restrukturalizovat a modernizovat dopravu, zlepšovat pohyb cestujících a zboží a usnadňovat tranzitní přepravu Společenství v České republice. Spolupráce měla zahrnovat především ekonomické, právní a technické programy odborné přípravy, poskytování technické pomoci a poradenství a poskytování prostředků pro rozvoj infrastruktury. Ve vztahu k železnici byly jako priority jmenovány modernizace na hlavních trasách společného zájmu a transevropských sítích, podpora propojení silniční a železniční dopravy s výstavbou terminálů, výměna dopravního technického zařízení za účelem vyhovění standardům Společenství a rozvoj legislativních opatření a uskutečňování takové politiky ve všech oblastech dopravy, která je slučitelná s dopravní politikou Společenství.<sup>86</sup>

Z provedených změn zákona o dráhách je patrné, že předpisy evropského práva měly již před vstupem České republiky do Evropské unie vliv na podobu legislativy. Směrnice 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství zahrnovala cíle zejména v oblasti výkonnosti a konkurenceschopnosti železniční dopravy v porovnání s ostatními druhy dopravy.<sup>87</sup> Další směrnice 95/18/ES a 95/19/ES upravovaly poskytování licencí a přidělování kapacity železničním podnikům. Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách oddělil v návaznosti na směrnici

---

<sup>84</sup> Vyhláška č. 173/1995 Sb., vyhláška Ministerstva dopravy, kterou se vydává dopravní řád drah

<sup>85</sup> Jízdní řád 1997/1998. Praha: České dráhy, s.o., s. 45-46.

<sup>86</sup> Evropská dohoda zakládající přidružení mezi Českou republikou na jedné straně a Evropskými společenstvími a jejich členskými státy na straně druhé.

<sup>87</sup> Směrnice Rady 91/440/EHS ze dne 29. července 1991, o rozvoji železnic Společenství

91/440/EHS provozovatele infrastruktury a přepravce a tím otevřel cestu na dopravní trh každému, kdo splní stanovené podmínky. Upravoval podmínky žádostí a vydávání licencí a mnohé technické požadavky, ale nevěnoval se právům cestujícím, které částečně upravoval železniční přepravní řád. Změna zákona o dráhách č. 23/2000 Sb. přinesla vymezení přepravního řádu. Nově byly na úrovni zákona definovány základní pojmy užívané v přepravních podmínkách dopravců, vznik přepravní smlouvy i rozsah nároků cestujících vůči dopravci. Podrobnější úpravu včetně detailního vymezení náležitostí jízdního řádu obsahovala vyhláška č. 175/2000 Sb. Tato vyhláška v oblasti práv cestujících stanovila, že dopravce je povinen podávat informace o tarifu a vyhlášených přepravních podmínkách a oznamovat zpoždění vlaku, jestliže je zpoždění 10 minut a více oproti jízdnímu řádu.<sup>88</sup>

Devadesátá léta v oblasti železniční dopravy v České republice vytvořila prostor pro vznik konkurence a oddělení infrastruktury a samotné přepravy. Posudek Komise k žádosti České republiky o členství v oblasti dopravy uvádí, že: „evropská dohoda zajišťuje sblížení legislativy se zákony Společenství a spolupráci zaměřenou na restrukturalizaci a modernizaci dopravy, zlepšování přístupu na dopravní trh, usnadnění tranzitu a dosažení provozních standardů<sup>89</sup> srovnatelných se Společenstvím.“<sup>90</sup> Na úrovni Evropské unie byl v roce 2001 přijat tzv. první železniční balíček, který souborem čtyř směrnic upravoval oblast rozvoje železnic, přidělování kapacity železniční infrastruktury, interoperabilitu železniční sítě a vydávání licencí železničním podnikům. Druhý železniční balíček přijatý Evropskou komisí o rok později kladl důraz na zlepšení bezpečnosti a urychlení otevírání železničního trhu v nákladní dopravě.<sup>91</sup> Práva cestujících tyto dokumenty neupravovaly.

Smluvní přepravní podmínky největšího železničního dopravce Českých drah (dále jen „SPPO“) byly každoročně aktualizovány, nicméně změny v oblasti práv cestujících nebyly často nijak zásadní. Až do roku 2002 mohl cestující vrátit jízdenku z důvodu zpoždění pouze v případě, že byl vlak opožděn o 60 minut a více. Změna SPPO z tohoto roku umožnila cestujícím vzdát se jízdy a uplatnit právo z přepravní smlouvy v případě jakéhokoliv zpoždění vlaku.<sup>92</sup> Nárok na návratek jízdného nebyl přiznán držitelům časových jízdenek.

---

<sup>88</sup> Vyhláška č. 175/2000 Sb., Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu

<sup>89</sup> Vyhláška 175/2000 Sb., vymezila, že dopravce zajistí používání vozidel, která s ohledem na délku spoje nebo charakter nabízených přepravních služeb splní požadavky na bezpečnou a pohodlnou přepravu cestujících.

<sup>90</sup> Agenda 2000 - Commission Opinion on the Czech Republic's Application for Membership of the European Union, s. 78.

<sup>91</sup> POLÁČEK, Bohumil. *Kapitoly z mezinárodního...*, s. 204-207.

<sup>92</sup> Smluvní přepravní podmínky Českých drah pro veřejnou osobní dopravu ve znění změny ze dne 16. července 2002

Přepravní podmínky Českých drah účinné ke dni 1.1.2004 vymezovaly několik možností pro cestující v případě, že vlak mimořádně ukončí jízdu před cílovou stanicí, nebo je opožděn natolik, že je zřejmé, že v přestupní stanici cestující ztratí přípoj. Cestující mohl:<sup>93</sup>

- a) být přepraven do cílové stanice nejbližším vhodným vlakem nebo náhradní autobusovou dopravou za vlak;
- b) vzdát se další jízdy, přičemž mu byly vráceny peníze za neprojetý úsek;
- c) vzdát se další jízdy a vrátit se bezplatně do nástupní stanice, kde mu budou vráceny peníze za jízdní doklady.

Pokud nebylo cestujícímu s jízdenkou pro 1. vozovou třídu přiděleno žádné místo ve voze 1. třídy nebo musel použít náhradní autobusovou dopravu, byl mu následně vyplacen rozdíl jízdného mezi 1. a 2. vozovou třídou za úsek, kde 1. třídu nemohl využít. V opačném případě, kdy ve vlaku nebyl mimořádně řazen vůz 2. vozové třídy, mohl cestující využít 1. vozovou třídu bez doplácení rozdílu jízdného. Pro cestování vlaky vyšší kvality (kategorie EuroCity – EC, InterCity – IC a SuperCity – SC) bylo k jízdnímu dokladu třeba zakoupení příplatku na vlaky vyšší kvality. Tento příplatek byl cestujícímu v plné výši vyplacen zpět v případě, že byl vlak o 60 a více minut opožděn nebo byla použita náhradní autobusová doprava. Cestujícímu byla vyplacena cena za zakoupenou místenku v případě, že mu ve vlaku žádné místo nemohlo být přiděleno.<sup>94</sup>

Změnou SPPO na konci roku 2005 byl cestujícím přiznán nárok na kompenzaci ve výši 20% z ceny zaplaceného jízdného (minimálně 20,-Kč) v případě, že vlak kategorie SuperCity bude opožděn o 60 a více minut nebo bude nahrazen, byť jen v části trasy, náhradní autobusovou dopravou.<sup>95</sup>

### 3.2 Vývoj přepravních podmínek po roce 2007

Klíčovým dokumentem v oblasti osobní dopravy je nařízení č. 1371/2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě. Toto Nařízení vytvořilo spolu se směrnicí 2007/58/ES<sup>96</sup>, směrnicí 2007/59/ES<sup>97</sup> a nařízením č. 1370/2007<sup>98</sup> tzv. třetí železniční balíček

<sup>93</sup> Smluvní přepravní podmínky Českých drah pro veřejnou osobní dopravu ve znění změny ze dne 1. ledna 2004

<sup>94</sup> Smluvní přepravní podmínky Českých drah pro veřejnou osobní dopravu ve znění změny ze dne 1. ledna 2004

<sup>95</sup> Smluvní přepravní podmínky Českých drah pro veřejnou osobní dopravu ve znění změny ze dne 11. prosince 2005

<sup>96</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/58/ES ze dne 23. října 2007, kterou se mění směrnice Rady 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství a směrnice 2001/14/ES o přidělování kapacity železniční infrastruktury a zpoplatnění železniční infrastruktury.

