

Čís. 10320.

Československá republika není právním nástupcem bývalého c. k. eráru ve smyslu soukromého práva, nanejvýš neplatí pro ni ustanovení § 1409 obč. zák.

K tomu, by zahalená záruka poskytnutá místní dráze v provozní smlouvě paušalováním provozních výdajů c. k. rakouskými státními drahami, mohla býti prohlášena za závaznou pro Československý stát, bylo by třeba zákona nebo jiného Československý stát zavazujícího aktu (§ 4 zákona ze dne 23. června 1926, čís. 156 sb. z. a n.); nestačí převzetí provozu ani plnění finančních závazků.

Byly-li provozní smlouvy ujednány teprve po ujednání koncese, mohla se československá železniční správa ujeti provozování železnice podle koncesních listin, aniž vstoupila zároveň do provozních smluv.

Ustanovení provozních smluv o paušalování provozních nákladů bylo zrušeno vládním nařízením ze dne 23. září 1920, čís. 546 sb. z. a n. a zákonem ze dne 22. prosince 1920, čís. 690 sb. z. a n.

Čl. 268 mírové smlouvy St. Germainské vztahuje se jen na smlouvy, v nichž byly smluvními stranami na jedné straně bývalé Rakousko nebo příslušníci nynější republiky Rakouské, na druhé straně pak příslušníci českoslovenští, mezi něž však nenáleží akciová společnost, jež provozuje dráhu v Československu, ale má sídlo v Rakousku.

(Rozh. ze dne 11. listopadu 1930, Rv II 728/29).

Císařským dekretem ze dne 11. července 1886 čís. 129 ř. zák. byla udělena firmě E. podle železničního koncesního zákona ze dne 14. září 1854 čís. 238 ř. zák. jakož i podle zákonů ze dne 25. května 1885 čís. 56 ř. zák. a ze dne 26. prosince 1884 čís. 203 ř. zák. a ze dne 29. června 1886 čís. 104 ř. zák. koncese ke stavbě a k provozu místní dráhy z Prostějova do Třebovic s odbočkou z Chornic do Velkých Opatovic na dobu 90 let za podmínek uvedených v koncesní listině s právem vytvořiti akciovou společnost, na kterou by koncesionářka veškerá práva a povinnosti z koncese mohla převést. Císařským dekretem ze dne 22. listopadu 1888 byla též koncesionářce udělena koncese ke stavbě a k provozu odboček z Kostelce do Čelechovic k připojení na místní dráhu Olomouc—Čelechovice na dobu 90 let s právem převést veškerá práva a povinnosti z koncesní listiny na akciovou společnost, která se utvořila pro stavbu a pro provoz místní dráhy z Prostějova do Třebovic. Akciová společnost utvořila se na podkladě stanov schválených ministerstvem vnitra, zvolila si firmu »Mährische Westbahn Prossnitz—Trübau« se sídlem ve Vídni, kdež byla a je dosud zapsána v obchodním rejstříku obchodního soudu. Účelem společnosti bylo a) provedení stavby řečené místní dráhy i s odbočkami b) provoz zmíněných drah bez újmy práv, které dle koncesních podmínek přísluší správně státních drah. Řečená akciová společnost provedla stavbu místní dráhy z Prostějova do Třebovic s odbočkou z Chornic do Velkých Opatovic a z Kostelce do Čelechovic a uzavřela

dne 29. července 1886 a dne 30. srpna 1889 s generálním ředitelstvím rakouských státních drah ve Vídni smlouvu o převzetí a o obstarávání provozu na svých nově postavených dráhách po celou koncesní dobu. Podle smlouvy bylo vyhrazeno generálnímu ředitelství rakouských státních drah na úhradu provozních výloh 45% hrubého příjmu t. j. příjmu, jehož se mohlo docílit z provozu a podstaty jmenovaných drah. Nejmenší odškodné mělo však činit 1.500 zl. r. m. za každý rok a kilometr. Toto odškodné zahrnuje v sobě veškeré výlohy za všeobecnou správu, za dozor a udržování dráhy, za službu dopravní, komerční, provozní a dílenskou, aktivní a pasivní nájemné za vozy, za odškodné na základě zákona o povinném ručení drah a obvyklé příspěvky k humanitním fondům pro zaměstnance dráhy, rovněž i odškodné, jež se mělo platit severní dráze Ferdinandově a společnosti státní dráhy podle smlouvy o připojení za vedení společného provozu v připojovacích stanicích v Prostějově a Třebovicích. Zbývajících 55% z hrubého příjmu mělo být žalující společnosti vydáno po schválení účetní uzávěrky. Žalobou, o níž tu jde, domáhala se Moravská západní dráha na československém železničním eráru zaplacení 19,400.837 Kč a odůvodnila žalobní nárok takto: Podle smlouvy byl obstaráván správou státních drah provoz na místní dráze žalující strany i s příslušnými odbočkami nejen před převratem, nýbrž i v prvních letech po převratu. Po převratu totiž správa čs. stát. drah v provozu pokračovala, aniž žalobkyni jakýmkoliv způsobem naznačila, že se tak neděje na podkladě smlouvy. Žalovaná strana dobře znala obsah provozní smlouvy a musela si zvláště být dobře vědoma toho, že žalobkyně nemá jiné možnosti, než trvati na plnění smlouvy provozní, pokud nebyla sjednána s ní nová smlouva. Kdyby byla správa státních drah odepřela po převratu prováděti provoz za posavadních podmínek, byla by se žalující společnost provozu toho ujala sama. Ježto však provoz žalující společnosti přenechán nebyl, nemůže být pochybnosti o tom, že žalobkyně má nárok na podíl z hrubého příjmu podle provozní smlouvy. Tento nárok zůstal žalující společnosti také zachován podle čl. 268 mírové smlouvy St. Germainské, z jehož poslední věty lze dovoditi, že smlouvy o provozování místních drah zůstaly v platnosti a že proto jednotlivé nástupnické státy do nich vstoupily. Avšak správa státních drah nejen že obstarávala po převratu další provoz, nýbrž i předkládala žalující společnosti náležitě vyhotovené provozní účty a vyplácela jí řádně podíl, který jí z hrubých příjmů v tom kterém roce docílených příslušel. Teprve od roku 1921 přestala správa státních drah podíl ten společnosti odváděti, ačkoliv jí příslušné provozní účty řádně předkládala. Ačkoliv žalující strana správnost těchto účtů neuznává, bere je prozatím za podklad pro výpočet svých nároků za léta 1921 až včetně 1926 a podle toho vypočítává, že by její podíl z hrubého příjmu za tato léta činil celkem 19,400.837 Kč 34 h. **P r o c e s n í s o u d** p r v é s t o l i c e neuznav žalobní nárok co do důvodu po právu, žalobu zamítl. **D ů v o d y :** Podle § 1 zákona čís. 156/26 sb. z. a n. není československý stát ničím povinován ze závazků vzniklých úmluvami vlád bývalého Rakouska a bývalého mocnářství Rakousko-uherského, nebo

