nedosáhli nároku na plné výslužné beze zřetele k době připočtené pro vyměření pensijních požitků z titulu civilní nebo vojenské služby za světové války. Jak patrno z této citace, týká se ustanovení § 165 odst. 3 plat. zák. institutu placení pensijních příspěvků, pokud se týká plného či částečného osvobození od této povinnosti a tudíž naprosto něčeho jiného, než ustanovení § 15 odst. 3 poslední věty plat. zák., jenž obírá se postupem do posledního náslužného přídavku. Předpis § 165 odst. 3 plat. zák. může proto býti aplikován na případy, jež normuje, a nikoli i na případy jiné, na něž výslovně neb mlčky nebyl vztažen.

Shrnuv tyto vývody dospívá nss k právnímu názoru, že dobou ve smyslu § 15 odst. 3 poslední věty plat. zák. č. 103/26 pro vyloučení z posledního náslužného přídavku započitatelnou jsou i válečná pololetí ve smyslu zák. č. 457/19.

Ale pak posoudil žal. úřad v nař. rozhodnutí věc podle zák. zcela správně, když do 35leté služební doby započitatelné po rozumu poslední věty odst. 3 § 15 plat. zák. včetl i válečná pololetí st-li započtená, a jest nerozhodno, zda se při výkladu pojmu »35 roků služební doby započitatelné atd.« ve smyslu § 15 odst. 3 posl. věty plat. zák. dovolal též oběžníku min. fin. z 14. listopadu 1928.

Č. 10.985.

Zaměstnanci veřejní: * Domáhá-li se úředník státních báňských úřadů cestovních diet ve smyslu usnesení min. rady ze 4. června 1920, sluší otázku, které vlaky jest považovati za vlaky denní, resp. noční, posuzovati jedině podle cit. usnesení ministerské rady (resp. usnesení min. rady z 21. dubna 1922), podle něhož nutno za noc považovati dobu od 10 hod. večer do 5 hod. ráno.

(Nález ze dne 8. ledna 1934 č. 3982/32.)

Věc: JUDr. a Ing. m. Pavel V. v M. proti ministerstvu veřejných prací o náhradu cestovních výloh.

Výrok: Stížnost se zamítá pro bezdůvodnost.

Důvody: St-l, technický koncipista báňského revírního úřadu v Praze, vykonav dne 23. a 24. dubna 1930 služební cestu z P. do T. a zpět, předložil cestovní účet, v němž účtoval mimo jiné i výlohy za jízdu rychlovlakem z P. do Ú., vyjíždějícím z Prahy o 14 h. 58 min. s příjezdem do Ú. o 16 h. 46 min., pak jízdné osobním vlakem z Ú. do T. (16.55 h. — 17.32 h.), a konečně diety za 2 dny.

Rozhodnutím báňského hejtmanství v Praze z 23. května 1930 byl účet tento upraven tak, že st-li 1. na místo jízdného zmíněným rychlovlakem přiznána byla náhrada jízdného osobním vlakem z P. do Ú. (18.17 — 20.14) a pak jízdné osobním vlakem z Ú. do T. (20.38 — 21.18), při čemž však celková výše st-lem účtovaného cestovného (20 Kč) zůstala nezměněna; 2. na místo diet za 2 dny přiznány byly diety jen za 1½ dne.

Odvolání, v němž st-l v podstatě namítal, že nebyl povinen použíti vlaku odjíždějícího z Prahy v 18 hod. 17 min., ježto vlak ten není denním vlakem ve smyslu § 17 min. nař. z 23. dubna 1874 č. 47 ř. z., a že tedy přísluší st-li náhrada jízdného rychlovlakem a celá dieta za oba dny, zamítlo žal. min. nař. rozhodnutím v podstatě z následujících důvodů: Nařízení min. fin. ve shodě se všemi min. ze 16. června 1887 č. 80 ř. z. stanoví zásadu, že je povinností úředníka služebně cestujícího, aby volil onu cestu a onen dopravní prostředek, které jsou nejméně nákladné, pokud to ovšem nevadí účelu cesty. Toto dosud platné nařízení..... vztahuje se též na báňské úředníky. Bylo tudíž povinností st-le, aby ve smyslu tohoto min. nař. vykonal tuto služební cestu způsobem nejméně nákladným. Rovněž není správným tvrzení st-lovo, že pojmu denního vlaku ve smyslu § 17 min. nař. z 23. dubna 1874 č. 47 ř. z. nutno rozuměti ve smyslu užívaném v železniční dopravě tak, že denní vlaky jsou vlaky jezdící mezi 6. a 18. hodinou. Pojem denního vlaku nutno vykládati v ten smysl, že použitím vlaku nemá úředník býti zkrácen na svém nočním odpočinku. Ježto prozatímní úprava cestovních požitků státních zaměstnanců při služebních cestách mimo úřední místo, schválená min. radou dne 4. června 1920, považuje ve čl. I č. 3 za noc dobu od 22. do 5. hodiny, nutno míti za to, že úředníku při služební cestě pro noční odpočinek přísluší tato doba, takže úředník není zkrácen v nočním odpočinku, použije-li vlaku přijíždějícího do místa komise před 22. hodinou. Ježto použitím vlaku přiznaného st-li báň. hejtmanstvím nebyl by st-l zkrácen ve svém nočním odpočinku, bylo jeho povinností použíti tohoto vlaku jako méně nákladného, než vlaku jím účtovaného. K poukazu st-lovu na nál. Budw. 8572 A uvedl pak žal. úřad, že tento nál. stanoví pojem denního vlaku ve smyslu shora uvedeném, nehledíc ani k tomu, že z tohoto konkretního případu nemohl by st-l ve smyslu § 12 o. z. o. vyvozovati žádných nároků. Námitku st-lovu, že při použití přiznaného vlaku by se st-l vydal v nebezpečí, že v tak pozdní době nedostane v T. noclehu, považuje žal. úřad za nerozhodnou, ježto st-l mohl této obavě předejíti tím, že by si byl předem nocleh zajistil.