<sup>97</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/59/ES ze dne 23. října 2007 o vydávání osvědčení strojvedoucím obsluhujícím hnací vozidla a vlaky v železničním systému Společenství.

<sup>98</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici

přijatý v roce 2007. zaměřoval na otevření trhu v osobní železniční dopravě a nově definoval práva a povinnosti železničních dopravců a jejich cestujících.<sup>99</sup>

Přijetí Nařízení bylo rozsáhle odůvodněno. Zejména:<sup>100</sup>

1. je důležité chránit práva cestujících v železniční přepravě a zlepšovat kvalitu a efektivitu železniční dopravy,
2. pro léta 2002-2006 je stanoven cíl dosažení vysoké úrovně ochrany spotřebitele v oblasti dopravy,
3. cestující je v železniční přepravě slabší stranou přepravní smlouvy,
4. cestující má právo na obdržení informací o spojích před uskutečněním cesty i v jejím průběhu,
5. posílení práv cestujících v železniční přepravě má vycházet z mezinárodního práva (předpisy o mezinárodní železniční přepravě), nicméně je vhodné rozšířit ochranu cestujících v mezinárodní přepravě také na vnitrostátní přepravu,
6. železniční podniky by měly usnadňovat přechod cestujících mezi provozovateli železniční přepravy poskytováním přímých přepravních dokladů,
7. zdravotně postiženým osobám a osobám s omezenou schopností pohybu a orientace by mělo být umožněno využívat železniční dopravu srovnatelně s ostatními občany,
8. posílení práva na odškodnění v případě zpoždění nebo odřeknutí spoje má pobídnout trh železniční přepravy ve prospěch cestujících,
9. pokud členský stát udělí výjimku z uplatňování ustanovení tohoto nařízení, měl by železniční podniky povzbuzovat k zavedení opatření pro odškodnění v případě vážného narušení osobního železničního dopravního spoje,
10. členské státy by měly stanovit sankce za porušení tohoto nařízení zahrnující finanční odškodnění poškozených osob,
11. cílem tohoto nařízení je zlepšení osobní železniční dopravy ve Společenství.

Toto Nařízení přiznává členským státům možnost udělení výjimky vyjma článků 9, 11, 12 a 19, čl. 20 odst. 1 a článku 26 na průhledném a nediskriminačním základě. Uvedené články se týkají dostupnosti jízdních a rezervačních dokladů, odpovědnosti vůči cestujícím za zavazadla, nediskriminačního přístupu zdravotně postižených osob nebo osob s omezenou schopností pohybu a orientace a jim poskytovaných informací. Výjimka může být udělena na dobu nejvýše pěti let s možností obnovení pouze jednou na dobu dalších pěti let na vnitrostátní osobní železniční dopravní spoje. Nařízení vstoupilo v platnost 24 měsíců po zveřejnění v Úředním

---

<sup>99</sup> POLÁČEK: *Kapitoly z mezinárodního...*, s. 208 - 209.

<sup>100</sup> Nařízení č. 1371/2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě ze dne 23. října 2007

věstníku Evropské unie, a to dnem 3.12.2009.<sup>101</sup> Dle zprávy Komise většina členských států této možnosti využila a výjimky se vztahují přibližně na 61% všech služeb vnitrostátní dálkové přepravy a 83 % služeb regionální a příměstské přepravy.<sup>102</sup> Česká republika využila možnosti udělení výjimky dvakrát na pětileté období. Do dne 3. prosince 2019 se na provozování vnitrostátní veřejné drážní osobní dopravy neaplikují čl. 8, 10, 17, čl. 18 odst. 2 písm. a) a b) a čl. 18 odst. 3 Nařízení, dále čl. 7 odst. 2 písm. b), čl. 17 odst. 2 písm. b), čl. 24 odst. 3 písm. b) a čl. 32 přílohy č. 1 a příloha č. 2 k tomuto Nařízení.<sup>103</sup>

Články, na které Česká republika uplatňuje výjimku, se týkají informačních a rezervačních systémů, odškodnění z ceny přepravního dokladu, v případě zpoždění o více než 60 minut nabídnutí jídla a ubytování, je-li nutný pobyt, zajištění náhradních dopravních spojů, pokud nelze vlakem dále pokračovat, dále náležitostí, které mají být uvedeny na přepravních dokladech, zavazadlovém lístku a přepravním lístku (při přepravě vozidla). Příloha 2 Nařízení stanoví minimální informace, které jsou železniční podniky nebo prodejci přepravních dokladů povinni poskytovat před cestou a během jízdy. Mezi informace před cestou patří všeobecné podmínky pro danou smlouvu, dostupnost služeb ve vlaku, jízdní řády a další.<sup>104</sup>

Dále jsou analyzovány přepravní podmínky dopravců České dráhy, a.s. (dále ČD; smluvní přepravní podmínky SPPO), RegioJet, a.s. (dále RJ; smluvní přepravní podmínky SPP) a Leo Express Global, a.s. (dále LE; smluvní přepravní podmínky SPPL), a to v oblasti zpoždění a odřeknutí spoje a zmeškání přípoje, dále analyzuje podmínky pro odškodňování cestujících, pro podávání stížností, zkoumá odpovědnost dopravce cestujícímu při nedodržení jízdního řádu a v poslední části se zabývá pravidly pro přístup a přepravu zdravotně postižených osob a osob s omezenou schopností pohybu a orientace.

## **Zpoždění a odřeknutí spoje, zmeškání přípoje**

Čl. 16 Nařízení upravuje možnosti v případě, že lze očekávat zpoždění na příjezdu do cílové stanice 60 a více minut. Na čl. 16 Nařízení neuplatňuje Česká republika výjimku. Cestující má neprodleně možnost výběru z následujících variant:<sup>105</sup>

- a) cestujícímu bude nahrazena cena přepravního dokladu spolu s umožněním navrácení zpět do výchozí stanice;
- b) cestující může pokračovat do cílové stanice při nejbližší příležitosti;

<sup>101</sup> Nařízení č. 1371/2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě ze dne 23. října 2007

<sup>102</sup> ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ: Zpráva o uplatňování nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 ze dne 23. října 2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě (COM/2013) 0587.

<sup>103</sup> Zákon č. 266/1994 Sb., zákon o dráhách

<sup>104</sup> Nařízení č. 1371/2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě ze dne 23. října 2007

<sup>105</sup> Nařízení č. 1371/2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě ze dne 23. října 2007



c) cestující může podle svého přání pokračovat později.

