

možno v případě přestupu pojištěnce k jinému nositeli pojištění vydati částku, odpovídající jeho nárokům. Tento stav, kterým přestupující horníci byli citelně ve svých nárocích poškozováni, byl upraven dohodou mezi Ústřední bratrskou pokladnou a jinými nositeli pojištění, podle které se v těchto případech převádí převodní částka podle § 240 zákona o invalidním pojištění. Návrh zavádí povinnost převodu a současně unifikuje lhůty pro uchování nároků při výstupu z pojištění podle ustanovení zákonů o invalidním a pensijním pojištění.

Návrh je založen na systému plné úhrady. Příspěvek pojištěnců, podnikatelů a státu jest početně stanoven tak, aby kromě úhrady napadlých důchodů byly postupně z přebytků finančního hospodaření Ústřední bratrské pokladny, dotovány fondy potřebné k úhradě nároků pojištěnců.

Od té doby, co se používá i jiných pohonných látek, klesá spotřeba uhlí; klesá proto také počet horníků, nehledíc ani k tomu, že používání strojů v dolech omezuje potřebu lidské práce. Potřeba uhlí,

jakož vůbec potřeba pohonných látek, je v souvislosti s hospodářským stavem. Hospodářská deprese se projevuje ve zmenšené potřebě zejména uhlí. Není-li však třeba tolik uhlí, není také třeba tolik lidí, kteří uhlí dobývají. Proto v letech hospodářské tísně klesá počet horníků. Jak klesl u nás, je vidno z připojené tabulky.

Zmenšená potřeba pracovní síly v hornictví vede pak ovšem k tomu, že k práci jsou vybírány síly výkonnější, mladší, kdežto méně výkonné síly starší jsou propouštěny. To je velmi usnadňováno pojištěním, poněvadž propouštěný starší horník má aspoň uchráněn holý život důchodem z h-ho p. Proto stoupl počet důchodů v h-ém p. tak, že již převyšuje počet aktivních pojištěnců. Že takový nezdravý stav má katastrofální účinky pro h. p., jest na bílé dni. Neboť pokles aktivních členů vede ke snížení příjmů na pojistném a značný vzrůst počtu provisií vede ke zvýšenému vydání na dávkách. Příjem na příspěvech kryje proto v r. 1933 55% a v r. 1934 dokonce pouhých 50% výplaty dávek.

	Počet aktivních členů	invalidů	Počet důchodů		Během roku bylo	
			vдов	sirotků	přijato na pří- spěvích v tisících Kč	vypla- ceno na dávkách
31. XII. 1925 . . .	134.003	42.023	29.279	14.760	141.237	157.448
31. XII. 1926 . . .	137.063	43.417	29.688	15.228	135.531	161.523
31. XII. 1927 . . .	133.981	43.604	30.138	13.869	136.500	163.914
31. XII. 1928 . . .	135.801	43.318	30.533	12.275	137.542	163.287
31. XII. 1929 . . .	140.340	43.051	30.885	10.823	141.731	161.789
31. XII. 1930 . . .	129.644	44.422	31.246	9.092	138.385	162.856
31. XII. 1931 . . .	117.111	47.893	31.721	8.539	125.637	171.293
31. XII. 1932 . . .	106.357	50.767	32.994	9.812	112.897	181.187
31. XII. 1933 . . .	98.966	54.780	33.392	10.025	103.592	189.837
31. XII. 1934 . . .	97.801	55.850	33.900	10.250	98.875	199.545

Břetislav Peřina.

VII. Pojištění železničních zaměstnanců.

Vyznačuje se dílem zvláštní organizací, dílem tím, že jsou v něm resp. místo něho připuštěny jisté útvary náhradní (které, třeba je nelze čítati k vlastnímu sociálnímu pojištění, přece je nutno k němu přáve jako zařízení náhradní přiřaditi), v omezené míře pak i zvláštnostmi materiálními, jež se týkají jednak rozsahu pojistné povinnosti, jednak t. zv. obsahu pojištění, t. j. pojistných dávek a pojistného, a tvoří odchylky ve prospěch pojištěnců. Příčiny těchto odchylek jsou jednak historické —

