»Svědecká spolehlivost byla vyzkoušena zajímavě během přednášky v policejní škole v New Yorku. Do přednášky dostavil se starší pán, který promluvil s přednášejícím několik slov a odešel. Po odchodu žádal přednášející, aby mu byl návštěvník popsán co do obleku, postavy a pod., a hlavně, v které ruce měl hůl. Ze 42 posluchačů se 17 domnívalo, že hůl měl v ruce levé, 22, že ji měl v ruce pravé a 3 se nedovedli rozhodnout; všichni ale tvrdili, že hůl byla barvy tmavé. Skutečnost byla však překvapující, návštěvník neměl hole vůbec.«

Útraty u nejv. správ. soudu. — Trestní řízení daňové.

Finanční Právník, III./3 z 30. listopadu 1937 uveřejňuje pojednání Dr. Vlad. Koska »K závaznosti judikatury nejv. správ. soudu«, v kterém pisatel reaguje živě na článek prvního presidenta nejv. spr. soudu Háchy v »Právní praksi«, II., 1, str. 7, a mimo jiné uvádí:

Je důležité, může-li být náhrada (útrat) uložena prohravšímu stěžovateli, když žalovaný úřad ani nepodá odvodní spis, ani nevyšle zástupce k veřejnému líčení (jež bude ostatně teď konáno velmi zřídka), protože to obojí pokládá za zbytečné, což je a bude často. Podle pozn. 1 k §u 40 Háchova-Rádlova Komentáře k zákonu o n. s. s., 1. vyd., 1933, by to možné nebylo, protože k nákladům žalovaného úřadu náleží — kromě eventuelních kolků — jen náklady odvodního spisu a intervence při veřejném líčení. Ale správa má se stížností k n. s. s. náklady už od okamžiku, kdy stížnost dojde k žalovanému úřadu, totiž náklady spojené se studiem, vybavením a předložením stížnosti n. s. soudu, i když odvodní spis nepodá a při líčení neintervenuje, nehledíc ani k nákladům, spojeným s řízením dalším, když se spisy vrátí se zamítavým nálezem, bylo by se tedy doporučovalo mluvit o nákladech způsobených podáním stížnosti (také § 40 c. p. ř. mluví o nákladech způsobených procesními akty). Protože však i sdělení správních spisů je součástí řízení (§ 26, odst. 1), máme za to, že uvedené výdaje náleží i podle stavu nyní platného také k nákladům účasti v řízení před n. s. s., neboť k sdělení spisů je třeba stížnost studovati, vybavit a předložit. Názor uvedený k cit. poznámce k §u 40 je podle jejího textu jen názorem jistého spisovatele. Tento názor vychází ostatně z dřívějšího znění zákona, kde se mluvilo o nákladech řízení provedeného před správním soudem. Nynější znění mluví však o nákladech účasti v řízení před n. s. s. Zdá se nám, že je nové znění širší; širší výklad alespoň připouští. Jednací řád o tomto pojmu ustanovení nemá. Hácha v uvedeném článku povzbudivě upozorňuje správu, že rakouský správní soud přisuzoval žalovaným úřadům na příklad náhradu nákladů na odvodní spisy a na účast při líčení a podobně. To by nasvědčovalo tomu, že tato náhrada není obmezena na náklady odvodních spisů a účasti při líčení. Jinak by byla správa často nucena podávati odvodní spisy a účastnit se líčení jen proto, aby mohla býti stěžovateli uložena náhrada nákladů, tedy zbytečně. V civilních procesech se přiznávají na př. i náklady na studium procesních podání a pod.

Zajímavé je též pojednání »Z praxe«, v němž pisatel P-š upozorňuje na to, že nebude-li dodržena 45, resp. 60denní lhůta §u 213, odst. 2 zák. o přímých daních, má to za následek zproštění obviněného; kdyby se pokračovalo přesto v řízení, bylo by v tom spatřovati nezákonnost ve smyslu §u 7 zák. o nejv. s. s. Pokračování v řízení by bylo možné jen za podmínek obnovy. Pisatel dodává ovšem, že i tento výklad může býti sporný.

Z právní prakse.

Rozdíly mezi úpravou odpovědnosti za škody

dle autom. zák. č. 81/1935:

Dle § 45 ručí provozovatel za škodu způsobenou nejen na těle nebo na zdraví, nýbrž i na věcech.

dle železnič. zák. č. 86/1937:

Dle §u 196 ručí provozovatel jen za škodu způsobenou na těle (na zdraví). Škoda musila býti způsobena úkony nebo jevy při železniční

Oproti občanskému zákoníku ovšem jest ručení za škody věcné omezeno co do rozsahu §em 46 tak, že náhrada se nepřiznává podle stupně viny.

Škoda musela býti způsobena provozem motorových vozidel na místech třetími osobami přístupných, nebo mimo tato místa, užívá-li se pozemku neoprávněně k jízdě motorového vozidla.

Exkulpační důvody dle § 47:

1. Dokáže-li odpovědná osoba, že událost, z níž škoda vzešla (nikoli tedy škoda sama) byla způsobena

a) zaviněním třetí osoby,

b) nebo poškozeného samého,

2. nebo že událost nemohla býti odvrácena opatrností při řízení motorového vozidla a při zacházení s ním, jaká odpovídá předpisům a povaze věci, a že ji nelze odvozovati ani z povahy nebo stavu motorového vozidla, ani ze zvláštního způsobu, selhání nebo nedostatku jeho činnosti. Totéž platí při škodě způsobené splašením zvířat atd.