ČD v případě ukončení jízdy vlaku před cílovou stanicí a v případě ztráty přípoje zakotvily právo cestujícího na přepravu nejbližším vhodným vlakem ČD, vzdání se další jízdy a uplatnění práva z přepravní smlouvy, popřípadě navrácení do cílové stanice a uplatnění práva z přepravní smlouvy v SPPO již před vstupem České republiky do Evropské unie. Dle aktuálně platných SPPO mohou cestující v případě zpoždění 30 a více minut z nástupní stanice, odřeknutí vlaku, nezařazení vozu 1. třídy nebo vyčerpání kapacity pro přepravu zavazadel zrušit přepravní smlouvu. Nárok na návratek nevzniká držitelům traťových jízdenek. Rovněž se může cestující vzdát další jízdy a při ztrátě přípoje nebo mimořádnému ukončení vlaku před cílovou stanicí má právo na bezplatný návrat do výchozí stanice.<sup>106</sup>

V případě ujetí posledního přípoje, nebo pokud do 120 minut od doby příjezdu cestujícího do stanice, kde ztratil přípoj, neodjíždí vlak, kterým by mohl pokračovat, může cestující využít právo na alternativní přepravu. Cestující může na základě informace pověřeným zaměstnancem ČD využít veřejnou dopravu provozovanou jiným dopravcem. V případě, že jinou veřejnou dopravu nelze využít, má cestující právo na využití taxislužby. ČD následně proplatí účtenku za taxislužbu do maximální výše 1000,-Kč za auto. Využitím alternativní přepravy je přepravní smlouva ze strany ČD splněna. Dále může cestující ČD uplatnit právo na jednorázové odškodné ve výši 30,-Kč v případě nedodržení vybraných standardů ve vlacích kategorie rychlík, expres, InterCity, EuroCity, SuperCity, railjet, EuroNight a nightjet.<sup>107</sup>

Znění čl. 16 Nařízení inkorporoval také RJ do SPP v úplném znění v rámci kompenzací v mezinárodní přepravě. Cestující v mezinárodní přepravě RJ má právo na a) náhradu plné ceny přepravního dokladu s případnou zpáteční přepravou do první výchozí stanice; b) pokračování nebo přeměrování do cílové stanice při nejbližší příležitosti za srovnatelných podmínek přepravy nebo c) pokračování nebo přeměrování do cílové stanice později za srovnatelných podmínek přepravy.<sup>108</sup> Cestujícím ve vnitrostátní přepravě nejsou dle SPP v případě očekávaného zpoždění 60 a více minut na příjezdu do cílové stanice práva stanovená čl. 16 Nařízení poskytována. Nařízení se však vztahuje jak na mezinárodní, tak na vnitrostátní přepravu a § 36a zákona o dráhách nestanoví pro čl. 16 Nařízení výjimku, proto by měl být čl. X bod 5 SPP uplatněn také pro vnitrostátní přepravu.

LE stanoví, že v případě, kdy nemůže být dokončena započatá přeprava cestujícího, může cestující využít a) přepravu do výstupní stanice nejbližším vhodným spojem, ve kterém jsou volná

---

<sup>106</sup> Smluvní přepravní podmínky Českých drah pro veřejnou drážní osobní dopravu ve znění změny ze dne 1. února 2019

<sup>107</sup> Tamtéž.

<sup>108</sup> Smluvní přepravní podmínky společnosti RegioJet a.s. ze dne 1.2.2019

místa; b) náhradní dopravu LE, pokud ji LE zajistí; c) bezplatnou přepravu do nástupní stanice nejbližším vhodným spojem a navrácení zaplaceného jízdného nebo d) vrácení jízdného za neprojetý úsek v případě, kdy se cestující vzdá další jízdy. Při zpoždění 60 a více minut z nástupní stanice se cestující může vzdát další jízdy a jízdné v plné výši mu bude vyplaceno zpět.<sup>109</sup> SPPL jsou v souladu s čl. 16 Nařízení.

Návrh Nařízení Evropského parlamentu a Rady o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě z roku 2017 (dále jen Návrh)<sup>110</sup> navrhuje upravit čl. 16 Nařízení tak, že bude použit pouze v případě zakoupení jednoho přímého přepravního dokladu. Návrh upozorňuje na obcházení povinností železničních podniků při přesměrování i odškodňování, kdy jsou cestujícímu vydány jízdní doklady pouze na úseky cesty. Důležité je zmínit, že cestující často cíleně zakupují více jízdních dokladů, jejichž cena může být na některých trasách v součtu nižší než jeden přímý jízdní doklad. Protože takovému jednání cestujících nelze zabránit, je otázkou, zda železniční podniky budou uplatňovat čl. 16 Nařízení pouze u přímých jízdních dokladů, nebo budou při nárokování práv cestujícími reflektovat zakoupení více úsekových jízdních dokladů.

## **Odškodnění**

Aniž by cestující ztratil právo na přepravu, může podle čl. 17 Nařízení požadovat odškodnění ve výši:

- a) 25% z ceny přepravního dokladu v případě zpoždění o 60 až 119 minut;
- b) 50% z ceny přepravního dokladu v případě zpoždění o 120 a více minut.

Česká republika uplatňuje na čl. 17 Nařízení výjimku, a proto se dle zákona o dráhách do 3. prosince 2019 nepoužije. Přesto dopravci tento článek již částečně inkorporovali do svých přepravních podmínek.

Odškodnění se vyplácí do jednoho měsíce od podání žádosti o odškodnění, a přestože může být poskytnuto formou poukázek, na žádost cestujícího je vyplaceno v peněžní podobě. Železniční podnik může stanovit minimální výši částky, do níž nebude odškodnění vypláceno, přičemž tato částka nesmí být vyšší než 4 EUR.<sup>111</sup> Rovněž cestujícím s časovou jízdenkou je přiznán nárok na přiměřené odškodnění v případě, že zažívají opakovaná zpoždění nebo zrušení spojů. Návrh dále stanoví, že pokud dochází v průběhu platnosti časové jízdenky

---

<sup>109</sup> Smluvní přepravní podmínky Leo Express Global a.s. a Leo Express s.r.o. pro veřejnou drážní osobní dopravu ze dne 21.12.2018

<sup>110</sup> Návrh NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě ze dne 27. září 2017

<sup>111</sup> Nařízení č. 1371/2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě ze dne 23. října 2007

ke zpoždění kratšímu než 60 minut opakovaně, bude se dané zpoždění počítat kumulativně a cestující budou odškodněni v souladu s úpravou odškodnění platnou v železničním podniku.<sup>112</sup>

V případě zpoždění o více než 60 minut se cestujícím dle čl. 18 Nařízení nabídne jídlo a občerstvení odpovídající čekací době, pokud je k dispozici, nebo může být za přiměřených okolností dodáno, nebo hotelové a jiné ubytování v případě, že je nutný pobyt a tento pobyt je uskutečnitelný. Pokud není možné vlakem dále pokračovat, vypraví železniční podnik dle čl. 18 odst. 3 Nařízení náhradní dopravní spoje. Přes udělenou výjimku z aplikace čl. 17 a čl. 18 odst. 2 písm. a) a b) a odst. 3 je pomoc dle čl. 18 Nařízení některými dopravci alespoň částečně poskytována.

