

Z P R Á V N Í P R A K S E

K praxi nejvyššího soudu ve sporech o náhradu škody, vzniklé ze střetu provozu dráhy s automobilem.

Ve sbírce Vážného bylo pod čís. 12.840 civ. publikováno toto rozhodnutí nejvyššího soudu ze dne 22. září 1933, Rv I 588/32:

»Ručení dráhy (zákon ze dne 5. března 1869 č. 27 ř. zák.). Jednání řidiče automobilu, jenž, naraziv na spuštěné závory, je ohnul, nebylo pro dráhu neodvratným, nebyla-li zábrana umístěna tak, aby při nárazu na ni a při případném jejím ohnutí neohrožovala projíždějící vlak a osoby v něm jedoucí.

Auto, řízené Rudolfem K-em, narazilo na spuštěné závory na železničním přejezdu, ohnulo břevno závory, jež pak naráželo na vagony projíždějícího osobního vlaku a rozbilo u nich okna, čímž byla žalobkyně poraněna. Žalobní nárok proti dráze na náhradu škody uznal procesní soud prvé stolice důvodem po právu. Odvolací soud napadený rozsudek potvrdil. Nejvyšší soud nevyhověl dovolání.

D ů v o d y: Žalovaná dráha se vyvíňuje neodvratným činem třetí osoby, za jejíž zavinění neručí. Podle § 2 zák. čís. 27/69 ř. z. není dráha prosta ručení ani tehdy, když příhoda v dopravě způsobivší úraz byla přivoděna jednáním třetí osoby, za jejíž zavinění dráha neručí, pokud nedokáže, že toto jednání bylo pro ni neodvratným. Jest zjištěno, že umístění závory tak, jak bylo shledáno při místním ohledání, odporuje předpisu § 41 žel. prov. řádu, podle něhož vzdálenost závor na přejezdech železničních musí činit 3 m, pokud místní poměry nevyžadují vzdálenosti větší, a bylo zjištěno, že umístění zábrany v takové vzdálenosti, aby její konec v žádném případě při stočení neb ohnutí nemohl zasáhnouti do volného prostoru na kolejích potřebného pro bezpečné projíždění vlaku, ani při daných místních poměrech technicky nemožné není. Při rozmachu dnešní automobilové dopravy, kdy opětovně přichází k nárazům automobilů na spuštěné zábrany u železničních přejezdů, musí železniční správa počítati s tím, že nárazem automobilu na spuštěnou zábranu může se zábrana ohnouti a vniknouti do prostoru, jenž pro jízdu vlaku na kolejích podle předpisu musí zůstat volný, a že tak může ohroziti projíždějící vlak a osoby v něm jedoucí... Měla se tedy dráha v každém případě postarati o to, aby zábrana byla umístěna tak, aby při nárazu na ni a při případném jejím ohnutí neohrožovala projíždějící vlak a osoby v něm jedoucí, zvláště když podle zjištění nemožné to není. Z toho plyne, že jednání třetí osoby, t. j. řidiče K-a, ve svých následcích bylo pro dráhu odvratitelné, kdyby železniční správa byla vynaložila náležitou, daným poměrům přiměřenou péči a prostředky, jichž použití dráze rozumně může býti uloženo, a že se tudíž dráze nepodařilo prokázati neodvratné jednání třetí osoby, t. j. takové

jednání, kterému nebylo lze předejíti náležitou a daným poměrům přiměřenou péčí.«

Toto rozhodnutí nelze pokládati za zcela správné. (Při tom nechávám stranou otázku, je-li publikovaná právní věta v plném souhlasu s odůvodněním rozhodnutí.) Nejprve chci učiniti připomínku spíše podružného rázu: Podle § 2 zák. č. 27/69 je dráha sprostěna odpovědnosti ne, byla-li příhoda v dopravě z p ů s o b i v š í ú r a z p ř i v o d ě n a neodvratným jednáním osoby třetí — jak se praví v rozhodnutí, nýbrž byla-li příhoda v dopravě p ř i v o d i v š í ú r a z z p ů s o b e n a oním jednáním. Nejvyšší soud klade, jak známo, v některých svých rozhodnutích velikou váhu na rozdíl mezi pojmy »přivoděno« (§ 1 cit. zák.) a »způsobena« (§ 2).*) Je zajisté oprávněn požadavek, aby nejvyšší soud dbal jednotnosti a přesnosti terminologie ve v š e c h svých rozhodnutích; zde se to nestalo.