jejich orgánů, pokud nejde o závazky, o kterých se mírové smlouvy výslovně zmiňují. Tímto zákonem byla konečně vyřešena otázka závaznosti oněch smluv pro čs. stát; až do té doby bylo podle § 1 zák. čis. 440/19 nařízeno příročí pro pohledávky, které proti c. k. eráru vznikly ze smluv nebo ze skutečností nastalých před 28. říjnem 1918, ve kterých byly v době jejich vzniku zavázanými podmínky Rakousko neb mocnářství rakousko-uherské. Nepochybně jest, že k těmto závazkům, jež došly konečného řešení zákonem čis. 156/26, náležely též závazky z provozních smluv sjednaných s generálním ředitelstvím rakouských stát. drah ve Vídni, tudíž i ze smluv ze dne 29. července 1886 a ze dne 30. srpna 1889, o něž se žalobní nárok výhradně opírá. O závazcích těch nezmiňují se nikde mírové smlouvy a zejména nevztahuje se na ně ustanovení poslední věty čl. 268 mírové smlouvy St. Germainské, již z toho důvodu, že žalující společnost, která měla a dosud má sídlo ve Vídni, nelze pokládati za příslušníka bývalého císařství rakouského ve smyslu čl. 263 a 268 mírové smlouvy. Jest další otázkou v jakém poměru jest k zákonu čis. 156/26 nařízení vlády republiky Československé čis. 546/20 sb., jehož § 1 stanoví, že dráhy, jež vázány jsou smlouvami o zařízení a provozu drah, mohou, jde-li o smlouvy ujednané před počátkem platnosti tohoto nařízení, žádati plnou náhradu vlastních výloh za smluvně stanovené výkony přesahující tato ujednání. Již z doslovu tohoto předpisu vyplývá, že se nemůže vztahovati na státní dráhy vzhledem k citovanému § 1 zákona čis. 156/26, jelikož státní dráhy takovými smlouvami nejsou vázány. Lze snad předpokládati, že v roce 1920, kdy ono vládní nařízení bylo vydáno a kdy ještě otázka závaznosti takových provozovacích smluv nebyla vyřešena, nařízení to bylo míněno pro všechny dráhy, tedy i pro dráhy státní a že nařízení to mělo za účel provisorně upravit závazky z těchto provozních smluv; v každém případě však ohledně státních drah toto provisorium bylo odstraněno vydáním zákona čis. 156/26, jímž definitivně byla upravena otázka závaznosti provozních smluv pro státní dráhy. Zásadně tedy není československá železniční správa povinována ze závazků z provozních smluv ze dne 29. července 1886 a ze dne 30. srpna 1889. Výjimku stanoví § 4 cit. zákona čis. 156/26 potud, že nedotčeny tímto zákonem jsou zákony a akty, kterými československý stát vzal výslovně na sebe splnění závazků uvedených v § 1 tohoto zákona. Na tuto výjimku právě poukazuje žalující strana, tvrdíc, že československý stát na sebe vzal splnění závazků těch jednak tím, že po státním převratu pokračoval v provozu místní dráhy žalující společnosti, jednak tím, že až do konce roku 1920 správa státních drah předkládala žalující straně provozní účty náležitě ve smyslu provozních smluv vyhotovené a vyplácela jí podíl, který jí z hrubých příjmů v tom kterém roce docílených podle uvedených smluv příslušel. Tyto dvě skutečnosti, totiž že provoz dráhy udržován byl československou státní správou železniční i po převratu a že žalující straně až do konce roku 1920 vyplácen byl podíl z hrubých příjmů ve smluvené výši, byly žalovanou stranou přiznány a jde tudíž jen o otázku, zda lze v tom spatřovati akt ve smyslu § 4 nahoře citovaného zákona. Akty, jimiž československý stát výslovně