ČD zakotvily, i přes udělenou výjimku, odškodňování dle Nařízení v SPPO již v roce 2011. Odškodnění je omezeno minimální cenou jízdenky na jednu osobu v jednom směru na 400,-Kč (16 EUR) v případě zpoždění od 60 do 119 minut a cenou 200,-Kč (8 EUR) v případě zpoždění 120 minut a více. Cestujícím s trat'ovou jízdenkou nevzniká dle SPPO nárok na odškodnění vyjma síťové jízdenky IN 100, u které je odškodnění stanoveno jednorázově ve výši 50,-Kč při zpoždění od 60 do 119 minut, a 100,-Kč při zpoždění nad 120 minut.<sup>113</sup> Výše odškodnění je limitována minimální cenou za jízdenku, která přesahuje 4 EUR možného omezení stanoveného Nařízením. Vzhledem k platnosti výjimky do prosince 2019 je třeba, aby ČD tuto minimální cenu za zaplacené jízdné snížily v souladu s Nařízením.<sup>114</sup>

RJ dělí odškodnění do dvou kategorií, a to na kompenzace zaviněné dopravcem a kompenzace za zpoždění nezaviněné společností RJ (tzv. garance včasného příjezdu). Kompenzace zaviněné dopravcem jsou poskytovány v rozdílných výších dle jednotlivých tratí. Např. na trase Praha – Brno je kompenzace poskytována už při zpoždění 46 minut až 90 minut ve výši 50 % a při zpoždění nad 91 minut ve výši 100 %. Oproti tomu na trase Praha – Košice je kompenzace poskytována až při zpoždění 121 a více minut. RJ dále poskytuje kompenzaci v případě nedodržení standardů, jako je nefunkční klimatizace nebo topení nebo řazení jiného typu vozu. Kompenzace za zpoždění nezpůsobené dopravcem jsou stanoveny odlišně pro jednotlivé linky a tabulka pro výši kompenzací je dostupná na webových stránkách RJ.<sup>115</sup>

V mezinárodní přepravě poskytuje RJ odškodnění minimálně 25 % z ceny přepravního dokladu při zpoždění 61 až 119 minut a minimálně 50 % z ceny přepravního dokladu v případě zpoždění o 120 a více minut. Uplatnění nároku na odškodnění není dle SPP dále omezeno

---

<sup>112</sup> Návrh NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě ze dne 27. září 2017

<sup>113</sup> Smluvní přepravní podmínky Českých drah pro veřejnou osobní dopravu ve znění změny ze dne 11. prosince 2011

<sup>114</sup> Smluvní přepravní podmínky Českých drah pro veřejnou drážní osobní dopravu ve znění změny ze dne 1. února 2019

<sup>115</sup> Smluvní přepravní podmínky společnosti RegioJet a.s. ze dne 1.2.2019

minimální cenou jízdního dokladu. Nárok na odškodnění nevzniká cestujícímu v případě, že je o zpoždění informován před zakoupením jízdního dokladu. Odškodnění je dle čl. X SPP poskytováno pouze při zpoždění zaviněném dopravcem. Při zpoždění, které není způsobeno RJ, je výše kompenzace určována odlišně pro jednotlivé spoje.<sup>116</sup> Vzhledem k uplatňované výjimce na čl. 17 Nařízení jsou SPP aktuálně v souladu s Nařízením.

LE odškodňuje cestující při zpoždění 60 až 119 minut ve výši 25 % a při zpoždění 120 a více minut ve výši 50 % i přes uplatňovanou výjimku na čl. 17 Nařízení. LE nestanovuje pro vznik odškodnění minimální cenu jízdního, nicméně rovněž jednoznačně v SPPL nedefinuje, z čeho je výše odškodnění poskytována.<sup>117</sup>

Soudní dvůr Evropské unie v roce 2013 rozhodl, že železniční podniky nejsou zproštěny povinnosti vyplacení odškodnění cestujícím dle čl. 17 Nařízení ani v případě, že ke zpoždění došlo působením vyšší moci.<sup>118</sup> Návrh navrhuje úpravu čl. 17 Nařízení ustanovení o vyšší moci tak, aby cestujícím byla i v takových případech poskytována finanční kompenzace a zároveň nebyly železniční podniky vystaveny nepřiměřené zátěži. Návrh navrhuje doplnění, že: „*železniční podnik není povinen zaplatit odškodnění, může-li prokázat, že zpoždění bylo způsobeno nepříznivými povětrnostními podmínkami nebo velkými přírodními pohromami ohrožujícími bezpečný provoz spoje a nebylo možné je předvídat nebo jim zabránit, i kdyby byla přijata veškerá přiměřená opatření.*“<sup>119</sup>

Cestujícím ČD dle SPPO nevzniká nárok na odškodnění při zpoždění způsobeném třetí stranou (např. sebevraždy, nehody), zásahem vyšší moci (např. nepříznivé povětrnostní podmínky), při předem ohlášených stavebních pracích na železniční dopravní infrastrukturu nebo jinými okolnostmi, kterým ČD nemohly zabránit.<sup>120</sup>

RJ poskytuje za zpoždění způsobené třetí stranou nebo zásahem vyšší moci odškodnění dle podmínek pro kompenzaci při zpoždění nezaviněném společností RJ.<sup>121</sup> LE žádné výjimky v SPPL z odškodňování cestujících nestanovuje.<sup>122</sup>

---

<sup>116</sup> Smluvní přepravní podmínky společnosti RegioJet a.s. ze dne 1.2.2019

<sup>117</sup> Smluvní přepravní podmínky Leo Express Global a.s. a Leo Express s.r.o. pro veřejnou drážní osobní dopravu ze dne 21.12.2018

<sup>118</sup> Rozsudek Soudního dvora, ÖBB-Personenverkehr, C 509/11.

<sup>119</sup> Návrh NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě ze dne 27. září 2017

<sup>120</sup> Smluvní přepravní podmínky Českých drah pro veřejnou drážní osobní dopravu ve znění změny ze dne 1. února 2019

<sup>121</sup> Smluvní přepravní podmínky společnosti RegioJet a.s. ze dne 1.2.2019

<sup>122</sup> Smluvní přepravní podmínky Leo Express Global a.s. a Leo Express s.r.o. pro veřejnou drážní osobní dopravu ze dne 21.12.2018

## Stížnosti

Článek 27 Nařízení stanovuje, že železniční podniky zavedou mechanismus pro vyřizování stížností týkajících se práv a povinností cestujících podle tohoto Nařízení. Na čl. 27 není Českou republikou uplatňována výjimka a železniční podnik je tak povinen poskytnout cestujícím kontaktní údaje a jazyky pro vyřízení stížností.

ČD zakotvily podmínky pro přijímání stížností v SPPO platných od konce roku 2007. Dle nich mohli cestující podávat stížnosti na přepravu cestujících, zavazadel a zásilek v každé obsazené stanici zápisem do Knihy přání a stížností, elektronicky prostřednictvím formuláře dostupného na webových stránkách společnosti, nebo písemně. Pozdější změnou SPPO bylo umožněno cestujícím podávat stížnosti v českém, slovenském, anglickém, německém a ruském jazyce. Stížnosti ČD vyřizují do jednoho měsíce, v odůvodněných případech do tří měsíců. Stížnosti týkající se přepravy cestujících, živých zvířat a zavazadel mohou být podávány prostřednictvím formuláře na webových stránkách společnosti nebo písemně, telefonicky pouze v neodkladných záležitostech a za podmínky uvedení emailové nebo poštovní adresy.

RJ vyřizuje dle článku XIV SPP reklamace v češtině, slovenštině, angličtině a němčině. Reklamace je možné podávat emailem, telefonicky, písemně na příslušnou adresu společnosti nebo osobně. Reklamace jsou vyřizovány do třiceti dnů.<sup>123</sup>

LE umožňuje podání stížností emailem nebo písemně na příslušnou adresu společnosti. Stížnosti vyřizuje LE do třiceti dnů od jejich obdržení, přičemž v odůvodněných případech může být vyřízení o třicet dnů prodlouženo. LE uvádí kontaktní email pro komunikaci v češtině, slovenštině, angličtině, polštině a ukrajinštině.<sup>124</sup>

## Odpovědnost při nedodržení jízdního řádu

Do prosince 2019 uplatňuje Česká republika výjimku také na čl. 32 Přílohy 1 Nařízení o odpovědnosti při nedodržení jízdního řádu. Dle tohoto článku odpovídá dopravce cestujícímu za škodu, která mu vznikla tím, že nemohl v cestě pokračovat téhož dne kvůli odřeknutí, zpoždění nebo zmeškání přípojného vlaku. Náhrada škody zahrnuje přiměřené výdaje cestujícímu, které vznikly v souvislosti s přenocováním a informováním čekajících osob. Této odpovědnosti je dopravce zproštěn, jestliže odřeknutí či zpoždění spoje nebo zmeškání přípoje bylo vyvoláno:<sup>125</sup>

---

<sup>123</sup> Smluvní přepravní podmínky společnosti RegioJet a.s. ze dne 1.2.2019

<sup>124</sup> Smluvní přepravní podmínky Leo Express Global a.s. a Leo Express s.r.o. pro veřejnou drážní osobní dopravu ze dne 21.12.2018

<sup>125</sup> Nařízení č. 1371/2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě ze dne 23. října 2007

- a) okolnostmi, které nemají původ v železničním provozu a dopravce jim nemohl zabránit;
- b) zaviněním cestujícího nebo
- c) chováním třetí osoby<sup>126</sup>, kterému dopravce nemohl zabránit.