Ve svých důvodech vychází shora uvedené rozhodnutí ze zjištění, že nebylo technicky nemožné umístiti závora v takové vzdálenosti, aby její konec v žádném případě při stočení neb ohnutí nemohl zasáhnouti do volného prostoru na kolejích potřebného pro bezpečné projíždění vlaků, a dospívá k závěru, že dráha, když tak závora neumístila, nevynaložila náležitou, daným poměrům přiměřenou péči a prostředky, jichž použití jí rozumně může býti uloženo. Z rozhodnutí není zřejmo, z čeho nejvyšší soud usuzuje, že dráze může býti rozumně uloženo, aby závora byla vždy umístěna, resp. přemístěna tak, aby při jejím ohnutí neohrožovala projíždějící vlak. Z toho, že takové umístění není technicky nemožné, nelze zajisté ještě vyvozovati uvedenou povinnost dráhy. Názor nejv. soudu v tomto rozhodnutí projevený neznamena ve svých důsledcích nic jiného, než že by dráhy musily velký počet, snad většinu, závor zcela přestavěti, přirozeně po provedení potřebných veřejnoprávních administrativních řízení, a vlastně dnes už mělo býti vše hotovo, měly-li by dráhy býti v případech, jako je tento, chráněny před odsouzením. Soudím, že takové přeměny závor vyžádaly by si nákladu a administrativní práce, jež n e l z e drahám (a příslušným úřadům) rozumně ukládati k docílení toho, aby byli cestující chráněni před úrazy způsobenými ohnutím závorové tyče do jízdniho profilu dráhy, a to již proto ne, že jsou to úrazy poměrně řídké, i když většinu všech nehod na železničních přejezdech tvoří najetí silničních motorových vozidel na zavřené závory. Nejvyšší soud opomenul hodnotiti požadované technické opatření s hlediska nákladu na ně potřebného, a uvážiti poměr tohoto nákladu k významu dosažitelného výsledku, jakož i k finančním možnostem drah a jejich vlastním obecně prospěšným úkolům. Tak, jak nejvyšší soud odůvodnil toto rozhodnutí, bylo by možno snad v každém případě železničního úrazu dospěti k závěru, že dráha nevynaložila daným poměrům přiměřenou péči atd.

*) Sám pokládám správnost tohoto rozlišování za pochybnou.

Jest upozorniti ještě na další okolnost: Tak, jak nejvyšší soud věc pojímá, ukládá se tu dráze, aby nesla všechnu tíhu nebezpečí vneseného do života dopravním prostředkem jiným, při nejmenším stejně nebezpečným jako je železnice; fakt, že je to tento jiný dopravní prostředek, podle zákona podrobený celkem stejně přísné odpovědnosti, který svojí specifickou nebezpečností nehodu přivodil, zůstává v rozhodnutí zcela nepovšimnut, a nepřispěl ani alespoň k částečné exkulpaci dráhy.

Mimo to sluší ještě uvážiti, je-li dráha vůbec povinna pečovat o to, aby odvrátila následky neodvratného jednání třetí osoby, kterým byla způsobena příhoda v dopravě. Neodvratným jednáním bylo řidičovo najetí autem na závoru a její ohnutí, následkem byla příhoda v dopravě. Podle zákona nemusí však býti neodvratnou příhoda v dopravě, t. j. v tomto případě zasažení jedoucího vlaku ohnutým závorovým břevnem, nýbrž k exkulpaci postačí neodvratnost jednání třetí osoby, které tuto příhodu v dopravě způsobilo. Zákon neukládá dráze povinnost pečovat o to, aby ani takové jednání třetích osob, jehož dráha nemohla odvrátiti, nemohlo způsobiti příhodu v dopravě. Zákon postihuje dráhu odpovědností pouze tehdy, nepečovala-li, ač mohla, o odvrácení jednání, jež příhodu v dopravě způsobilo. V daném případě však dráha nemohla zabrániti řidičovu jednání, t. j. najetí na závoru a jejímu ohnutí. Ani nejvyšší soud to netvrdí, nýbrž neprávem, jak soudím, požaduje, aby dráha pečovala také o odvrácení následků neodvratného jednání řidičova, t. j. o odvrácení příhody v dopravě. Soudím, že k stanovisku nejv. soudu v uvedeném směru přispělo také to, že nejvyšší soud smísl dvě možná, ale při tom různá hlediska: otázku, zda snad a do jaké míry zavinila dráha úraz žalobkyně tím, že neučinila opatření potřebná k zajištění bezpečnosti provozu, a otázku, bylo-li jednání řidičovo, jež způsobilo příhodu v dopravě, odvrátitelné či ne. — Jsem si vědom, že pochybnosti, jež uvádím v tomto odstavci, nemají dosti opory ani v theorii ani v praxi, jež ostatně nejsou dosti určité ani jednotné, ale pokládal jsem za vhodné upozorniti i na tuto stránku věci.