na sebe vzal splnění závazků v § 1 cit. zákona uvedených, rozumí se jen projevy a jednání učiněná vědomě v úmyslu, by tím byla konečně upravena otázka závazků z úmluv vlád bývalého Rakouska. V letech 1919 a 1920 byla ještě nejistota ohledně závaznosti takovýchto úmluv pro československý stát a bylo by lze mluvit o aktu ve smyslu § 4 zákona č. 156/26 jen tehdy, kdyby československý stát (jeho k tomu zmocněné orgány) byly předsevzaly jednání, jimiž nebyla míněna jen prozatímní úprava těchto nejistých poměrů, nýbrž konečné řešení věci. Žalující strana musela by prokázati, že příslušný státní úřad přes to, že si byl vědom nejistoty, zda bude povinen k plnění ze smlouvy, chtěl zavázati čs. stát k plnění a takto nejistotu odstraniti. Tento projev musel by se státi podle § 4 zákona č. 156/26 výslovně. Nestačí, by se projev stal mlčky konkludentním činem ve smyslu § 863 obč. zák. Projev ten byl by se musel dále státi úřadem k tomu příslušným. Těchto podmínek však v souzeném případě není. Když nastal státní převrat, měla správa československých státních drah na vybranou buď v provozu dráhy pokračovati nebo provoz zastaviti, neboť podle § 10 koncesní listiny ze dne 11. července 1886 č. 129 ř. zák. byl stát výhradně oprávněn k provozu na účet strany žalující. Bylo přirozeno, že se stát ve veřejném zájmu musel rozhodnouti pro udržení provozu. Z okolnosti té nelze tedy souditi na žádný akt, jímž československý stát výslovně a vědomě na sebe vzal splnění závazků z provozní smlouvy. Než není takovým aktem ani to, že v prvních dvou letech po státním převratu byly předkládány žalující společnosti provozní účty ve smyslu provozní smlouvy a že i podíl podle této smlouvy na žalobkyni připadající byl jí vyplácen. I to bylo by jen konkludentním činem, nikoliv aktem, jímž státní správa chtěla na jevo dáti, že hodlá uznati závaznost provozních smluv pro sebe. Lze spíše předpokládati, že tím jen prozatímně, než došlo ke konečné úpravě, měl býti udržován dosavadní stav. Vyplácení podílu podle smlouvy žalující straně příslušejícího stalo se nad to jen z příkazu ředitelství drah v Olomouci bez souhlasu ministerstva železnic. Podle § 6 č. 20 org. statutu pro státní žel. správu ze dne 19. ledna 1896 č. 16 ř. zák. jsou ministerstvu železnic vyhrazena veškerá ujednání o podmínkách převzetí provozu na místních dráhách, tudíž i jakékoliv změny na takovýchto smlouvách. Podle toho nemohlo ředitelství státních drah samo o sobě předsevzati žádný závazný akt ve smyslu § 4 zákona č. 156/26. Ministerstvo železnic nejen že neschválilo vyplácení podílů z hrubých příjmů místním dráhám podle dřívějších provozních smluv, nýbrž naopak výnosy ze dne 4. března 1920 č. 4911-II/1 a ze dne 5. ledna 1921 č. 63.703-II/1 prohlásilo, že neuznává závaznost provozních smluv drah sídlících dosud v cizině pro státní správu železniční a že trvá na zásadě hrazení skutečných výloh provozních. Vyplácelo-li ředitelství stát. drah v Olomouci v letech 1920 a 1921 přes to žalující straně podíl z hrubých příjmů úhrnem v provozní smlouvě sjednaným, činilo tak proti vůli ministerstva železnic, jemuž dojednání podmínek pro převzetí provozu bylo vyhrazeno. Z toho důvodu a, poněvadž se převzetí splnění závazků z provozních smluv čsl. státem nestalo výslovně, nýbrž snad jen konclu-

dentním činem, nelze ani v tom, že vyplácen byl smluvený úhrnek žalující společnosti spatřovati akt ve smyslu § 4 zákona čís. 156/26 a proto zůstává při zásadě § 1 tohoto zákona, že československý stát není ničím povinován ze závazků z úmluv ze dne 29. července 1886 a ze dne 30. srpna 1889. O d v o l a c í s o u d uznal žalobní nárok co do důvodu po právu. D ů v o d y : Rozhodnutí sporu závisí v první řadě na tom, zda jsou provozní smlouvy ze dne 29. července 1886 a ze dne 30. srpna 1889, uzavřené mezi žalobkyní a generálním ředitelstvím rakouských státních drah ve Vídni, také pro žalovaný československý erár závazné, čili nic. Podle názoru odvolacího soudu jest na tuto otázku odpověděti kladně. Jest pravda, že stát, ujav se provozu železnic, měl na zřeteli zájmy veřejnosti a opatření s provozem drah spojená jsou s tohoto hlediska úkony správními; avšak, sleduje tyto úkony, jest železniční erár podroben i normám soukromoprávním, jest v jejich smyslu samostatnou právní osobností, po případě s právy i s povinnostmi kupce plného práva. O tom nemůže býti pochybnosti, že ony provozní smlouvy, jakž ostatně správně uznává i soud první stolice — jsou povahy ryze soukromoprávní, což vidno na př. již z toho, že podle § 13 byla smluvena příslušnost řádných soudů vídeňských, a nade vši pochybnost jest to patrné i z obsahu smluv samých, jakož i z koncesních listin, na nichž smlouvy o provozu spočívají. Šlo tedy o soukromoprávní poměr mezi žalobkyní na straně jedné a mezi správními orgány železničními na straně druhé. Takové soukromoprávní poměry v zásadě zůstaly nedotčeny válkou a nebyly podle názoru odvolacího soudu dotčeny ani mírovými smlouvami, podle nichž právní bezpečnost a kontinuita neměla býti porušena, naopak mělo se »vládním státům, jež vznikly rozpadnutím Rakousko-Uherska, dostati trvalých základů vyhovujících spravedlnosti a slušnosti« (viz na str. 1857 sbírky zákonů z roku 1921). Podobné stěžejní zásady vysloveny jsou také v uvozovacích odstavcích části I., jednající o společnosti národů. Podle mírové smlouvy (str. 1855 1. c.) »bývalé mocnářství rakouskouherské (nyní) přestalo trvati« a ustoupilo v Rakousku vládě republikánské, jako nový podmět mocenský a právní uznán byl »stát Československý, do jehož území jest vtělena část území řečeného mocnářství«. Podle čl. 54 »Rakousko se vzdává, pokud se jeho týče, ve prospěch státu Československého všech práv a právních titulů na území bývalého mocnářství«, pokud přiděleno bylo Československému státu, a slibuje v čl. 93, že »vydá neprodleně účastněným vládám listiny a vůbec doklady všeho druhu, týkající se správy civilní — v postoupených územích« a »Československý stát, podepsav tuto smlouvu, ona práva, jichž se tu Rakousko vzdalo, na sebe převzal«. Tím byla založena teritoriální suverenita čsl. státu a jen jeho správní orgány mohly vykonávati práva, která dříve náležela mocnářství rakousko-uherskému, pokud šlo, jakž tomu je nesporně v souzeném případě, o objekty na území čsl. státu. Ani bývalá monarchie ani nová republika Rakouská nebyly již k tomu oprávněny, čsl. erár byl by mohl žádati vydání všech listin, jimiž upraveny byly ony právní poměry, kdyby je již jinak nebyl měl ve své moci. K takovým aktům civilní správy ve smyslu cit. čl. 93, které zůstaly ne-