ČD přiznaly cestujícím právo na odškodnění uznáním přiměřené náhrady za ubytování už v roce 2011, a to do maximální výše 500,-Kč za osob.<sup>127</sup> Cestující může náhradu nákladů za ubytování využít v případě ztráty posledního přípoje, pokud odmítne alternativní přepravu a mezi 21:00 až 5:00 hodinou nemůže využít svého práva na dokončení cesty.<sup>128</sup>

RJ možnost kompenzace za ubytování v případě ztráty posledního spoje v SPP nezmiňuje. Dle mluvčího společnosti je cestujícím v takovém případě zajištěna náhradní doprava do cílové destinace.<sup>129</sup>

Ani LE v SPPL právo na náhradu nákladů za ubytování nedeklaruje, mluvčí společnosti uvádí, že postupují „*v každé situaci individuálně...*“ a cestujícím nabízí alternativní veřejnou dopravu a proplacení nákladů za ni, nocleh v hotelu nebo zajištění taxislužby. Kompenzace LE poskytuje bez ohledu na subjekt zavinění.<sup>130</sup>

### **Zdravotně postižené osoby a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace**

Dle Nařízení jsou železniční podniky povinny zavést nediskriminační pravidla pro přístup platná pro přepravu zdravotně postižených osob a osob s omezenou schopností pohybu a orientace. Železniční podniky dále na požádání poskytují informace o přepravních podmínkách pro zdravotně postižené osoby a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace a o přístupnosti drážních vozidel. Železniční podniky jsou povinny vynaložit náležité úsilí, aby zdravotně postižené osoby a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace měly k cestování vlakem přístup. Dále železniční podnik zajistí pomoc ve vlaku a při nastupování do vlaku a vystupování z něj. V bezpodmínečně nutných případech mohou železniční podniky z důvodu dodržení pravidel pro přístup přepravu odmítnout.<sup>131</sup>

Čl. 24 Nařízení stanoví, že:<sup>132</sup>

<sup>126</sup> Jiný podnik využívající tutéž železniční infrastrukturu se za třetí osobu nepovažuje.

<sup>127</sup> Smluvní přepravní podmínky Českých drah pro veřejnou drážní osobní dopravu ve znění změny ze dne 11. prosince 2011

<sup>128</sup> Smluvní přepravní podmínky Českých drah pro veřejnou drážní osobní dopravu ve znění změny ze dne 1. února 2019

<sup>129</sup> *Zpoždění vlaku: Na jaké odškodné máte nárok. Srovnání dopravců* [online]. peníze.cz, 21. června 2016 [cit. 14.3.2019]. Dostupné na < <https://www.penize.cz/spotrebitel/313471-zpozdeni-vlaku-na-jake-odskodne-mate-narok-srovnani-dopravcu>>.

<sup>130</sup> Tamtéž.

<sup>131</sup> Nařízení č. 1371/2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě ze dne 23. října 2007

<sup>132</sup> Tamtéž.

- a) Uvedená osoba oznámí alespoň 48 hodin předem, že bude potřebovat pomoc
- b) Železniční podniky, provozovatelé stanic, prodejci přepravních dokladů a poskytovatelé souhrnných služeb cestovního ruchu přijmou opatření nezbytná pro příjem takového oznámení
- c) Pokud není oznámení podle písm. a) učiněno, vynaloží železniční podnik a provozovatel stanice potřebné úsilí, aby uvedená osoba mohla cestovat
- d) Provozovatel stanice nebo jiná oprávněná osoba místa v železniční stanici nebo mimo ni určí místa, kde může daná osoba oznámit svůj příjezd do železniční stanice a případně požadovat pomoc
- e) Pomoc se poskytuje v případě, že se daná osoba dostaví na určené místo ve stanoveném čase, který nesmí činit více než 60 minut před časem odjezdu podle jízdního řádu nebo před časem, kdy se mají cestující dostavit k odbavení. Pokud není tento čas stanoven, dostaví se daná osoba na určené místo nejpozději 30 minut před časem odjezdu nebo časem, kdy se mají cestující dostavit k odbavení.

ČD stanoví v SPPO, že přeprava osob se zdravotním postižením a osob s omezenou schopností pohybu a orientace se neobjednává, pokud daná osoba nevyžaduje žádnou asistenci od zaměstnanců ČD. Informace o technické vybavenosti a přístupnosti cestujícím na vozíku jsou zveřejněny na webových stránkách a v elektronickém jízdním řádu a na vyžádání je poskytnou zaměstnanci ČD. V neobsazených stanicích jsou cestující informováni na vývěskách, kde jsou tyto informace dostupné a jak je možné objednat přepravu nebo asistenci. Požadavek na asistenci mohou cestující, v případě nástupu ve stanici vybavené zvedací plošinou nebo nástupu do vlaku, ve kterém je pravidelně zvedací vozidlová plošina řazena, uplatnit nejpozději 24 hodin před odjezdem vlaku. V případě požadavku na zařazení vozu se zvedací plošinou je třeba učinit objednávku nejpozději 48 hodin před odjezdem plánovaného vlaku z jeho výchozí stanice. V den odjezdu je cestující povinen se ohlásit nejpozději 30 minut před odjezdem vlaku u zaměstnance ČD.<sup>133</sup>

Pokud nepotřebuje cestující s omezenou schopností pohybu a orientace žádnou asistenci, nevyžaduje ani RJ objednání cesty předem. V SPP taxativně vyjmenovává stanice, ve kterých je třeba objednání cesty pro osobu na invalidním vozíku nejpozději 24 hodin před pravidelným odjezdem a ve kterých stanicích je třeba učinění objednávky nejpozději 48 hodin před odjezdem. Objednávku cesty je možné učinit elektronicky na webových stránkách společnosti, telefonicky nebo na prodejním místě RJ. U stanic s mobilní plošinou RJ se cestující ohlásí po příjezdu vlaku.

---

<sup>133</sup> Smluvní přepravní podmínky Českých drah pro veřejnou drážní osobní dopravu ve znění změny ze dne 1. února 2019

U stanic, kde využívá RJ externí plošinu, je cestující povinen se dostavit na přepážku ČD nejpozději 15 minut před odjezdem spoje.<sup>134</sup>

LE vyžaduje objednání asistence při nástupu a výstupu nejpozději 60 minut před pravidelným odjezdem z nástupní stanice. Převahu cestujícího na invalidním vozíku je třeba nahlásit nejpozději 24 hodin před pravidelným odjezdem, a to telefonicky nebo osobně na pokladní přepážce LE.<sup>135</sup> Minimální čas, do kdy se má cestující před odjezdem dostavit není v SPPL stanoven.