časný vývoj pensijního a nemocenského pojištění u velikých (zejména na svou dobu) podniků železničních, kterým jejich monopolní postavení umožnilo, že se staly nositeli pokroku v sociálním postavení svých zaměstnanců — jednak jsou to, zejména pro dobu popřevratovou, ze které pochází většina platných singulárních norem železničního sociálního pojištění, zvláštní potřeby (a spolu ovšem mimořádná váha a vliv) daleko největšího podniku ve státě, při tom podniku státního, Československých státních drah, v menší míře pak potřeby železnic vůbec. Privilegia koncedovaná státním železnicím přicházejí obecnou

formulací k dobru někdy ostatním státním podnikům, jindy ostatním („soukromým“) železnicím, které ostatně zhusta mají v menším měřítku poměry obdobné drahám státním, zejména i pokud jde o konkrétní úpravu služebního poměru zaměstnanců.

Organisačně zcela samostatné, při tom však i materiálně zlepšené je pensijní pojištění zaměstnanců soukromých drah. Jeho předchůdcem bylo soukromoprávní pensijní pojištění resp. zaopatření železničních zaměstnanců, velmi brzo se vyvinuvší u železnic nejprve soukromých, pak i státních, ukládané později oněm pro určité kategorie personálu koncesními listinami a opatrované jednak vlastními pensijními a provísními ústavy železnic, jednak — v Rakousku — pensijním ústavem Svazu místních a malých drah ve Vídni. V Uherku zák. čl. XVII/1914 o železničním služebním řádu uložil zaměstnancům železnic (mimo nádeníky přijaté na práce neodborné, na krátkou dobu nebo jen na výpomoc) členství v zaopatřovacích ústavech, pokud jsou u železnice zřízeny, za statutárních podmínek (§ 22). Když bylo v Rakousku zavedeno veřejnoprávní pensijní pojištění (zák. č. 1/1907 ř. z.), byli zaměstnanci drah sloužících veřejné dopravě pro toto své vlastní pokročilé pensijní zaopatření z pojistné povinnosti vyňati (§ 2, č. 4); při tom však bylo stanoveno, že ministerstvo železnic provede nařízením zvláštní úpravu zaopatřovacích nároků těchto zaměstnanců a jejich pozůstalých. Takové nařízení však vydáno nebylo. Při novelisaci zákona o pensijním pojištění čís. nař. č. 138/1914 ř. z. bylo citované ustanovení nahrazeno ustanovením (§ 2, č. 6), že zaměstnanci drah sloužících veřejné dopravě a jejich pomocných ústavů jsou z pojistné povinnosti vyňati, jestliže mají normální, t. j. s místem jimi zastávaným spojené pensijní nároky nebo jich nabudou uplynutím normované doby zkušební nebo prozatímního ustanovení. I tento předpis však byl zrušen další, již československou novelou č. 89/1920 Sb., jež ustanovila (§ 2a), že pensijní pojištění zaměstnanců drah, sloužících veřejné dopravě, a jich pomocných ústavů upraví ministr sociální péče v dohodě s ministrem železnic nařízením. Řečený rakouský pensijní ústav Svazu místních a malých drah byl přes svou soukromoprávní povahu již likvidován podle čl. 275 mírové smlouvy St.-Germainské, jednajícího o pojištění so-