dotčeny a přešly na čsl. stát patří podle názoru odvolacího soudu i ony smlouvy o provozu. Neboť generální ředitelství státních drah ve Vídni jednalo tu jako příslušný správní úřad, který byl v této své funkci podle zákonných předpisů a také podle koncesních listin povolán k tomu, by soukromoprávní smlouvou upravil poměr mezi koncesionáři a státní správou. I koncesní listiny jako právní normy, i ony soukromoprávní smlouvy, které se s hlediska státní správy jeví jako správní úkony příslušných správních orgánů, zůstaly v platnosti také ve smyslu zákona ze dne 28. října 1918 čís. 11 sb. z. a n. Neboť tento zákon stanoví kontinuitu právní nejen právních norem (zákonů), nýbrž celého právního řádu, čehož nutnost vidí v tom, »by nenastaly zmatky a by byl upraven nerušený přechod k novému státnímu životu«, který se neobejde bez právní bezpečnosti, proto uznává v čl. 3 kompetenci všech orgánů státní správy a tím uznává i kontinuitu a platnost všech správních aktů, jenom že v důsledku státního převratu všechny úřady podřizuje Národnímu výboru. Nebylo by dosaženo onoho účelu zákona a nebylo by právní bezpečnosti, kdyby měl býti správným názor žalované strany, že z právních jednání bývalých rakousko-uherských úřadů nástupnický stát v zásadě není ani zavázán ani oprávněn a že bylo jemu na vůli ponecháno, pokud jest ochoten v ty které poměry právní vstoupiti čili nic. Žalobkyně, chtějíc doložití neudržitelnost tohoto právního stanoviska, správně poukazuje ke smlouvám nájemním, ke smlouvám o užívání budov k účelům úředním. A není snad oboru právního, který by stejně nebyl dotčen; vždyť tu byly soukromoprávní smlouvy služební, smlouvy dopravní, dodávkové, kupní a jiné, vesměs z oboru práva soukromého, v nichž platným právním jednáním příslušných orgánů správních zavázán a oprávněn byl stát jako podnikatel, zaměstnavatel, nabyvatel půdy a prostředků provozních, a, měla-li zůstatí neporušena právní bezpečnost, a to v zájmu obou smluvních stran, nelze jinak než uznati, že na straně státu mohl a musil býti za smluvní stranu považován jen a výhradně erár československý. Proto podle názoru odvolacího soudu žalovaný erár jest oprávněn i zavázán ze smluv provozních tímž způsobem a rozsahem, jako byl původně erár rakousko-uherský. Ve smyslu uvedeného již zákona je tu kontinuita právního poměru, kontinuita právní osobnosti na straně eráru; jde tedy v podstatě o totožnost osobnosti a nepřicházejí v úvahu §§ 1375, 1376—1379 nebo § 1404 a násl. obč. zák. Nárok žalobní vyplývající z těchto smluv provozních trvá tedy v zásadě po právu, pokud by nebylo tvrzeno a dokázáno, že dodatečně některou právní skutečností zanikl. Protože jde o poměr smluvní, mohlo by jíti zase jen o smlouvu mutuus disensus. Že však ke smluvnímu rozvázání provozní smlouvy neb k její smluvní pozměně došlo, nebylo ani tvrzeno, ani žalovaný erár zaujímá zásadní stanovisko, že smlouva pro něho vůbec závazná nebyla a není. Bude třeba později zkoumati ještě, jaký význam mají v této souvislosti zákony a normy později vydané. Bylo již řečeno, že podle názoru odvolacího soudu mírovými smlouvami zůstaly soukromoprávní poměry v celku nedotčeny. Pro opačný názor nelze vůbec přihlížeti k oněm částem mírové smlouvy, v nichž jde o úpravu státních

