

## Čís. 9889.

Ten, kdo učinil náklad na manželské dítě v úmyslu zavázati jeho otce, jest oprávněn (§ 1042 obč. zák.) domáhati se náhrady nákladu na otci, třebaž byl náklad učiněn i v době, kdy byl v nesporném řízení zamítnut pro tentokráte návrh opatrovníka dítěte proti otci na placení výživného, ježto otec byl okamžitě v takové finanční situaci, jež vylučovala možnost platiti.

(Rozh. ze dne 3. května 1930, Rv II 772/29).

Žalobkyně domáhala se na žalovaném náhrady nákladů, jež učinila na jeho manželské dítě. Žalobě bylo vyhověno soudy všech tří stolic, Nejvyšším soudem z těchto

## důvodů:

Jest vycházeti ze zjištění soudů nižších stolic, že žalobkyně dávala na výživu a na výchovu nezl. dcery žalovaného matce dítěte 200 Kč nikoliv v úmyslu darovacím, nýbrž s úmyslem, požadovati na žalovaném peníze zpět, jakmile bude míti příjmy. Nešlo o zápůjčku, poskytnutou žalobkyní matce dítěte, nýbrž o náklad, který učinila žalobkyně za žalovaného, jenž jako otec dítěte jest povinen podle § 141 obč. zák. náklad ten hraditi. Podle zákona jest otec povinen pečovati o výživu dětí. Vynaložila-li za něho ke splnění této jeho zákonné povinnosti náklad na výživu třetí osoba v úmyslu ho zavázati, jest oprávněna žádati náhradu na otci. Usnesením okresního soudu ze dne 13. dubna 1923 byl návrh opatrovnice dítěte, by byl žalovaný přidržen platiti na dítě, výslovně jen pro tentokráte zamítnut, zásadně byla vyslovena jeho povinnost vyživovati dítě a bylo v důvodech usnesení toho řečeno výslovně, že otec dítěte jest okamžitě v situaci finanční, vylučující možnost platiti, což soudce odůvodnil v první větě úvahou, že výlohy placení na dítě jsou placeny na účet otcův. Jest proto hleděti k tehdejšímu poměru žalovaného a uvážiti, že žalovaný v době, když žalobkyně činila za něho náklad na jeho manželské dítě, neměl sice majetku, ale přece byl s to, by na dítě platil 200 Kč měsíčně, neboť jako zdravý mladý muž s úplným středoškolským vzděláním měl možnost opatřiti si nějaké zaměstnání (kondice) a tím prostředky k výživě, zejména an byl podle vlastního doznání v úplném zaopatření svých rodičů. Při této výdělečné schopnosti žalovaného nelze mluvit o tom, že byl podle § 143 obč. zák. nemajetným, jeho zákonná vyživovací povinnost nepřešla ani na matku dítěte, která ostatně podle zjištění soudů nižších stolic byla nemajetná, ani na rodiče žalovaného.

## Čís. 9890.

**Řidič motorového vozu místní dráhy není povinen brzdit a zastavovati motorový vůz, jakmile spatřil automobil blížící se k přejezdu.**

Jest příhodou v dopravě podle § 1 zákona ze dne 5. března 1869, čís. 27 ř. zák., přejížděl-li motorový vůz místní dráhy veřejnou silnici na místě, jež nebylo vhodným umístěním výstražných znamení, dostačujících vzhledem k zvýšenému dopravnímu ruchu zabezpečeno tak, jak toho vyžadovaly změněné dopravní poměry a situace na místě nehody. Okolnost, že při úrazu (srážce motorového vozu s automobilem) spoluúčinkovaly kromě příhody v dopravě ještě jiné okolnosti, nemůže dráhu v zásadě sprostíti ručební povinnosti.

Za škodu ze střetnutí se dvou ručením zavázaných provozů (dráhy a silostroje) ručí podle § 3 (2) a (4) zákona ze dne 9. srpna 1908, čís. 162 ř. zák. třetím osobám každý podnikatel provozu, je-li náhradní nárok proti němu vůbec odůvodněn, rukou společnou a nedílnou za celou škodu, aniž by se mohl proti třetím osobám s úspěchem dovolávat toho, že škoda byla zaviněna též druhým provozem zavázaným k ručení.

(Rozh. ze dne 7. května 1930, Rv II 389/29).