Podle judikatury nelze pokládati za zavinění poškozeného samého, jestliže zavinil škodu poškozený, kterému nelze přičítati vinu jen vzhledem k jeho věku. Tento výklad judikatury jest zřejmě nesprávný a zákonodárce svoji vůli v tomto směru nyní autenticky projevil železničním zákonem, takže jest na praktických právnících, aby v tomto směru prosadili změnu judikatury, aby odpovídala tomu, co zřejmě zákonodárce zamýšlel a co výslovně vyjádřil jen v § 196, odst. 4 nového železničního zákona.

dopravě na trati, kterými se na venek projevuje nebezpečnost vlastní této dopravě.

Jen výjimečně platí ustanovení §u 196 i pro škody na věcech (§ 202).

Exkulpační důvody dle §u 196:

1. Dokáže-li podnik, že škoda (nikoli tedy událost, z které škoda vzešla, což jest tedy zodpovědnost poněkud jiná než dle automobilového zákona, jde tu o ručení za výsledek katexochen) vzešla

a) ze zavinění poškozeného,

b) nebo z neodvratného jednání osoby jiné,

2. nebo byla neodvratná a nelze ji odvozovati ani z povahy nebo stavu provozních zařízení, ani ze zvláštního způsobu, selhání nebo nedostatku jejich činnosti.

Pojem neodvratnosti definuje se v § 196, odst. 3 takto:

Neodvratnost (odst. 2) záleží v tom, že něco nemůže býti zameženo takovou opatrností při vedení provozu a zacházení s příslušnými zařízeními dopravy, která se srovnává se zákonem a předpisy podle něho vydanými, a není-li jich, s povahou věci.

§ 196, odst. 4 k pojmu neodvratnosti stanoví:

Za zavinění (odst. 2) se pokládá také takové jednání poškozeného, které mu nelze přičítati k vině jenom pro jeho věk nebo pro nedostatky zdraví, tělesných nebo duševních schopností.

§ 46 odkazuje v příčině způsobu a rozsahu povinnosti k náhradě škody podle automobilového zákona na ustanovení obecného občanského práva a rozsahu povinnosti k náhradě škody, vzniklé poškozením na těle nebo na zdraví, zohyzděním nebo usmrcením (§ 1327 obč. zák. v historických zemích), a škody, vzniklé poškozením věci, vyjímajíc ustanovení podle nichž při těžším stupni viny se přiznává náhrada ve větším rozsahu za škodu vzniklou na věci, jak již shora zmíněno.

Podle § 1327 obč. zák. tedy v historických zemích patří bolestné, patří však také všechny náklady způsobené usmrcením nebo poraněním, nikoli tedy na př. jen náklady přiměřeného pohřbu, nýbrž také náklady nejbližších příbuzných spojené s cestou na pohřeb, náklady postavení náhrobku přiměřeného stavu usmrceného a samozřejmě nároky pozůstalých na náhradu toho, co jim ušlo úmrtím usmrceného, byl-li tento dle zákona povinen o ně se starati.

Oznamovací povinnost a promlčení jest upravena v § 50 autom. zák. známým způsobem.

V případě střetnutí automobilu s jiným automobilem nebo s provozem železničních podniků, platí § 84 automob. zák.

Podle § 51 není vyloučena širší odpovědnost podle obecného občanského práva nebo podle jiných zákonů. Ač takový případ lze stěží si představiti, přece jen jest toto ustanovení neobmezené.

§§ 197 a 198 jedná jen o způsobu a rozsahu povinnosti k náhradě škody na těle (zdraví) a upravuje tyto otázky přímo, neponechávaje je všeobecným ustanovením obč. zák. Liší se od § 1327 potud, že přiznává jenom přiměřené náklady pohřbu, nikoli však na př. náklady nejbližších příbuzných spojené s cestou na pohřeb, náklady postavení náhrobku a pod. Náhrada toho, co pozůstalým ušlo, stanoví se ovšem také rentou, omezuje se však podstatně výše (§ 197, odst. 3).

Oznamovací povinnost a promlčení jest upravena v §u 199 stejně jako u automob. zák., ovšem s časovým omezením pro regresní nároky nositele veřejného pojištění.

V případě střetnutí provozu dráhy s provozem silničního motorového vozidla, platí ustanovení § 204, obdobná automobilovému zákonu.

Podle § 203 není vyloučena širší odpovědnost podle občanského práva jen potud, pokud by poškozený dokazoval, že škoda vznikla jinak než pouze »při železniční dopravě na trati úkony nebo jevy, kterými se na venek projevuje nebezpečnost vlastní této dopravě«. Musil by tedy dokazovati přímo, že škodu buď zavinil železniční podnik, anebo jeho zaměstnanci, jejichž nezdatnost byla železničnímu podniku známa.

Význam rozdílů obojí úpravy bude důležitý zejména v případech střetů obou zákonů dle § 84 automob. zák. a § 204 žel. zák.

Ohledně příslušnosti věcné jest poznamenati, že i podle železn. zákona jsou nyní příslušny obecné soudy (ne tedy obchodní senáty), v čemž tedy není rozdílu mezi automob. a železn. zákonem. Rozhoduje ratio valoris. Pro místní příslušnost rovněž platí obdobné zásady (především místo úrazu).