### 3.3 Dílčí závěr

Smluvní přepravní podmínky všech uvedených dopravců většinou reflektují jednotlivá práva zakotvená v Nařízení. Práva vznikající cestujícím při zpoždění či odřeknutí spoje nebo zmeškání přípoje vymezená v čl. 16 Nařízení poskytuje v plném rozsahu LE a ČD. Společnost RJ poskytuje cestujícím práva stanovená čl. 16 Nařízení v rozporu s Nařízením pouze v mezinárodní přepravě.

Co se týče odškodňování cestujících při zpoždění, i přes uplatňovanou výjimku všichni uvedení dopravci čl. 17 Nařízení již inkorporovali do svých smluvních přepravních podmínek. ČD budou po skončení výjimky muset při uplatňování práva na odškodnění snížit minimální požadovanou cenu za jízdné na maximálně 4 EUR v souladu s Nařízením. RJ odškodňuje u některých spojů až u zpoždění nad 120 minut, což po skončení výjimky nebude možné. LE odškodňuje v souladu s Nařízením bez stanovení minimální ceny za jízdenku. Práva cestujících by v oblasti odškodňování byla ještě více posílena, pokud by byly provedeny změny stanovené Návrhem.

Česká republika do prosince 2019 uplatňuje výjimku také na čl. 32 Přílohy 1 Nařízení o odpovědnosti při nedodržení jízdního řádu. Dle tohoto článku mají být cestujícímu dopravcem uhrazeny přiměřené náklady za ubytování. ČD poskytování kompenzace za ubytování upravují v SPPO. LE náhradu nákladů na ubytování v SPPL nedeklaruje, nicméně dle vyjádření společnosti je cestujícím poskytována. RJ uhrazení nákladů za ubytování neposkytuje.

Asistenci a přepravu zdravotně postižených osob a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace se snaží všichni uvedení dopravci zajišťovat v rozsahu stanoveném Nařízením.

---

<sup>134</sup> Smluvní přepravní podmínky společnosti RegioJet a.s. ze dne 1.2.2019

<sup>135</sup> Smluvní přepravní podmínky Leo Express Global a.s. a Leo Express s.r.o. pro veřejnou drážní osobní dopravu ze dne 21.12.2018



Ačkoli není možné posoudit, jak by vypadaly smluvní přepravní podmínky ve veřejné drážní osobní dopravě v případě, kdy by nedošlo k jejich úpravě Nařízením, lze konstatovat, že v důsledku evropeizace jsou práva cestujících v železniční přepravě posilována.

## ZÁVĚR

Dopady evropeizace jsou v oblasti železniční dopravy zjevné ještě před vstupem České republiky do Evropské unie. Po přijetí směrnice 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství byl přijat zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, který oddělil provozovatele infrastruktury a přepravce, a tím otevřel železniční dopravní trh. Důsledkem transformace železniční dopravy v České republice byla v návaznosti na uvedenou směrnici státní organizace České dráhy zákonem č. 77/2002 Sb., o transformaci Českých drah, s. o. rozdělena. Dne 1. ledna 2003 vznikly dva nástupnické subjekty, a to akciová společnost České dráhy a státní organizace Správa železniční dopravní cesty.

V roce 2005 došlo k přijetí dokumentu *Dopravní politika České republiky pro léta 2005 – 2013*, který vedle úpravy konkurenčního prostředí definuje také vytváření podmínek pro zpřístupnění dopravy osobám s omezenou schopností pohybu a orientace, nastavení práv cestujících na přepravu ve stanovené kvalitě a úprava kompenzačních náhrad. I zde je patrný dopad evropeizace, neboť výše uvedená *Dopravní politika* byla ovlivněna Bílou knihou *Evropská dopravní politika pro rok 2010: Čas rozhodnout*.

Nejvýznamnějším dokumentem v oblasti práv cestujících, který byl na úrovni Evropské unie přijat, je Nařízení č. 1371/2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě (dále Nařízení) platné od 3. prosince 2009. Nařízení zakotvuje práva, která mohou cestující vůči dopravcům nárokovat v případě nedodržení přepravní smlouvy. Toto Nařízení umožňuje členským státům udělit výjimku vyjma článků 9, 11, 12 a 19, čl. 20 odst. 1 a článku 26, které se týkají dostupnosti jízdnic a rezervačních dokladů, odpovědnosti vůči cestujícím za zavazadla, nediskriminačního přístupu zdravotně postižených osob nebo osob s omezenou schopností pohybu a orientace a jim poskytovaných informací. Výjimka může být udělena na dobu nejvýše pěti let s možností obnovení pouze jednou na dobu dalších pěti let.

Česká republika uplatňuje do dne 3. prosince 2019 výjimku, na základě které se na provozování vnitrostátní veřejné drážní osobní dopravy do tohoto data neaplikují čl. 8, 10, 17, čl. 18 odst. 2 písm. a) a b) a čl. 18 odst. 3 Nařízení, dále čl. 7 odst. 2 písm. b), čl. 17 odst. 2 písm. b), čl. 24 odst. 3 písm. b) a čl. 32 přílohy č. 1 a příloha č. 2 k tomuto Nařízení (informační a rezervační systémy, odškodnění z ceny přepravního dokladu, v případě zpoždění o více než 60 minut nabídnutí jídla a ubytování, je-li nutný pobyt, zajištění náhradních dopravních spojů, pokud nelze vlakem dále pokračovat, dále náležitostí, které mají být uvedeny na přepravních dokladech, zavazadlovém lístku a přepravním lístku (při přepravě vozidla) a minimální informace,

kteře jsou ťelezničními podniky nebo prodejci přepravních dokladů povinni poskytovat před cestou a během jízdy.

Na základě výše uvedeného autorka potvrzuje první stanovenou hypotézu, a to ťe Evropská unie má značný vliv na smluvní přepravní podmínky ve veřejné drážní osobní dopravě v České republice.

Smluvní přepravní podmínky všech zkoumaných společností, společnosti České dráhy, a.s. (dále ČD), RegioJet, a.s. (dále RJ) a Leo Express Global, a.s. (dále LE) většinou reflektují práva cestujících, která zakotvuje Nařízení. Práva, která cestujícím dle čl. 16 Nařízení vznikají při zpoždění, odřeknutí spoje nebo zmeškání přípoje poskytuje v plném rozsahu dopravce ČD a LE. Společnost RJ poskytuje cestujícím práva stanovená čl. 16 Nařízení v rozporu s Nařízením pouze v mezinárodní přepravě.

Čl. 17 Nařízení o odškodňování cestujících při zpoždění, na který Česká republika uplatňuje výjimku, inkorporovali všichni tři dopravci do svých smluvních přepravních podmínek. Minimální cenu za jízdenku při uplatňování práva na odškodnění (a to 8 EUR při zpoždění nad 120 minut a 16 EUR při zpoždění 60 – 119 minut) budou ČD po skončení výjimky muset snížit na maximálně 4 EUR v souladu s Nařízením. Dopravce RJ odškodňuje u některých spojů až při zpoždění nad 120 minut, což po skončení výjimky nebude možné. Společnost LE je v oblasti odškodňování cestujících nejvstřícnější a poskytuje cestujícím kompenzaci v souladu s Nařízením bez stanovení minimální ceny za jízdenku. V případě změn stanovených Návrhem Nařízení Evropského parlamentu a Rady o právech a povinnostech cestujících v ťelezniční přepravě z roku 2017 by práva cestujících v oblasti poskytování kompenzace při zpoždění byla ještě více posílena.

Stanovený mechanismus pro podávání a vyřizování stížností dle čl. 27 Nařízení, který byl dalším předmětem analýzy, splňují všichni tři dopravci.