ciálním (a státním), mezistátní úmluvou č. 145/1929 Sb. Jeho nástupcem v Československu byl nejprve Pensijní ústav místních a malých drah, rovněž ještě povahy soukromoprávní. Vlád. nař. č. 506/1921 Sb. bylo však pensijní pojištění železničních zaměstnanců na základě cit. § 2a zák. č. 1/1907 ř. z. ve znění zák. č. 89/1920 Sb. — jejichž působnost byla před tím již zák. č. 484/1921 Sb. s účinností od 1. I. 1922 rozšířena na Slovensko a Podkarpatskou Rus — postaveno, a to se stejným počátkem účinnosti, na basi veřejného práva, třeba způsobem ještě dosti nedokonalým a s nedostí vhodným částečným zahrnutím i pensijního pojištění zaměstnanců státních drah, takže se od 1. I. 1922 stává složkou sociálního pojištění. Novým zákonem o pensijním pojištění soukromých zaměstnanců ve vyšších službách č. 26/1929 Sb. (§ 3) byla úprava tohoto pojištění opět svěřena cestě nařizovací, omezena však na zaměstnance „drah státem neprovozovaných a sloužících veřejné dopravě a jich pomocných ústavů“. Příslušným nařízením je vlád. nař. č. 33/1933 Sb., účinné již od 1. I. 1929, jež pro toto pojištění recipovalo přímo nebo obdobně většinu ustanovení zák. č. 26/1929 Sb., avšak s určitými odchylkami, z nichž nejzávažnější jsou tyto: Všeobecným nositelem pojištění je Pensijní ústav soukromých drah (v Brně; koncem 1934 měl 2766 členů) organisovaný obdobně jako Všeobecný pensijní ústav (bez úřadoven), zvláštními nositeli jsou pensijní zařízení jednotlivých (4) soukromých drah, pokud byla zřízena již za účinnosti vlád. nař. č. 506/1921 Sb. (§ 5). Pojistná povinnost je vymezena značně širě než podle zákona (§ 1, vyvolává v několikerém směru pochybnosti). Stanovy Pensijního ústavu soukromých drah upraví soustavu dávek a pojistného a základnu pro jejich vyměrování (pensijní základnu) odchýlně od ustanovení pensijního zákona, ale se zachováním výhrad stanovených proti zhoršení postavení pojištěncova proti pojištění zákonnému (§ 6, odst. 7); první stanovy vydá ministerstvo sociální péče v dohodě s ministerstvem železnic (stalo se 30. IV. 1935); jsou ve své dávkové části založeny, jak je tomu u tohoto ústavu od počátku, na soustavě důchodu vyměrovaného z poslední pensijní základny, tedy podle obdoby státního pensijního zaopatření. Dávky zvláštního pensijního zařízení nesmějí býti nižší (§ 7, odst. 1). — (Pen-

sijní pojištění zaměstnanců státních drah spíše než do kapitoly o sociálním pojištění náleží do statí o státním pensijním zaopatření, ovšem s výjimkou zaměstnanců z tohoto zaopatření vyňatých a podléhajících tedy pojistné povinnosti sociálního pojištění. O této skupině bude řeč závěrem.)

Úrazové pojištění železničních zaměstnanců se v menší míře rovněž vyznačuje jistým materiálním zlepšením proti obecnému úrazovému pojištění dělnického, avšak jen v oblasti práva platného v zemích českých. Roční pracovní výdělek, jenž je základem jednak pro výměru pojistného, jednak pro výměru úrazového důchodu, není totiž u osob železničními podniky pojištěných omezen, jako je tomu obecně, na třistanásobek průměrného denního pracovního výdělku a na nejvyšší částku 12.000 Kč, kromě toho pak mají tito zaměstnanci pro sebe a pro své pozůstalé nárok na zvýšené důchody při t. zv. úrazech dopravních. Na tyto zaměstnance totiž, pokud mají odškodňovací nárok z úrazového pojištění, a obdobně na zaměstnance mající nárok z úrazového zaopatření (viz dále), se nevztahují zákony o povinném ručení železnic č. 27/1869 a č. 147/1902 ř. z. kromě případů, kdy železnice zavinila úraz jako třetí osoba (nikoliv jako zaměstnavatelka resp. pojistitelka příslušného zaměstnance). Pokud by však zaměstnanci nebo jeho pozůstalým nárok z povinného ručení železničního jinak náležel, zvyšuje se úrazový důchod náležející zraněnému o polovici, a při trvalém chřadnutí i nad to až do dvojnásobku, důchod pozůstalých pak o dvě třetiny (čl. VII zák. č. 168/1894 ve znění zák. č. 363/1917 ř. z. a č. 207/1919 Sb.). — Organisačně není úrazové pojištění železničních zaměstnanců od obecného úrazového pojištění dělnického odděleno. I pro ně jsou tedy obecnými nositeli pojištění úrazové pojišťovny dělnické v Praze a v Brně a Zemská úřadovna pro dělnické pojištění v Bratislavě. Odborová úrazová pojišťovna podle § 58 zák. č. 1/1888 ř. z. — jako byla Odborová úrazová pojišťovna rakouských železnic ve Vídni, u níž měla své zaměstnance pojištěny většina rakouských železnic se státními drahami v čele — nebyla pro železnice v republice zřízena. Za to však byla pro železniční podniky — jakož i pro podniky státní a zemské kteréhokoliv oboru — čl. III zák. č. 207/1919 Sb. (na Slovensko a Pod-