dluhů a břemen pramenících z veřejného práva, protože tu jde o látku ve své podstatě zcela odlišnou. Soukromoprávními poměry zabývá se částečně čl. 268 a — pokud jde o smlouvy provozní — čl. 318 a 320. Čl. 268 týká se smluv o prodeji zboží, při čemž z důvodů na snadě ležících zrušují se »smlouvy o prodeji zboží, které se má dodat po moři«; třeba si všimnouti, že se tu zrušují také ony z těchto smluv, v nichž jako smluvní strana vystupují správy (správní úřady) bývalého mocnářství rakousko-uherského, kteréhož výslovného ustanovení by vůbec nebylo potřebí, kdyby byl správným názor strany žalované, že smlouvy uzavřené s těmito úřady vůbec pozbyly platnosti. O tom, co v této souvislosti žalovaná uvádí, poukazujíc ke státní příslušnosti žalobkyně a k čl. 263, pojednáno bude odděleně. V čl. 318 přijímá se jako zásada, že práva koncesionářů mají zůstatí nedotčena. Čl. 320 obírá se jen těmi železničními sítěmi, na něž mají koncesi soukromé společnosti, které se státním převratem octnou na území několika států; u těch bude »nové správní a technické ustrojení upraveno pro každou síť dohodou mezi koncesionářskou společností a státy územně účastněnými«. I z tohoto ustanovení jest patrné, že podle mírových smluv zásadně smlouvy soukromoprávní měly zůstatí nedotčeny, protože při správnosti stanoviska žalované bylo by toto zvláštní ustanovení v mírové smlouvě zbytečné, kdyby se vůbec nějak rušivě dotýkalo soukromoprávních poměrů, o čemž může býti pochybnost proto, že se na tomto místě mluví jen o ustrojení »správním a technickém«. Poněvadž však železnice žalobkyně, jakž nesporně jest jen na zdejším území státním, nebylo takové nové úpravy vůbec potřebí; pro takové soukromé železnice zřejmě potřeba zvláštní úpravy nebyla pociťována, protože příslušné smlouvy zůstaly nedotčeny a v zásadě nepotřebovaly ani změny ani doplnění. Žalovaná strana dovozuje neplatnost smluv i z toho, že sídlo žalobkyně jest dosud ve Vídni. Ale ani tu není v právu. Bylo již řečeno, že pro své stanovisko nemůže nic získati z ustanovení čl. 268 v souvislosti s čl. 263. Nikoli tyto články přicházejí zde v úvahu, nýbrž čl. 92, 94 a 265 zasluhují pozornosti. Podle čl. 92 nemá se nikdo obávati jakékoliv újmy pro úpravu svého státního občanství (příslušnosti), jak pro něho vyplynula z mírové smlouvy. Podle čl. 94 a 265 mělo býti předmětem zvláštních smluv mezi Rakouskem a novými státy »by upraveny byly zájmy obyvatel, pokud jde o jejich práva občanská«, při čemž úmluvy ty »neměly v nižádném případě odporovati ustanovením této mírové smlouvy«, tedy ani oněm zásadám, o nichž byla zmínka již v úvodu. Miněna jest tu zřejmě mezistátní smlouva mezinárodního rázu o právní ochraně. A ustanovení tomuto plně vyhovuje výnos ministerstva spravedlnosti ze dne 29. března 1919 čís. 6336/19 čís. 5 Věstníku, podle něhož byla zaručena vzájemnost a, jak se praví pod čís. 1, v oboru občanského práva nedošlo k úchylce od zásady vyslovené v § 33 obč. zák., jak to také odpovídá ustanovení čl. 267 odstavec druhý mírové smlouvy. Podle názoru odvolacího soudu jest tedy okolnost, že žalobkyně má dosud sídlo ve Vídni, potud nerozhodná, že nebrání nikterak žalobkyni, by práv ze smlouvy proti čsl. státu platně nenabyla a abý je také procesuálně na zdejším území nemohla

uplatňovati. Nepřekáží tomu ani zákon ze dne 11. prosince 1919, čís. 12 sb. z. a n. na rok 1920. Podle něho ukládá se podnikům, které provozují dopravu v území československém, mají však sídlo mimo toto území, by na vyzvání příslušného ministerstva přeložily sídlo a hospodářské vedení do oblasti tohoto státu s tím, že by jim podle § 2 mohl býti »zakázán provoz výroby, dopravy neb obchodů na československém území«. Je nerozhodno, jak bylo postupováno v souzeném případě se strany státní správy, protože v žádném případě by žalovaná strana v této souvislosti nemohla ze zákona dovozovati neplatnost nebo nezávaznost provozní smlouvy neb oprávnění k opatření, jež by sahalo dále, než jde zákaz provozu. Podstatně téhož doslovu jest i vyhláška čís. 580/20 sb. z. a n. o úmluvě mezi čsl. státem a Rakouskem o tom, jak nakládati po stránce právní s výrobními a dopravními podniky. Rakousko bere na vědomost zmíněný již zákon čís. 12/20, jakož i zákon garanční ze dne 15. července 1919, čís. 417 sb. z. a n., který se však týká jen drah výslovně v něm uvedených, mezi nimiž dráha žalobkyně není. Z právních norem, jež by se mohly dotýkati poměru stran rozepře, uvéstí jest předem zákon ze dne 22. prosince 1920, čís. 690 sb. z. a n. o převzetí soukromých železnic do správy státní. § 6 připouští použití tohoto zákona i na ony dráhy, které jsou již ve správě státní, jak tomu bylo také u dráhy žalobkyně. V témže § se zdůrazňuje, což plyne i z § 2, že nedotčena mají zůstatí práva majitelů akcí a prioritních obligací, vyplývající z koncesních listin. Existence smluv provozních není ani tímto zákonem nikterak dotčena, jistá jejich modifikace nastává jen podle § 2, který však hned také stanoví určité záruky tím, že předpisuje zcela určitý postup. Existence smluv nedotýká se podle názoru odvolacího soudu ani nařízení vlády ze dne 23. září 1920, čís. 546 sb. z. a n.; naopak závaznost provozní smlouvy se tu potvrzuje a činí právě důvodem tohoto mimořádného opatření, které, nedotýkajíc se důvodu právního, připouští jen změnu co do rozsahu vzájemných nároků, což však pro rozsudek mezitímní, omezující se na důvod nároku, zatím jest nerozhodné. Jest ještě zkoumati, jaký význam má pro spor zákon ze dne 23. června 1926, čís. 156 sb. z. a n., o který rozsudek hlavně své zamítavé rozhodnutí opírá. Zákon ten jedná o »pohledávkách ze závazků vzniklých bývalému mocnářství rakousko-uherskému«. Už z tohoto nadpisu a i z § 1 zákona plyne, že jde tu o peněžité pohledávky za bývalým mocnářstvím, tedy o nedoplatky, jichž placení zákon odpírá, pokud mu nebylo uloženo výslovně mírovou smlouvou aneb pokud jich dodatečně výslovně k placení nepřevzal (§ 4). Že tu jde o peněžité pohledávky, vyplývá nejen z doslovu tohoto zákona, nýbrž i ze zákonů v něm citovaných, ze dne 23. července 1919, čís. 440 sb. z. a n. a ze dne 9. října 1924, čís. 236 sb. z. a n. Než o peněžité pohledávky, které dospěly již před převratem, v souzeném sporu nejde, takže se rozsudek neprávem dovolává tohoto zákona a závěry, které ze zákona toho činí, jsou vesměs liché. Jsoucnost smluv a jejich závaznost pro československý erár, najmě pro dobu, po kterou vykonává smluvní práva, nebyla ani tímto zákonem dotčena. Nětřeba řešiti otázku, zda je tento zákon v souhlasu se smlouvami míro-