Jako další oblast práv cestujících byla zkoumána odpovědnost dopravce při nedodržení jízdního řádu dle čl. 32 Přílohy 1 Nařízení, kde Česká republika do prosince 2019 rovněž uplatňuje výjimku. Tento článek stanoví podmínky, kdy mají být cestujícím uhrazeny přiměřené náklady za ubytování. ČD již inkorporovaly tento článek do svých smluvních přepravních podmínek. Dopravce LE ani RJ náhradu nákladů na ubytování ve svých smluvních přepravních podmínkách nedeclaruje.

Jako poslední byl analyzován přístup a přeprava zdravotně postižených osob a osob s omezenou schopností pohybu a orientace. Toto právo vymezené čl. 24 Nařízení se snaží všichni uvedení dopravci zajišťovat.

Dopad evropeizace je patrný také z přepravních podmínek všech dopravců, kteří v úvodní části svých smluvních přepravních podmínek odkazují vedle zákona o dráhách a přepravního řádu také na Nařízení č. 1371/2007 o právech a povinnostech cestujících. Analýza vybraných oblastí práv cestujících stanovených tímto Nařízením rovněž potvrdila, že dopravci inkorporovali nařízení do smluvních přepravních podmínek, a to s jedinou výjimkou. Analyzovaná práva, na která Česká republika uplatňuje výjimku, jsou přesto některými dopravci již zohledněna. V ostatních případech je prostor pro změnu do 3. prosince 2019, kdy skončí uplatňovaná výjimka.

Na základě výše uvedeného potvrzuje autorka i v Úvodu stanovenou druhou hypotézu, nicméně s výhradou. Smluvní přepravní podmínky zkoumaných dopravců jsou v souladu s právními předpisy Evropské unie, ale v oblasti práv cestujících při zpoždění, odřeknutí spoje nebo zmeškání dopravce RJ dle Smluvních přepravních podmínek společnosti RegioJet a.s. neposkytuje cestujícím ve vnitrostátní přepravě náhradu jízdného a přesměrování stanovené čl. 16 Nařízení, což je v rozporu s Nařízením. Přesto autorka konstatuje, že v důsledku evropeizace jsou práva cestujících v železniční přepravě posilována.

# Bibliografie

## Primární zdroje

### Právní předpisy

1. Jízdní řád 1997/1998. Praha: České dráhy, s.o.
2. Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft z 25. března 1957.
3. Směrnice Rady 95/19/ES ze dne 19. června 1995, o přidělování kapacity železniční infrastruktury a o zpoplatnění infrastruktury
4. Směrnice Rady 95/18/ES ze dne 19. června 1995 o vydávání licencí železničním podnikům
5. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/58/ES ze dne 23. října 2007, kterou se mění směrnice Rady 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství a směrnice 2001/14/ES o přidělování kapacity železniční infrastruktury a zpoplatnění železniční infrastruktury.
6. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/59/ES ze dne 23. října 2007 o vydávání osvědčení strojvedoucím obsluhujícím hnací vozidla a vlaky v železničním systému Společenství.
7. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici
8. Nařízení č. 1371/2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě ze dne 23. října 2007
9. Návrh Nařízení Evropského parlamentu a Rady o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě ze dne 27. září 2017
10. Zákon č. 266/1994 Sb., zákon o dráhách.
11. Zákon o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů
12. Zákon č. 51/1964 Sb., zákon o dráhách, ve znění zákona č. 104/1974 účinném ke dni 1.1.1975
13. Vyhláška č. 173/1995 Sb., vyhláška Ministerstva dopravy, kterou se vydává dopravní řád drah.
14. Směrnice Rady 91/440/EHS ze dne 29. července 1991 o rozvoji železnic Společenství

15. Vyhláška č. 175/2000 Sb., *Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu*
16. Agenda 2000 - Commission Opinion on the Czech Republic's Application for Membership of the European Union, s. 78.
17. Zpráva Komise a Evropskému Parlamentu a Radě: Zpráva o uplatňování nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 ze dne 23. října 2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě (COM/2013) 0587.
18. Rozsudek Soudního dvora, ÖBB-Personenverkehr, C 509/11.
19. Sdělení Komise Evropskému parlamentu a Radě: Evropská vize pro cestující: sdělení o právech cestujících ve všech druzích dopravy [online]. eur-lex.europa.eu, 19. prosince 2011. [cit. 22.3.2019]. Dostupné na <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:52011DC0898&from=CS>>.
20. Dopravní politika ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050 [online]. mdcz.cz, duben 2013 [cit. 19.3.2019]. Dostupné na <<https://www.mdcz.cz/getattachment/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-a-MFDI/Dopravni-politika-CR-pro-obdobi-2014-2020-s-vyhled/Dopravni-politika-CR-2014-2020.pdf.aspx>>.
21. White paper: A Strategy for Revitalising the Community's Railways [online]. eur-lex.europa.eu, 30.7.2006 [cit. 5.3.2019]. Dostupné na <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:51996DC0421&from=EN>>.
22. White paper: European transport policy for 2010: time to decide [online]. ec.europa.eu, 12. září 2001 [cit. 17.3.2019]. Dostupné na <[https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/doc/2001\\_white\\_paper/lb\\_com\\_2001\\_0370\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/doc/2001_white_paper/lb_com_2001_0370_en.pdf)>.
23. Dopravní politika České republiky pro léta 2005 – 2013 [online]. svazdopravy.cz, červen 2005 [cit. 21.3.2019]. Dostupné na <<https://www.svazdopravy.cz/html/cz/dp2005.pdf>>.
24. Střednědobá strategie sektoru dopravy, telekomunikací a poštovních služeb [online]. 31. května 2001 [cit. 18.3.2019]. Dostupné na <[http://www.google.cz/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=10&ved=2ahUKEwivnt68kJThAhWCLIAKHRS8DysQFjAJegQICBAC&url=http%3A%2F%2Fosjd.jdvm.cz%2Fdokumenty%2FCzech\\_rep%2Fstrategie.doc&usg=AOvVaw3MmWXe0yGIUDpQY81EFdd9](http://www.google.cz/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=10&ved=2ahUKEwivnt68kJThAhWCLIAKHRS8DysQFjAJegQICBAC&url=http%3A%2F%2Fosjd.jdvm.cz%2Fdokumenty%2FCzech_rep%2Fstrategie.doc&usg=AOvVaw3MmWXe0yGIUDpQY81EFdd9)>.

### **Smluvní přepravní podmínky**

25. Smluvní přepravní podmínky Českých drah pro veřejnou osobní dopravu ve znění změny ze dne 16. července 2002
26. Smluvní přepravní podmínky Českých drah pro veřejnou osobní dopravu ve znění změny ze dne 1. ledna 2004

27. Smluvní přepravní podmínky Českých drah pro veřejnou osobní dopravu ve znění změny ze dne 1. ledna 2005
28. Smluvní přepravní podmínky Českých drah pro veřejnou osobní dopravu ve znění změny ze dne 11. prosince 2005
29. Smluvní přepravní podmínky Českých drah pro veřejnou osobní dopravu ve znění změny ze dne 10. prosince 2006
30. Smluvní přepravní podmínky Českých drah pro veřejnou osobní dopravu ve znění změny ze dne 11. prosince 2011
31. Smluvní přepravní podmínky Českých drah pro veřejnou drážní osobní dopravu ve znění změny ze dne 1. února 2019
32. Smluvní přepravní podmínky Leo Express Global a.s. a Leo Express s.r.o. pro veřejnou drážní osobní dopravu ze dne 21.12.2018
33. Smluvní přepravní podmínky společnosti RegioJet a.s. ze dne 1.2.2019