O stížnosti uvažoval nss takto:

St-l uznává, že jest zásadní povinností státního úředníka při služebních cestách voliti onu cestu a onen dopravní prostředek, které jsou nejméně nákladné, namítá však, že zásada tato je upotřebitelná jenom potud, pokud tím není úředník zkrácen na svých právech právními normami přiznaných, kdežto v daném případě st-l byl v takovýchto právech zkrácen, ježto mu bylo uloženo za povinnost, použíti vlaku odjíždějícího z Prahy v 18 hod. 17 minut, tedy vlaku nočního. Pro tento svůj názor dovolává se st-l ustanovení § 17 min. nař. z 23. dubna 1874 č. 47 ř. z., podle něhož úředník je povinen používati pouze vlaků denních ve smyslu užívaném obvykle v železniční dopravě, t. j. vlaků jedoucích mezi 6. hodinou ranní a 6. hodinou večerní. St-l dovozuje, že kdyby slovům »denní vlak« resp. »noční vlak« měl v cit. nař. býti přikládán jiný smysl, než význam v železniční dopravě obvyklý, musilo by to býti vyjádřeno zřetelněji (cit. Budw. 8572 A). Podle usnesení min. rady ze 4. června 1920 o prozatímní úpravě cestovních požitků státních zaměstnanců při služebních cestách nelze po názoru stížnosti daný případ po-

souditi, ježto usnesení toto nechává v platnosti všechny dosud platné předpisy, pokud nové úpravě neodporují, tedy i § 17 min. nař. č. 47/1874 ř. z. Po názoru stížnosti nemůže se úřad opříti ani o ustanovení bodu I. č. 3, jednající o příplatku za noc, ježto se úprava v této části týká toliko diet, kdežto ustanovení o cestovném jsou obsažena v oddíle jiném.

Nss nemohl této námitce dáti za pravdu.

Na sporu jest jen otázka, zda st-l má nárok na diety za 2 dny, či na diety za 1½ dne. Otázka tato řešena byla žal. úřadem na podkladě usnesení min. rady ze 4. června 1920. Kdežto min. nař. z 23. dubna 1874 č. 47 ř. z., jehož se dovolává st-l, nárok na diety tam normované dělilo na nárok na plné diety a na nárok na diety obmezené podle vzdálenosti místa, kam úředníci jedou, od místa úředního (na tom nebylo nic změněno ani min. nař. z 27. července 1916 č. 234 ř. z. a z 29. prosince 1917 č. 522 ř. z., jimiž byly poskytnuty mimořádné přídavky k plným i obmezeným dietám), postavilo usnesení min. rady ze 4. června 1920 nárok státních zaměstnanců na diety při úředních cestách na zcela jiný základ, odstranivši jednak rozdíl mezi plnými a obmezenými dietami (bod I, 1), jednak odstranivši všechny dosavadní přídavky k dietám a povolivši k plným dietám jednotný přídavek 20 Kč pro všechny hodnostní třídy (bod I, 2). Diety tyto příslušejí nikoli podle vzdálenosti místa úředního jednání od místa úřadu, nýbrž podle délky trvání úřední cesty za celé dny, nebo za jich části, činí-li nejméně 8 hodin, kdežto za části kalendářního dne kratší osmi hodin se povoluje dieta pouze poloviční, a to jen bylo-li se úředníku zdržeti nepřetržitě aspoň 4 hodiny mimo úřední místo. Za každou noc, t. j. dobu od 10. hod. večerní do 5. hod. ranní, kterou úředník byl nucen ztráviti při služební cestě mimo úřední místo, dostane se mu k dietě příplatku 10 Kč.