vými, protože v tomto sporu o pohledávky, jichž se zákon ten týká, nejde a netřeba proto řešiti ani otázku, zda mohl tento zákon působiti se zpětnou platností. Lze souhlasiti s názorem, že k platnému uznání takovýchto nedoplateků, tedy dluhů před převratem dospělých, bylo by ve smyslu § 4 cit. zák. potřebí výslovného uznání a že by uznání konkludentními činy bylo vyloučeno. Jinak však, pokud jde o pokračování v právním poměru i pro čl. erár, oním výjimečným ustanovením platnost §§ 869 a 863 nikterak nebyla dotčena. Ana železniční správa, která obsah provozních smluv znala, v jejich smyslu v témže právním poměru jménem československého eráru po léta pokračovala a dokonce ve smyslu smlouvy nejen vyúčtování žalobkyni zasílala, nýbrž i platy jí konala, nelze podle názoru odvolacího soudu jinak, než spatřovati v tom jasný a nepochybný projev vůle eráru, smluvní poměr v jeho celistvosti převzít, tedy nejen co do práv a nároků, nýbrž i co do závazků, které pro stát jako smluvní stranu ze smlouvy vyplývají. S tohoto hlediska jest hodnotiti výnosy a dopisy, k nimž žalovaná strana poukazuje, které jednak jako jednostranné projevy vůle nemohou nic změnit na smluvním poměru, jednak nemohou býti uznány za projev pravé vůle, any diametrálně odporují skutečností, z nichž, jak nahoře bylo uvedeno, nelze než souditi o pravém opaku (§ 914 obč. zák.). Nerozhodné jsou i ony mimořádné poměry, k nimž žalovaná poukazuje, že prý nebylo dosti času nebo skutkového podkladu ke konečné úpravě a pod. Pokud jde o příslušnost správního úřadu, již se obírá § 6 pod 18 a 20 org. statutu pro státní železniční správu (čís. 16/96 ř. zák.), nelze z tohoto předpisu dovozovati, že provozní smlouvy směly a musily býti uzavírány jen písemně. I tu může býti dán souhlas příslušného úřadu skutečnostmi nepřipouštějícími jiný výklad, než že se i tento úřad smlouvě podrobuje a že přejímá závazky z ní pro budoucnost vyplývající. Že tomu tak v souzeném případě, plyne již z toho, že železniční správou bylo po několik roků ve smyslu smlouvy postupováno, k čemuž bez souhlasu ministerstva železnic nebylo by mohlo dojiti. Odvolací soud má tedy za to, že jednak provozní smlouvy ipso jure vázaly i čl. erár bez ohledu na státní příslušnost žalobkyně a že železniční správa nad to určitým a závazným způsobem dala na jevo, že chce smlouvy ty proti žalobkyni respektovati a zachovati, že smlouvy ani vzájemnou dohodou ani platnou normou zrušeny nebyly, takže nárok žalobní jest důvodem po právu.

N e j v y š š í s o u d obnovil rozsudek prvního soudu.

D ů v o d y:

Žalující akciová společnost domáhá se jako vlastnice dráhy vyplacení určité, provozními smlouvami ze dne 29. července 1886, 30. srpna 1888 a 30. června 1918 ujednané, okrouhle 51% čínicí části hrubých příjmů, které přijala československá státní železniční správa v letech 1921 až 1926 jako provozovatelka dráhy. Výpočet požadovaných 19,400.837 Kč opírá se výhradně o ony provozní smlouvy, ujednané svého času žalující stranou s c. k. generálním ředitelstvím rakouských státních drah ve

Vídni, neboť žaloba pokládá je právě tak jako odvolací soud za závazné i pro československou státní železniční správu. Důsledně prohlásila žalující strana před prvním soudem, že opírá žalobu a žalobní nárok jen o tyto smlouvy. V odvolacím a dovolacím řízení prohlašuje sice, že žalobní nárok jest po právu, i kdyby provozní smlouvy nezavazovaly československý stát, a to proto, že československá státní železniční správa drží v rukou majetek žalující strany a používá ho k provozu výdělečného podniku, jest tedy povinna platiti za jeho používání, avšak dokládá, že výše úplaty musí se řídit sazbami, dohodnutými svého času v provozních smlouvách, a vrací se tak opět k provozním smlouvám jako ke skutkovému a právnímu základu žaloby. Nelze proto souhlasiti s odvolacím soudem, že pro mezitímní rozsudek, obmezující se na důvod nároku jest nerozhodné, zda vzájemné nároky stran rozepře byly vládním nařízením ze dne 23. září 1920, čís. 546 sb. z. a n. nově upraveny, poněvadž prý mohla tímto nařízením býti dotčena jen jejich výše. Není-li žalovaná strana povinna vyplácti žalující straně část hrubých provozních příjmů, jak bylo umluveno provozními smlouvami, není žaloba ani důvodem po právu; na konečný rozsudek by přišlo jen, kdyby mezitímním rozsudkem bylo uznáno, že žalovaná strana jest povinna vyplatiti provozními smlouvami smluvených 51% hrubých příjmů, neboť správnost výpočtu tohoto podílu zažalovanou sumou byla popřena, a musilo by se o ní ještě jednati. Mimochodem se podotýká, že, kdyby žalobním důvodem měla býti jiná právní skutečnost, než provozní smlouvy, kdyby se tedy žaloba opírala na příklad jen o skutečnost vnucené správy nebo o skutečnost společenského poměru, byla by role stran rozepře patrně obrácená, neboť železniční správa tvrdí zcela hodnověrně a žalující strana nepopřela, že provoz dráhy byl v letech 1921 až 1926 mnoha miliony pasivní. Žaloba i odvolací soud míní, že provozní smlouvy byly státním převratem dotčeny jen potud, že místo bývalého c. k. generálního ředitelství rakouských státních drah stala se smluvní stranou československá železniční správa, místo bývalého Rakouska Československá republika. Tento názor přiči se zdejšímu ustálenému rozhodování (srovnej n. př. rozhodnutí čís. 3864, 4147, 4186, 4227, 4787, 6311, 7547, 7595, 7984, 8428 sb. n. s.). Československá republika vznikla z vlastní vůle a z samostatného počínu svých občanů, suverenním úkonem nově se utvořivšího státu, není proto právním nástupcem c. k. eráru ve smyslu práva soukromého, a neplatí pro ni ani pravidla § 1409 obč. zák. o převzetí dluhů a závazků zároveň se jměním nebo podnikem. Skutečnost, že československá státní správa převzala jednotlivé závazky bývalého Rakouska a vstoupila do jednotlivých jeho smluv, není důkazem, že k tomu byla povinna, tím méně, že jest povinna převzítí všechny takové závazky a vstoupiti do všech takových smluv. Podle zákona ze dne 12. srpna 1921, čís. 354 sb. z. a n., jenž jest provedením čl. 208 a 318 mírové smlouvy St. Germainské, nabyt Československý stát sice všech statků a všeho majetku c. k. eráru na svém území s platností od 28. října 1918, zahrnujíc v to veškerá majetková práva i pohledávky, avšak bez jakýchkoliv závazků, zákonem ze dne 23. června 1926, čís. 156 sb. z.