Lze snad vysloviti naději, že takové pojmání povinností a možností drah, jako v tomto rozhodnutí, zůstane v judikatuře ojedinelé. — Jinak toto rozhodnutí přináší také své správné plus, ovšem v jiném směru, než o čem byla shora řeč. Nejvyšší soud stál totiž dosud převážně na stanovisku, že utrpí-li ze střetu dvou nebezpečných (povinně odpovědných) dopravních prostředků úraz třetí osoby, nemůže se jeden provoz vzhledem k solidární odpovědnosti obou (§ 3, odst. 4. zák. č. 162/08 ř. z. o odpovědnosti motorových vozidel za škody) exkullovati důkazem neodvratného jednání (pokud se týče zavinění) osob činných u provozu druhého. Zastávám stanovisko opačné, a vyložil jsem je obšírně v článku, který vycházel v čísle 1. až 3. letošního ročníku Časopisu pro železniční právo a politiku. V daném případě zřejmě jde o střet

takovýchto dvou dopravních prostředků, a přece nejv. soud se obíral exkulpačním důvodem neodvratného jednání řidiče automobilu jakožto osoby třetí podle § 2 zák. č. 27/69, byť exkulpacii nepřijal za prokázánu. Mohl prostě poukázat ve shodě s převládající svojí praxí na právní nepřípustnost takovéto obrany. Vidím tudíž v tomto rozhodnutí nový doklad toho, že nejv. soud přiklání se znenáhla k stanovisku, které jsem v uvedeném článku zastával, totiž že jest nutno všeobecně připustiti možnost exkulpace osob, odpovídajících za jeden dopravní prostředek (dráhu nebo motorové vozidlo, resp. za jedno ze střetnuvších se více mot. vozidel), důkazem zavinění, pokud se týče neodvratného jednání osob odpovídajících za dopravní prostředek druhý.

Dr. Karel Tyl.

Z finanční judikatury nejv. správního soudu.

(Pokračování.)

Zabývá se otázkou zásadní kompetence trestních senátů vyslovuje soud v nálezu ze 7. III. 1934 č. 6188/32: k

§ 187, 210 a 224. Podle ustanovení §§ 210 a 224 je kompetence v první i druhé stolici dělena v ten smysl, že zásadně náleží vydání trestního nálezu úřadu příslušnému k předpisu daně, jíž se trestný čin týká a rozhodnutí o odvolání proti tomu podanému finančnímu úřadu II. stolice. Jen jde-li o trestný čin, pro který může býti uložen vedle peněžité pokuty i trest vězení (§ 187, odst. 2.) rozhoduje v I. stolici vyměřovací úřad v tříčlenném nalézacím senátě (§ 211) a o odvolání finanční úřad II. stolice v senátu pětičlenném. Podle odst. 2. § 187 může býti vedle peněžité pokuty uložen i trest vězení, bylo-li k trestnému činu užito prostředků zvláště způsobilých k oklamání úřadu, nebo jestliže částka, o níž byla zákonná daň zkrácena nebo nebezpečí zkrácení vydána, převyšuje v jednom z roků, kterých se zkrácení týče, 5000 Kč a současně 15% zákonné daně, nebo konečně byl-li vinník již jednou pro úmyslné zkrácení daně odsouzen a dopustil-li se opět úmyslného zkrácení daně do 4 let po odsouzení. Ze spojení těchto předpisů s odstavcem 3. § 210, resp. s 1. odstavcem § 224 je nepochybně patrné, že výjimečná příslušnost nalézacího resp. odvolacího senátu je vázána na objektivní zjištění některé ze skutečností uvedených v 2. odst. § 187 a že tudíž, není-li žádná z okolností těch zjištěna, nastupuje pravidelná příslušnost úřadu vyměřujícího resp. finančního úřadu II. stolice.

Otázkou kontumace obírá se především náleze z 23. III. 1934 č. 6095/34 a vyslovuje k