Jsou tedy diety normované usnesením min. rady ze 4. června 1920 vázány na určité předpoklady a může státní zaměstnanec, jenž se diet těch domáhá, nárok na diety ty uplatňovati jen tehdy, jsou-li předpoklady ty splněny. Ježto pak otázka, zda st-li za den 23. dubna 1930 přísluší celá dieta, jest závislá na zodpovědění otázky, zda v ten den byl st-l mimo služební místo kratší dobu než 8 hodin, zahrocuje se spor na otázku, zda st-l byl povinen použíti k jízdě osobního vlaku odjíždějícího z P. o 18 h. 17 min., či byl-li oprávněn použíti rychlíku odjíždějícího z P. již o 14 h. 58 min.

Přímého nějakého ustanovení o tom, které vlaky jest považovati za vlaky denní a které za vlaky noční, zmíněné usnesení min. rady ze 4. června 1920 nemá. Přihlédne-li se k min. nař. z 23. dubna 1874 č. 47 ř. z., jeví se věc takto: Podle § 17 odst. 2 min. nař. z 23. dubna 1874 č. 47 ř. z. jest státnímu úředníku při úředních cestách použíti vlaků denních, kdežto nočních vlaků má použíti toliko tehdy, vyhledává-li toho pilnost jednání služebního nebo bylo-li to úředníku zvláště uloženo. Nař. toto nestanoví blíže, které vlaky jest pokládati za vlaky denní a které za vlaky noční. I když usnesením min. rady ze 4. června 1920 v bodě 2) bylo ustanoveno, že dosavadní předpisy o používání hromadných dopravních prostředků — k nimž patří ovšem železnice — zůstávají nezměněny, nemusil se nss zabývati otázkou, zda pro výklad pojmu vlaků

denních resp. nočních ve smyslu cit. min. nař. č. 47/1874 ř. z. jest přihlédnouti k předpisům železničním, ježto v daném případě se st-l ve svém cestovním účtu domáhal diet v té výši, jak jsou normovány usnesením min. rady ze 4. června 1920, a usnesení toto samo normuje, kterou dobu pokládá za dobu noční. Třebaže se tak děje v bodě jednajícím o příplatku k dietě za noc, nelze pochybovati o tom, že min. rada majíc na zřeteli okolnost, že státním úředníkům na služebních cestách nemůže býti bráněno v nočním odpočinku, považovala vůbec dobu od 10. hod. večerní do 5. hod. ranní za dobu noční. Názor tento je oprávněn tím spíše, že nelze míti za to, že by min. rada tentýž pojem chtěla v jednotlivých částech téže úpravy vykládati po každé s jiného hlediska. Pak ovšem dlužno ve smyslu tohoto usnesení min. rady považovati tuto dobu noční, t. j. dobu od 10. h. večer do 5. hod. ráno za rozhodnou i pro posouzení otázky, zda cesta konána byla ve dne či v noci, a zda státní úředník byl povinen i beze zvláštního příkazu pro úřední cestu použíti vlaku, který na místo určení dojel před 10. hod. noční. Z úvah těchto dospěl nss k závěru, že min. rada ve svém usnesení ze 4. června 1920 stanovila za dobu noční dobu od 10. h. večer do 5. hod. ráno i pro ostatní relace náhrady cestovních výloh podle tohoto usnesení a tedy i pro otázku povinnosti použíti určitého vlaku, podle jehož odjezdu pak je posouditi dobu vzdálení z úředního sídla jako předpoklad pro přiznání diet.

Jestliže tedy žal. úřad v nař. rozhodnutí vyslovil, že st-l — jenž, jak již řečeno, se v cestě administrativní domáhal diet ve výši normované usnesením min. rady ze 4. června 1920 — byl povinen použíti vlaku odjíždějícího z P. o 18 hod. 17 min. a přijíždějícího do T. o 21 hod. 18 min., nemohl nss shledati, že by tím porušen byl nějaký předpis zákonný nebo že by řízení bylo stiženo nějakou podstatnou vadou.

Pokud stížnost namítá, že použitím vlaku předepsaného st-li báň. hejtmanstvím, by se st-l vydával nebezpečí, že nedostane v T. noclehu, a že není předpisu, podle něhož by st-l byl povinen nocleh si napřed zajišťovati, resp. podle něhož by se st-l mohl domáhati náhrady nákladů s takovým zajištěním spojených, dlužno na to odpověděti, že okolnosti tyto jsou pro posouzení zákonného nároku na diety vesměs zcela irelevantní.

Č. 10.986.

Zemědělství. — Řízení správní: K rozhodování čeledních sporů podle § 41 odst. 2 zák. čl. XLV:1907 není příslušna okresní paritní komise podle nař. min. pro Slov. č. 64/1920/9650 pres. ze 14. října 1920 (před účinností zák. č. 131/1931 Sb.).

(Nález ze dne 8. ledna 1934 č. 22.195/33.)

Věc: Etela K. v P. proti zemskému úřadu v Bratislavě o příslušnost k vyřízení čeledního sporu.

Výrok: Nař. rozhodnutí se zrušuje pro nezákonnost.