a n. bylo pak výslovně prohlášeno, že Československý stát není ničím povinen ze smluvních a jiných závazků bývalého Rakouska, až na výjimky stanovené v mírových smlouvách. Odvolací soud upírá tomuto zákonu význam pro souzený spor, poněvadž prý se vztahuje jen na peněžité pohledávky, které dospěly již před převratem, ale tento úzký výklad jest v rozporu i s doslovem zákona, jenž mluví v § 1 o závazcích vzniklých bývalému Rakousku úmluvami jeho vlád nebo jeho orgánů nebo z jiných skutečností zcela všeobecně, bez jakéhokoliv časového obmezení, i se zřejmým úmyslem zákonodárce, že Československý stát má býti prost závazků, jichž splnění bylo ve čl. 203 a 205 mírové smlouvy St. Germainské uloženo republice Rakouské. Provozovacími smlouvami, o něž se žaloba opírá, paušalovala rakouská železniční správa své provozovací útraty sumou 45%, později 49% hrubých provozních příjmů a zavázala se zbytek odváděti každoročně žalující společnosti. Jí byl takto zabezpečen bez ohledu na finanční výsledek provozu stálý roční příjem ke krytí jiných jejích výdajů a jako čistý zisk. Paušalování provozních výdajů bylo zahalenou státní zárukou a musilo po válečném mimořádném stoupnutí provozovacích nákladů a po zvýšení tarifů nutně vésti ke značnému zatížení státní železniční správy a k nespravedlivému obohacení akcionářů. Není rozumného důvodu, by tento závazek železniční správy byl posuzován jinak, než pohledávky proti státu, které při převratu byly již dospělé, a nepřekáží stejnému jich posuzování ani doslov čl. 203 a 208 mírové smlouvy St. Germainské. I u oněch místních drah, u nichž rakouská státní správa poskytla záruku již v koncesních listinách, bylo pokládáno za to, že se převzetí záruky Československou republikou nerozumí samo sebou, a byl proto vydán zákon ze dne 15. července 1919, čís. 417 sb. z. a n., jímž vstup československého státu v garanční poměr byl výslovně nařízen a upraven. Tím více bylo by potřebí zvláštního zákona neb aspoň jiného, československý stát podle § 4 zákona čís. 156/1926 výslovně zavazujícího úkonu, by zahalená záruka, poskytnutá žalující společnosti v provozních smlouvách, mohla býti prohlášena za závaznou pro československý stát. Neprávem vyvozuje odvolací soud závaznost provozních smluv pro československou státní železniční správu ze zákona ze dne 28. října 1918, čís. 11 sb. z. a n., zvláště pak z jeho úvodu, ve kterém se prohlašuje, že se zákon vydává, by byla zachována souvislost dosavadního právního řádu s novým stavem, by nenastaly zmatky a upraven byl nerušený přechod k novému státnímu životu. Tímto úvodem označuje se jen účel zákona (ratio legis), obsah jeho vyčerpává se ustanoveními, že orgánem vůle národa a vykonavatelem státní svrchovanosti jest Národní výbor, že veškeré dosavadní zemské a říšské zákony zůstávají prozatím v platnosti, a že všechny úřady jsou podřízeny Národnímu výboru a úřadují prozatím podle dosud platných zákonů a nařízení. O vstupu v život vstoupivšího samostatného státu československého v závazky bývalé monarchie není v něm zmínky. Byly v něm sice zachovány v platnosti všechny dosavadní zákony, tedy zvláště i všechny dosavadní normy soukromoprávní, ale otázka převzetí finančních závazků bývalého Ra-

