

Čís. 12379.

Místní dráhy.

Vyžaduje se, by bezpečnostní opatření nařízená na přejezdu místní dráhy dozorcím úřadem v čase zřízení dráhy byla i za změněných poměrů dostatečná a účelná. Změnou není jen změna na železničním tělese, nýbrž i změny v silniční dopravě. Změna v dopravních poměrech silničních záležitostí i v tom, že v době zřízení dráhy nebylo buď vůbec anebo nebylo takových vozidel, která se s tak značnou rychlostí pohybují a se k železniční trati blíží. Výstražné tabule »pozor na vlak« tři kroky od trati umístěné a v noci neosvětlené nemohou po případě i při vynaložení náležité pozornosti řidiči motorových vozidel nynějším požadavkům vyhověti. K zavinění dráhy podle občanského zákona stačí jakákoliv jednání nebo opomenutí přičítící se ustanovení §§ 1297 a 1299 obč. zák., nikoliv jen provozování dopravy proti předpisům.

Místo, kde železniční trať přetíná silnici, vyžaduje zvýšenou pozornost řidiče silostroje, jež jest povinen upravit rychlost tak, by pro případ nenadálého objevení se vlaku mohl závčas zastavit.

(Rozh. ze dne 18. února 1933, Rv II 887/31.)

Žalobce utrpěl těžké poranění při srážce svého auta, řízeného řidičem Z-em, s vlakem místní dráhy Otrokovice-Zlín na nechráněném přejezdu. Žalobní nárok na náhradu škody proti dráze uznal procesní soud první stolice co do důvodu třemi čtvrtinami po právu. Odvolací soud nevyhověl odvolání žalobce, vyhověl však částečně odvolání žalované dráhy a uznal žalobní nárok co do důvodu po právu jen jednou polovinou. Důvody: Žalovaný erár zaujímá stanovisko, že místní dráhy nejsou povinny k bezpečnostním opatřením, která jim správními úřady nebyla nařízena. K tomuto názoru nelze přisvědčiti. Naopak, vzhledem na zvýšené nebezpečí se železničním provozem spojené, je povinností každého železničního podniku, by učinil veškerá opatření, jež jsou podle zkušenosti a technické vědy způsobila zabránit úrazům a jež lze rozumně od něho žádati. Je naprosto vyloučeno, by v instrukcích a v zákonných a policejních předpisech byly pojaty veškeré události při železničním provozu možné a bezpečnost lidí ohrožující a nemůže se proto dráha vyvíňovati prostě poukazem k tomu, že bylo postupováno tak, jak bylo nařízeno, nýbrž jen tím, že byly nařízeny a zachovány všechny opatrnosti, jichž místní poměry a bezpečnost lidí skutečně vyžadují (§ 1299 obč. zák.). V tomto ohledu stačí poukaz na judikaturu nejvyššího soudu, jak se jeví v rozhodnutích sb. n. s. čís. 103, 4107, 8979, 8701 a jiných. Ohledně místní situace, jež byla zjištěna soudním ohledáním, nemůže býti sporu a odvolání proti dotyčnému zjištění rozsudku ani nebrojí. Dle toho křížuje okresní silnice, na níž se přihodila nehoda, trať v pravém úhlu. Trať vede zahradami, avšak jimi se rozhledu na trať nikterak nezbraňuje neb ztěžuje. Avšak tomu, kdo k trati do T. přijíždí, překáží ve volném roz-