karpatskou Rus byla jeho působnost rozšířena vlád. nař. č. 516/1919 a č. 26/1921 Sb.) vytvořena možnost exempce jejich zaměstnanců z pojistné povinnosti zprošťovacím aktem ministra sociální péče na základě úrazového zaopatření, kterým podnik zaměstnancům a jejich příslušníkům pro případ podnikového úrazu poskytl, a to služebním předpisem všeobecně platným, stejné nároky, jaké by jim náležely z úrazového pojištění, kdyby nebyli zproštěni pojistné povinnosti, a v němž byl tímto služebním předpisem zaměstnancům přiznán stejný vliv na rozhodování o odškodném, jaký je zaručen pojištěncům u úrazových pojišťoven podle zákona zřízených; také příslušné nemocenské nebo bratrské pokladně musí býti tímto služebním předpisem přiznán stejný nárok na náhradu z úrazového zaopatření, jaký by jí příslušel z úrazového pojištění. U soukromých železnic mohou býti jako podmínka zproštění požadovány zvláštní záruky pro splnění zaopatřovacích nároků. Nároky z uvedeného všeobecného služebního předpisu nelze smlouvou s jednotlivými osobami ani vyloučiti ani omeziti. Pro spory z úrazového zaopatření je příslušný rozhodčí soud úrazové pojišťovny dělnické, může však pro ně býti zřízen vlastní rozhodčí soud. Takový rozhodčí soud byl zřízen pro úrazové zaopatření železničních zaměstnanců v Praze vlád. nař. č. 272/1919 Sb. (§ 7). Stát vykonává nad úrazovým zaopatřením dozor, který provádí, pokud jde o úrazové zaopatření železničních zaměstnanců, ministr železnic v dohodě z ministrem sociální péče (§ 11 vlád. nař. č. 356/1919 Sb.). Není pochyby, že přes citovaná ustanovení o nezadatelnosti nároků, o rozhodčím soudě a o státním dozoru jsou nároky z úrazového zaopatření na rozdíl od nároků z úrazového pojištění povahy soukromoprávní. — Úrazové zaopatření je zavedeno u státních drah a u soukromých drah převzatých do státního provozu (je ho účasten veškeren personál státní správy železniční a drah státem provozovaných; 1934 okolo 140.000 zaměstnanců), jakož i u zemských drah slezských. Svůj vliv na rozhodování o odškodném vykonávají zaměstnanci v autonomních sborech, podle jejichž usnesení správa o odškodném rozhoduje a jež jsou složeny ze zástupců zaměstnanců a podniku na základě přísné parity.