kouska nebyla otázkou soukromého práva, její rozřešení bylo vyhrazeno mírovým smlouvám a pozdější zákonné úpravě. Neprávem dovolává se žalující strana i ustanovení čl. 268 mírové smlouvy St. Germainské o zachování tam označených smluv v platnosti. S hlediska souzeného sporu vztahuje se onen článek, jakž plyne z čl. 263, jen na smlouvy, u nichž byly smluvními stranami na jedné straně bývalé Rakousko nebo příslušníci nynější republiky Rakouské, což by ovšem dopadalo, na druhé straně příslušníci českoslovenští, což však nedopadá, neboť žalující společnost měla a má sídlo ve Vídni, jest také zapsána v tamnějším obchodním rejstříku a jest tedy státní příslušnicí nynějšího Rakouska. Pokus, doličiti, že musí býti pokládána za příslušníka československého, poněvadž dráha, k jejímuž zřízení a provozu obdržela koncesi, jest v Československu, a sídlo ve Vídni bylo zvoleno jen nahodile vzhledem k tehdejším státním poměrům, rozbíjí se o pravidlo, že se státní příslušnost akciové společností řídí jejím sídlem. Pravidlo toto bylo uznáno i pro poměry popřevratové, neboť bylo důvodem k vydání zvláštních zákonů o tom, že podniky, které provozují výrobu nebo dopravu v území československého státu, mají však sídlo mimo toto území, jsou povinny přeložiti sídlo a hospodářské vedení do Československa (Zákon ze dne 11. prosince 1919 čís. 12/20 sb. z. a n., zák. z 15. července 1919 č. 417 sb. z. a n.). Podle vlastního udání vyjednává i žalující společnost o přeložení svého sídla do Československa, dosud však bez úspěchu. Naznačená možnost, že, kdyby žalující společnost byla uznána za rakouskou příslušnici, není vyloučeno předložení sporu soudu mezinárodnímu, nemůže míti na rozhodování československých řádných soudů podle československých zákonů vlivu. Větším právem než na čl. 268 poukazuje žalující strana na ustanovení čl. 267 mírové smlouvy, že majetek, práva a zájmová účastenství rakouských příslušníků nebo společností nebudou podrobena záboru ani likvidaci na území bývalého mocnářství. Ale v tomto sporu nejde ani o majetek, ani o koncesní práva, jež ostatně byla § 6 zákona z 22. prosince 1920 č. 690 sb. z. a n. zachována v platnosti, nýbrž o finanční závazek bývalého Rakouska převzatý provozními smlouvami. Náзор, že tento závazek přešel samým zákonem neb podle ustanovení mírových smluv na Československý stát, musí býti odmítnut jako nesprávný. Žalující strana však tvrdí, a odvolací soud jí přizvukuje, že, i kdyby provozní smlouvy nezavazovaly žalovanou stranu ipso jure, zavazují ji proto, že se dne 28. října 1918 ujala provozu dráhy a dosud ji provozuje, aniž prohlásila podmínky, za nichž to činí, a že první dvě leta odváděla žalující společnosti podíl na hrubých příjmech, příslušející ji podle provozních smluv, čímž prý buď vstoupila do provozních smluv, neb ujednala mlčky novou provozní smlouvu, ale téhož obsahu. Leč mínění, že, když se československá státní správa ujala provozu dráhy, mohla tak učiniti jen na základě provozních listin, jelikož jen tyto jí poskytovaly takové právo, jest mylné. Právo na provoz příslušelo státní správě již podle § 10 koncesní listiny ze dne 7. července 1886 čís. 128 ř. zák., po případě § 7 koncesní listiny ze dne 22. listopadu 1888 čís. 187 ř. zák., jež ustanovují, že provoz dráhy bude obstaráván státem na účet

koncesionáře. Jako ostatní ustanovení koncesních listin, zůstalo i toto jejich ustanovení převratem nedotčeno, právo vyhrazené státu přešlo však na stát československý. Poněvadž sporné provozní smlouvy byly ujednány teprve po udělení koncese a nejsou její součástí, mohla se československá železniční správa ujeti provozování železnice podle koncesních listin, aniž vstoupila zároveň do provozních smluv. Podle koncesních listin nemůže si žalující společnost činiti nárok na určitý podíl na hrubých provozních příjmech, nýbrž jen na čistý provozní zisk. Toho se nedomáhá a pro nepopřenou pasivitu provozu v letech 1921 až 1926 zřejmě ani nemůže domáhati. Právní stav založený koncesními listinami byl zákony Československé republiky ještě utvrzen. Vládním nařízením ze dne 23. září 1920 čís. 546 sb. z. a n., jež má, byvši vydáno podle zákona čís. 337/20, moc zákona, bylo ustanoveno, že dráhy, jež jsou vázány smlouvami o provozu jiných dráh a vleček, mají bez ohledu na smlouvy dříve ujednané právo na plnou náhradu vlastních provozních výloh a že, nedohodnou-li se strany o této úhradě, rozhodne smírčí soud podle hospodářských poměrů stran. Jeho nálezní pokládá se za část nové provozní smlouvy, jež při změně poměrů může novým nálezem býti opět změněna. Zákonem ze dne 22. prosince 1920 čís. 690 sb. z. a n. bylo ministerstvo železnic zmocněno ujeti se kdykoli správy soukromé železnice a vésti ji státní železniční správou na účet koncesionáře. Podrobnosti provozu mají býti podle tohoto zákona, jenž platí podle § 6 také pro ony soukromé železnice, jež tehdy již byly ve správě státní, upraveny provozní smlouvou, nedojde-li však ve lhůtě stanovené ministerstvem k dohodě, rozhodne ministerstvo železnic. Již podle těchto dvou zákonů, jež zavazují i žalující stranu bez ohledu na její státní příslušnost, jest žalobní nárok neopodstatněn, neboť, i kdyby byly staré provozní smlouvy z jakéhokoliv důvodu zavazovaly také Československý stát, bylo nyní jejich ustanovení o paušalování provozních nákladů zrušeno. Jelikož se žalobní nárok vztahuje jen na dobu pozdější, leta 1921 až 1926, a žalující společnost přiznává, že československá železniční správa již dopisem ze dne 5. května 1921 žádala novou úpravu vzájemného právního poměru na podkladě skutečných provozních výloh s odůvodněním, že staré provozní smlouvy nejsou pro ni závazné, nemůže býti řeči o tom, že československý stát konkludentními činy převzal žalobou vymáhaný závazek, nehledíc ani k tomu, že by k tomu bylo bývalo podle § 4 zákona čís. 156/1926 potřebí buď zákona neb úkonu, kterým Československý stát vzal na sebe výslovně jeho splnění, a že, jak správně a v souhlase se zdejším rozhodováním (rozhodnutí čís. 7547, 7984, 8428 sb. n. s.) dovedl první soud, ani v převzetí provozu ani ve splnění finančních závazků podle provozních smluv v letech 1919 a 1920 nemohl by býti takový úkon spatřován.

Čís. 10321.

Novela o právu manželském (zákon ze dne 22. května 1919, čís. 320 sb. z. a n.).

Předpis § 14 c) zák. vztahuje se i na vzájemné poklesky a opravňuje manžela k uplatňování odpuštěných poklesků, když se druhý manžel pro-