## Sekundární zdroje

### Monografie

34. BALÍK, Stanislav, CÍSAŘ, Ondřej. České veřejné politiky: úvod. In BALÍK, Stanislav (ed). *Veřejné politiky v České republice v letech 1989-2009*. Brno: Centrum pro studium demokracie a kultury, 2010, s. 11-28.
35. DANČÁK, Břetislav, FIALA, Petr, HLOUŠEK, Vít. Evropeizace: Pojem a jeho konceptualizace. In DANČÁK, Břetislav (ed). *Evropeizace: Nové téma politologického výzkumu*. Brno: Mezinárodní politologický ústav, 2005, s. 11 - 25.
36. HŘEBAČKA, Milan. Organizace pro spolupráci železnic – OSŽD. In: *Vědeckotechnický sborník ČD*, 2010. 13 s.
37. KERWER, Dieter, TEUTSCH, Michael (eds). *Differential Europe: The European Union Impact on National Policymaking*. Lanham: Rowman & Littlefield publishers, 2001. 360 s.
38. KVIZDA, Martin. *Institucionální limity intermodální konkurenceschopnosti železniční dopravy*. Brno: Masarykova univerzita, 2009, 9 s.
39. KVIZDA, Martin a kol. *Železniční doprava – institucionální postavení, hospodářská politika a ekonomická teorie*. Brno: Masarykova univerzita, 2007, 230 s.
40. KYLOUŠEK, Jakub. Dopravní politika. In BALÍK, Stanislav (ed). *Veřejné politiky v České republice v letech 1989-2009*. Brno: Centrum pro studium demokracie a kultury, 2010, s. 114-138.

41. POLÁČEK, Bohumil. *Kapitoly z mezinárodního dopravního práva II (C. Železniční právo, D. Námořní právo)*. Praha: Wolters Kluwer, 2016, 456 s.
42. SCHREIER, Pavel. *Naše dráhy ve 20. století*. Praha: Mladá fronta, 2010, 192 s.
43. SCHREIER, Pavel. *Příběhy z dějin našich dráh: Kapitoly z historie českých železnic do roku 1918*. Praha: Mladá fronta, 2009, 208 s.
44. STEVENS, Handley. *Transport policy in the European union*. Basingstoke: Palgrave Macmillan, 2004, 276 s.
45. TOMEŠ, Zdeněk, POSPÍŠIL, Tomáš. *Ekonomické aspekty železniční dopravy*. Brno: Masarykova univerzita, 2006, 77 s.
46. VALENTA, Zdeněk. *Historie Gymnázia a Obchodní akademie Bučovice v kontextu dějin*. Olomouc, 2017. Diplomová práce. Univerzita Palackého v Olomouci. Pedagogická fakulta, 47 s.

#### **Odborné články/příspěvky**

47. WEISS, Tomáš. Europeizace a zahraniční politika: prostor pro další výzkum. *Středoevropské politické studie*, 2013, roč. 15, č. 4, s. 268-283.
48. BÖRZEL, Tanja A., RISSE, Thomas. When Europe Hits Home: Europeanization and Domestic Change. *European Integration online Papers*, 2000, roč. 4, č. 15. Dostupné na <<http://eiop.or.at/eiop/pdf/2000-015.pdf>>.
49. HAVLÍK, Vlastimil, PŠEJA, Pavel. Evropeizace jako předmět výzkumu v sociálních vědách. *Sociální studia* [online]. journals.muni.cz, březen 2007 [cit. 10.3.2019]. Dostupné na <[https://journals.muni.cz/socialni\\_studia/article/viewFile/5563/4659](https://journals.muni.cz/socialni_studia/article/viewFile/5563/4659)>.
50. HRABĚ, Miloš. Život na dráze se po dohodě vlády s odboráři vrací do svých kolejí. *Hospodářské noviny*, 10. února 1997, s.
51. RADAELLI, M. Claudio. Whither Europeanization? Concept stretching and substantive change. *European Integration online Papers*, 2000, roč. 4, č. 8, s. 4.
52. TÖLLER, Annette Elisabeth. The Europeanization of Public Policies – Understanding Idiosyncratic Mechanisms and Contingent Results. *European Integration online Papers*, 2004, vol. 8, No. 9, p. 1 – 25. Dostupné na <<http://eiop.or.at/eiop/pdf/2004-009.pdf>>.

#### **Internetové zdroje**

53. CEMPÍREK, Václav. Otevření českých železnic vyžaduje rozvahu. [online]. E15.cz, 4. Května 2017 [cit. 24.2.2019]. Dostupné na <<https://www.e15.cz/temata-z-priloh/otevreni-ceskych-zeleznic-vyzaduje-rozvahu-1332061>>.



54. MELLAR, Balazs, RATCLIFF, Christina. *Železniční doprava* [online]. europa.eu, říjen 2018 [cit. 20.2.2019]. Dostupné na <<http://www.europa.eu/factsheets/cs/sheet/130/zeleznicni-doprava>>.
55. *Railway passenger transport statistics - quarterly and annual data* [online]. europa.eu, leden 2019 [cit. 19.2.2019]. Dostupné na <[https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Railway\\_passenger\\_transport\\_statistics\\_-\\_quarterly\\_and\\_annual\\_data](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Railway_passenger_transport_statistics_-_quarterly_and_annual_data)>.
56. TROTTINO, David Ramiro. *Transport policy in the European Union*. MEST Journal, July 2015, s. 137. Dostupné na <[https://www.researchgate.net/publication/281942647\\_TRANSPORT\\_POLICY\\_IN\\_THE\\_EUROPEAN\\_UNION](https://www.researchgate.net/publication/281942647_TRANSPORT_POLICY_IN_THE_EUROPEAN_UNION)>.
57. TUSZYŃSKA, Beata, RATCLIFF, Christina. *Společná dopravní politika: obecné zásady* [online]. europa.eu, říjen 2018 [cit. 19.2.2019]. Dostupné na <<http://www.europa.eu/factsheets/cs/sheet/123/spolecna-dopravni-politika-obecne-zasady>>.
58. *UIC since 1922* [online]. uic.org, 6. ledna 2015 [cit. 17.1.2019]. Dostupné na <<https://uic.org/1922-UIC-a-long-life-organisation>>.
59. *Zpoždění vlaku: Na jaké odškodné máte nárok. Srovnání dopravců* [online]. peníze.cz, 21. června 2016 [cit. 14.3.2019]. Dostupné na <<https://www.penize.cz/spotrebitel/313471-zpozdeni-vlaku-na-jake-odskodne-mate-narok-srovnani-dopravcu>>.

## **Abstrakt**

Diplomová práce zkoumá vliv Evropské unie na smluvní přepravní podmínky ve veřejné drážní osobní dopravě v České republice. Cílem práce je analýza dopadů evropeizace na přepravní podmínky tří vybraných dopravců, to společnosti České dráhy, a.s., RegioJet, a.s. a Leo Express Global, a.s. Práce je členěna do tří oddílů, a to Evropeizace českých veřejných politik, Evropeizace dopravní politiky se zaměřením na železniční dopravu a Vývoj přepravních podmínek ve veřejné drážní osobní dopravě.

## **Seznam klíčových slov**

evropeizace, Evropská unie, veřejné politiky, dopravní politika, železniční doprava, liberalizace, transformace, infrastruktura, přepravní podmínky, práva cestujících

## **Abstract**

The thesis explores the influence of European Union on transport terms for public passenger railway transport in Czech Republic. The thesis shall primarily focus on the analysis of the impact of Europeanization on the transport terms of three selected carriers: Czech Railways, RegioJet and Leo Express.

The thesis is divided into three sections: Europeanization of Czech public policies, Europeanization of transport policy with a focus on rail transport and Development of transport terms for public passenger railway transport.

## **Keywords**

Europeanisation, European Union, public policies, Transport Policy, Railway Transport, Liberalisation, Transformation, Infrastructure, Transport Terms, passenger rights