hledu na trať směrem k Otrokovickým dům Š-ův, stojící po pravé straně silnice před samým přejezdem. Tento dům je svojí frontální stěnou vzdálen od silničního tělesa pouhých 9 kroků, svou stranou boční obrácenou ke kolejím jest od nejbližší koleje vzdálen jen 8 kroků, takže úhlopříčna vedená od středu levé koleje ve směru od Otrokovic ke Zlínu k rohu stavení Š-ova měří pouhých 12 m a, uváží-li se, že vozovka silniční jest široká šest kroků, je tato vzdálenost od pravého okraje vozovky ještě menší. Plným právem poukazuje tedy napadený rozsudek k tomu, že vylíčená situace je krajně nepříznivá a vzhledem na nynější dopravní poměry na silnicích vůbec a najmě na kritické silnici též příliš nebezpečná. Při posouzení toho nebezpečnosti přihlédl první soudce plným právem k dnešním poměrům na místě nehody. Nesejde na tom, že se co do terénu poměry od doby zřízení dráhy nezměnily a že se rozhledové poměry od té doby nikterak nezměnily, ba naopak se poněkud snad zlepšily, ježto dříve bylo poblíž přejezdu více stromů, ana překážka volného rozhledu jest ještě dosud. Této překážce musí však za dnešních dopravních poměrů přičítán býti daleko větší význam než dříve. Stačí tu poukaz na úplně správné vývody napadeného rozsudku, které zdůrazňují vývoj automobilové dopravy v posledních letech, ohromný vzrůst průmyslu zlínského a tím nastalou neobvyčejnou frekvenci na okolních silnicích a zvláště též na kritické silnici Otrokovice—Zlín. Při místním ohledání bylo zjištěno, že přejezd z obou stran je opatřen výstražnými tabulkami s nápisem »Pozor na vlak«, a to ve vzdálenosti asi tří kroků od koleje (tabule se strany odkud přijížděl žalobce k tomu neosvětlena). Že taková tabule vzhledem k nynější automobilové dopravě, kdy pro provoz silostrojů možnost zastavení vozidla je poněkud omezenější, nemůže vystačiti a není nějakým účinným prostředkem, o tom netřeba se šířiti a bylo tedy třeba jiných a výhodnějších bezpečnostních opatření jako obzvláště umístění nápadného upozornění automobilistům a to v přiměřené vzdálenosti umístěného, že se blíží trati, a zřízení zábran. Nutnost takových bezpečnostních opatření nelze ani popřít vzhledem k tomu, že před tratí na krok od silnice jsou dva telegrafní sloupy nesoucí přes 20 telegrafních drátů a že na druhé straně asi čtyři kroky od koleje na sloupe ve výšce 7—8 m je upevněna elektrická svítlna jako součást rozvodné sítě obce M., neboť při svitu automobilových reflektorů ztrácejí se často a lehce taková osvětlení v kuželu ostrého světla reflektorů a má-li se šofér, pokud se týče musí-li se dívat na silnici před sebou, mohou takové dráty mu lehce ujít, obzvláště v noci a vzhledem na směr jeho vlastního světla reflektory vrhaného. Podle toho, co dosud vylíčeno, stihá tedy žalovaný erár zavinění ve smyslu §§ 1297, 1299 obč. zák., které je v příčinné spojitosti s nehodou, ježto, kdyby železniční správa byla bývala dbala dostatečných bezpečnostních opatření, nemuselo by k nehodě dojít. Tohoto stavu musela si dráha býti vědoma (§ 1299 obč. zák.) bez ohledu k tomu, že dřívější nehody na témže místě byly přivoděny zaviněním automobilistů, kteří se nedomáhali náhrady škody na železničním eráru civilními spory. Avšak zavinění dráhy není výlučné.

O d v o l á n í ž a l o u j í c í s t r a n y: Napadený rozsudek zjišťuje, že žalobcovo auto jelo rychlostí daleko vyšší nežli 10 km, a to rychlostí nejméně 15 km a 20 km. Toto zjištění, které odvolatel ani nena- padá, musí tedy převzít i odvolací soud. Odvolatel napadá zjištění prvního soudu, že si žalobcův řidič toho musil býti vědom, že pojedě přes křižovatku. Není však sporné, že šofér Z. projel přejezd na cestě k S., že odtud jel zpátky opět přejezdem, chtěje jeti ke Zlínu, a, opět se zmyliv, přejížděl k přejezdu po třetí, kdy pak ke srážce došlo. Při té třetí jízdě následovavší hned za dvěma prvními musel si tedy při nor- mální opatrnosti býti toho vědom, že se blíží k přejezdu. Podle toho měl rychlost svého vozidla upravit. Neprávem poukazuje odvolatel na to, že šoférovi místní silnice nebyla známa, obzvláště když jel v noci, neboť právě tyto okolnosti musely ho nabádati ke zvýšené opatrnosti. Přejezd, který není chráněn závorami, takže jest pro pasanty kdykoliv volný a stále přístupný, jest ve smyslu § 46 nař. čís. 81/1910 pova- žovati za křižovatku. Plným právem vyslovil tedy první soud názor, že bylo povinností šoférovou zmírnit rychlost auta na 6 km. Kdyby byl šofér jel onou dovolenou 6 km rychlostí, mohl dle posudku znalce svůj vůz ještě včas zastavit, takže k nehodě nemuselo dojít. Vzhledem na obapolné zavinění bylo tedy použití ustanovení § 1304 obč. zák.

N e j v y š š í s o u d nevyhověl dovolání ani té ani oné strany.