Nemocenské pojištění železničních zaměstnanců se vyznačuje pouze

odchylnou organizační resp. exempční. Z pojistné povinnosti nemocenského pojištění podle zák. č. 221/1924 Sb. jsou totiž vyňati kromě zaměstnanců státních atd. též zaměstnanci drah sloužících veřejné dopravě, mají-li v případě nemoci nárok na služné aspoň po dobu jednoho roku nebo na dávky rovnocenné dávkám podle tohoto zákona (§ 5, lit. a, po novele č. 112/1934 Sb. lit. b). (V nemocenském pojištění podle zák. č. 117/1926 Sb. analogického ustanovení není; faktický stav odpovídá cit. ustanovení zák. č. 221/1924 Sb.) Nemocenské pojištění veřejných zaměstnanců podle zák. č. 221/1925 Sb. pak může být u státní správy železniční nebo u správy jiného státního podniku vykonáváno zvláštním fondem nebo nemocenskou pokladnou, která je u příslušného státního podniku zřízena (§ 22). Na základě obou těchto ustanovení je založena nemocenská pokladna státních drah, na prvním z nich nemocenské pokladny několika drah soukromých. Nemocenská pokladna státních drah provádí tedy z části soukromoprávní (náhradní) pojištění (dávky podle zák. č. 221/1924 Sb.; kromě toho též dobrovolné pojištění důchodců pensijního oddělení invalidního fondu státních drah [viz dále], jakož i poživatelů odpočivných a zaopatřovacích platů z milosti a vyšších úrazových rent), z části veřejnoprávní (sociální) pojištění (podle zák. č. 221/1925 Sb.). Je spravována a zastupována státní správou železniční podle usnesení autonomních sborů (u každého ředitelství státních drah oblastní výbor, u ministerstva železnic ústřední výbor, dozorčí rada a plenární sbor), jejichž složení a kompetence se přichylují k příslušným ustanovením zák. č. 221/1924 Sb. o organizaci nemocenských pojišťoven. Pojistné v pojištění podle zák. č. 221/1925 Sb. se rovná pojistnému Léčebného fondu veřejných zaměstnanců, v pojištění na dávky zák. č. 221/1924 Sb. (ve kterém podnik správu poskytuje bezplatně) činí 3-7% středního denního výdělku. Právní subjektivita tohoto hybridního útvaru je sporná. Nemocenská pokladna státních drah měla 1934 průměrně 225.769 členů (s 419.656 rodinnými příslušníky), z toho 95.235 aktivních pojištěnců podle zák. č. 221/1925 Sb., 84.570 pensistů pojištěných podle tohoto zákona, 42.695 členů pojištěných na dávky podle zák. č. 221/1924 Sb. a 3.269 dobrovolně pojištěných příjemců odpočivných a zaopatřovacích platů z milosti. Má 10 ve-

likých a 27 menších vlastních léčebných ústavů.

Invalidní a starobní pojištění železničních zaměstnanců se vyznačuje podobnou exempční odchylkou jako nemocenské pojištění podle zák. č. 221/1924 Sb. Z pojistné povinnosti podle tohoto zákona jsou totiž vyňati kromě zaměstnanců státních atd. též zaměstnanci drah sloužících veřejné dopravě, mají-li v případě invalidity a stáří nároky aspoň rovnocenné nárokům podle tohoto zákona (§ 6, lit. a). Na základě tohoto ustanovení je zřízen invalidní a starobní fond státních drah (hlavní oddělení) a invalidní fondy několika drah soukromých, poskytující vesměs zákonné dávky invalidního a starobního pojištění (i se státním příspěvkem) a vybírající zákonné pojistné. Jde tu vesměs o útvary bez právní subjektivit, ve kterých se provádí náhradní pojištění soukromoprávní povahy.

Pensijní pojištění železničních zaměstnanců podle zák. č. 26/1929 Sb. se vzhledem k pensijnímu pojištění zaměstnanců soukromých drah, o němž byla řeč na počátku této stati, týká jen zaměstnanců drah státních a státem provozovaných. I v něm se připouští vynětí zaměstnanců státu a státních a státem provozovaných podniků z pojistné povinnosti, mají-li normální, t. j. s místem jimi zastávaným spojené a dostatečně zabezpečené pensijní nároky, které jsou aspoň rovnocenné nárokům podle tohoto zákona, nebo jich nabudou po ukončení stanovené zkušební doby nebo stanoveného prozatímního postavení (§ 2, č. 4). Podle tohoto ustanovení vybudovala státní správa železniční i v tomto oboru vlastní náhradní zařízení, totiž pensijní oddělení invalidního a starobního fondu státních drah, s dávkami a pojistným podle citovaného zákona, a vybudovala tím kruh vlastních ústavů pro všechny složky sociálního pojištění.

Literatura.

Neubauer: „Pensijní pojištění zaměstnanců drah po vydání zák. č. 26/1929“ v Časopise pro železniční právo a politiku, 1930; Novotný-Pospíšil: „Dějinný vývoj a výsledky pensijního pojištění zaměstnanců c. k. státních drah“, zvláštní otisk z Časopisu českých úředníků železničních, 1911; Podobský: „Pensijní pojištění zaměstnanců soukromých drah“ v témže časopise, 1933; Pospíšil: „Nová úprava úrazové péče u československých drah“, 1919.

Jaroslav Podobský.