D ů v o d y:

K d o v o l á n í ž a l o v a n é d r á h y:

Dovolacím důvodem § 503 č. 4 c. ř. s. napadá dovolatelka názor odvolacího soudu, že prý správní úřady nemohou zkoumat při poli- tických pochozích komisích veškeré možnosti, které by mohly vésti k úrazu. Tak to odvolací soud nepraví, nýbrž vyslovuje názor, že je naprosto vyloučeno, by instrukce a zákonné policejní předpisy upra- vovaly veškeré možné události při železničním provozu ohrožující bez- pečnost lidí. Než výtka ta je bezpodstatnou, poněvadž rozhodující jest jen otázka, zda se místní nebo dopravní poměry změnil tak, že bezpečnostní opatření nařízená na přejezdu místní dráhy dozorcím úřa- dem v době zřízení dráhy jsou i za změněných poměrů dostatečná a účelná. Změnou není jen změna na železničním tělese, jak dovolatelka míní, neboť opatření ta mají sloužiti i bezpečnosti osob používajících silnice železniční trať křižující a je proto přihlížeti i ke změnám v do- pravě silniční a s tohoto hlediska posuzovati, zda dosavadní bezpeč- nostní opatření jsou dostatečnou výstrahou pro uživatele silnic. Že silnice přejezdu je nepříznivá sama o sobě od původu a příliš nebez- pečná, je zjištěno a nebylo napadeno. A rovněž není napadeno, že se od doby zřízení dráhy (asi před 30 lety) podstatně rozmohla doprava motorovými vozidly. Změna v dopravních poměrech silničních záleží právě v tom, že v době zřízení dráhy nebylo buď vůbec anebo tak do- konalých vozidel, která se tak značnou rychlostí pohybují a k želez- niční trati blíží. Pro jejich bezpečnost se vzhledem k jejich rychlosti

vyžaduje podle zásad přiměřené a odborné opatrnosti (§ 1297 a 1299 obč. zák.) pronikavějších a z větší dálky patrných bezpečnostních a výstražných opatření před nebezpečnými přejezdy. Výstražné tabule »pozor na vlak« tři kroky od trati umístěné a v noci neosvětlené nemohou zřejmě za daných poměrů i při vynaložení náležité pozornosti řidiči motorových vozidel nynějším požadavkům plně vyhověti. Poukaz na rozhodnutí nejvyššího soudu z 23. října 1930 č. j. Rv I 50/30-1 je nemístný, poněvadž tam nešlo o přejezd nepřehledný a neřešila se tam otázka zavinění dráhy, nýbrž otázka příhody v dopravě (§ 1 zákona o ručení železnic), k níž se vyhledává úchylka od pravidelného chodu dopravy. A proto bylo vysloveno, že nelze příhodu v dopravě, jde-li o místní dráhu, již spatřovati v tom, že nejsou všude umístěny závory, kde není se všech stran blížící se vlak volně viděti, nýbrž teprve v tom, že se doprava provozuje proti předpisům. K zavinění dráhy podle občanského zákona stačí však jakékoliv jednání neb opomenutí příčící se ustanovení §§ 1297 a 1299 obč. zák., nikoliv jen provozování dopravy proti předpisům. Dopustila-li se dráha takového činu neb opomenutí, nemůže se zprostiti viny odvoláním se na výhody poskytnuté jí čl. I zákona čís. 2/93 a čl. V zákona čís. 149/1910 ř. z., byť i dopravní poměry na dráze samé se nezměnily. Dovolatelka vytýká dále, že napadený rozsudek sám sobě odporuje, když zjišťuje, že řidiči auta musilo býti při normální opatrnosti známo, že se blíží k přejezdu, an ho třikráte po sobě přejel, a na druhé straně přivádí nedostatek výstražných opatření v příčinnou souvislost s úrazem. Než to i ono ob stojí vedle sebe, neboť je zjištěno, že řidič bloudil, byl v krajině neznámý a hledal cestu do Zlína a proto přejížděl sem a tam; není proto vyloučeno, že, ač mohl snad předpokládati, že se musí opětně dostat k přejezdu, neuvědomil si, v kterých právě místech jest přejezd, a bylo by ho o tom patřičné výstražné znamení dráhy zavčas poučilo. Popírá-li dovolatelka příčinnou souvislost mezi nedostatečnými výstražnými znameními a úrazem z důvodu, že by ani dokonalejší výstražné tabule ani závory nebyly zamezily úraz, přehlíží, že nejde o to, jaká bezpečnostní opatření mají býti zřízena, nýbrž o to, zda bezpečnostní opatření, která tu jsou, vyhovují změněným poměrům čili nic. Je-li zjištěno, že dosavadní opatření nejsou dostačitelna a že zavedla příčinu k úrazu, jest příčinná souvislost mezi zaviněním dráhy a úrazem prokázána. Bezpodstatnou je i poslední výtku žalované strany, že tu není příčinné souvislosti mezi škodnou událostí a změněnými poměry, poněvadž prý v době nehody žádné zvýšené frekvence na silnici nebylo; neboť změna poměrů nezáleží, jak řečeno, ve zvýšené frekvenci, nýbrž v zavedení rychlojízdných silničních vozidel.

K d o v o l á n í ž a l o b c e:

Žalobce napadá dovolacím důvodem § 503 čís. 4 c. ř. s. názor odvolacího soudu, že žalobcův řidič spoluzavinil škodnou událost tím, že nezmírnil rychlost před křižovatkou na 6 km, jakž prikazuje § 46 odstavec druhý ministerského nařízení čís. 81/10 ř. zák. Nelze mu však přisvědčiti. Nejde sice o křižovátku dvou silnic, avšak o místo,

kde železniční trať přetíná silnici, o křížení se dvou jízdnic drah, z nichž každá jest určena pro jiný druh vozidel. Místo takové je samo sebou nebezpečnější, než jiné části jízdnic drah a vyžaduje zvýšené pozornosti řidiče silostroje. Je proto řidič silostroje povinen již s hlediska §§ 1297, 1299 obč. zák. a § 45 ministerského nařízení čís. 81/10 ř. z. upravit rychlost tak, by pro případ nenadálého objevení se vlaku mohl zavčas zastaviti. Rozhodnutí čís. 7978 sb. n. s., na něž žalovaná strana poukazuje, řeší případ spadající do zcela jiného oboru práva a neřeší pojem křižovatky. Jel-li řidič, jak zjištěno, nejméně 15 km, nevolil rychlost takovou, by mohl při nenadálém se vynoření vlaku zavčas zastaviti, a nejednal podle zásad přiměřené a odborné opatrnosti. Názor ten nelze vyvrátiti ani poukazem na domnělé zjištění soudu, že by ke škodné události bylo došlo i při menší rychlosti, jen že by auto nebylo najelo na parní stroj, nýbrž na některý ze zadnějších vozů. Neboť k tomuto závěru dospěl prvý soud za předpokladu, že rychlost auta činila 10 km za hodinu. Z toho lze jen dojít k úsudku, že i tato rychlost byla nepřiměřeně velká a že rychlost měla býti snížena na takovou míru, by řidič mohl stroj zavčas zastaviti a byl pá-nem rychlosti. Měl proto řidič auta možnost škodné události zabrániti, kdyby se byl dle toho zachoval. Poukazuje-li žalobce k tomu, že při daleko větší rychlosti by byl bez úrazu před vlakem přešel, nedo-ličuje, že při vskutku volené nižší rychlosti jednal opatrně. Odůvod-nění odvolacího soudu, že řidič mohl předpokládati, že přijede opětně na zpáteční cestě na přejezd železnice, odpovídá stavu věci a zákonu a nebylo dovolacími vývody vyvráceno. Stačí proto na odůvodnění to poukázati. Bezpodstatnou je i výtku, že nebylo zjištěno, zda řidič auta nevěděl, že na přejezdu není závor. Neboť, nevěděl-li to, neznal úpravu přejezdu a byl proto povinen s větší opatrností se přibližovati pře-jezdu. Tím opatrněji si měl počínati, pak-li věděl, že přejezd není opa-třen závorami.. Z toho, že i rozhodující senát by byl přišel k úrazu prováděje důkaz zkušební jízdou nelze usuzovati na výhradné zavinění dráhy, poněvadž důkaz ten byl vědomě prováděn za týchž nebezpeč-ných okolností, které byly na obou stranách v době škodné události. Že došlo na onom přejezdu i dříve k nehodám, nevyklučuje spoluzavi-nění řidiče auta, neboť tím se nezprošňují chodci a osoby přejíždějící přejezd povinnosti dbáti potřebné opatrnosti. Závoru by byly snad zabránily škodné události. Než ani tím není vyvráceno spoluzavinění žalující strany, poněvadž je zjištěno, že škodná událost vznikla dvojím spoluzaviněním, z nedostatku potřebných bezpečnostních opatření a z neopatrné jízdy žalobcova auta. Rozvrh účasti na škodě stejným dílem odpovídá ustanovení § 1304 poslední věta obč. zák., poněvadž poměr ten přesně jinak nelze určit.

Čís. 12380.

Zánik zabavené pohledávky povinného za erárem přeúčtováním na dlužné daně povinného (vzájemným placením podle § 1438 obč. zák.)