Žalobkyně utrpěla úraz při srážce automobilu, v němž jela a jež byl řízen Aloisem P-em, s motorovým vozem zemské dráhy, řízeným Karlem Š-em. Žaloba proti Aloisi P-ovi (Ck I 3/27) byla právoplatně zamítnuta. Žalobou, o níž tu jde, domáhala se žalobkyně náhrady škody na zemské dráze a na Karlu Š-ovi. Procesní soud první stolice uznal žalobní nárok proti zemi jako majitelce drah jednou čtvrtinou po právu, žalobu proti Karlu Š-ovi zamítl. Odvolací soud vyhověl odvolání žalobkyně potud, že uznal žalobní nárok proti zemi co do právního důvodu po právu v plném rozsahu; odvolání žalované země nevyhověl. Důvody: Předslati jest, že podle názoru odvolacího soudu, ač se strany v první stolici otázky této vůbec ani nedotkly, jest mezi stranami považovati za nesporné, že nehoda, z níž se zažalované nároky dovozují, jest příhodou v dopravě podniku žalované strany po rozumu § 1 zák. ze dne 5. března 1869, čís. 27 ř. zák. Platí tudíž domněnka v tomto zákonném ustanovení vyslovená a nastává vyvinění žalované země po rozumu § 2 tohoto zákona jen průkazem vyšší moci nebo neodvratitelným činem třetí osoby, za niž dráha neručí, neb zaviněním poškozeného samého. Nesprávné právní posouzení a nesprávné hodnocení důkazů spatřuje žalovaná strana v tom, že napadeným rozsudkem nebylo rozhodnuto tak, že nehoda v žalobě uvedená nastala neodvratitelným jednáním třetí osoby, Aloisa P-a, za něhož ji nestíhá ručení, a opírá svůj názor jednak o to, že řidiče Karla Š-a na nehodě, jak rozsudkem a trestními spisy zjištěno, vůbec žádné zavinění nestíhá, jednak o to, že na kritickém místě již před počtím provozu dráhy byla žalovanou stranou zařízena taková opatření, kteráž nyní po 18 letech odpovídají předpisům doby, zejména zvýšené frekvenci. V tomto směru vychází odvolací soud z právního názoru, že jest povinností dráhy, chce-li se zprostíti povinnosti k náhradě, by podle ustanovení § 2 zák. ze dne 5. března 1869, čís. 27 ř. zák. dokázala, že příhoda byla způso-

bena jednou z příčin v tomto § uvedených, výlučně. V souzeném případě jest nesporno, že jde o úraz přivoděný v dopravě a jsou proto splněny podmínky pro přísnější ručení železničního podniku podle § 1 uvedeného. Nezáleží tudíž na tom, co bylo příčinou příhody, zejména, zda příčina příhody souvisí nějak s provozem dráhy a zda lze příhodu uvést v příčinnou souvislost s nějakým konáním neb opomenutím dráhy nebo jejích zřízenců. Tím méně jest přípustno dokazovati, že dráha nezanedbala opatrnosti uložené jí buď výslovnými předpisy nebo povahou věci a že jí tudíž nestíhá zavinění. Podle § 2 zák. není dráha prosta ručení ani tehdy, když příhoda v dopravě způsobivší úraz byla způsobena jednáním třetích osob, za něž dráha neručí, pokud nedokáže, že toto jednání bylo pro ni neodvratné. Zda tomu tak bylo čili nic, jest posuzovati s hlediska objektivního, ježto podle předpisů §§ 1 a 2 zákona ze dne 5. března 1869, čís. 27 ř. zák. nemá významu okolnost, zda lze spatřovati konkrétní subjektivní zavinění dráhy v tom, že jednání třetí osoby a tím sama příhoda v dopravě a úraz v tom kterém případě nebyly odvráceny, pokud se týče nebylo použito prostředků k tomu způsobilých. Podle těchto zásad jest i v tomto případě posuzovati otázku pro tento spor jediné rozhodnou, zda žalovaná dokázala uplatňovaný vyvíňovací důvod neodvratného jednání třetí osoby, za niž neručí. Podle § 17 provozovacího řádu železničního ze dne 16. listopadu 1851, čís. 1 z r. 1852 ř. zák. jsou dráhy bez rozdílu kategorie povinny použití při provozu všech prostředků, jež zkušenost a věda dává na ruku, by se předešlo úrazům. Měla se tudíž žalovaná dráha i v souzeném případě postarati o to, by všechna nebezpečí, tudíž i každý úraz jakéhokoliv druhu byl vyloučen. S tohoto hlediska oceňuje odvolací soud zjištění napadeného rozsudku, založené na nález a posudku inž. J-a, že žalovaná dráha opomenula umístiti na zřejmě nebezpečném místě nápadné upozornění automobilistů na to, že jest v tomto místě silnice přetínána kolejemi elektrické zemské dráhy, jež do ní ústí, že tam stojící tabulka s nápisem »Pozor na vlak« není dostatečně účinná a že bezpečnostní opatření před 18 lety učiněná za nynějších změněných poměrů dopravních již nedostačují. Poukaz odvolatelky na to, že od počátku provozu do dnešního dne nebylo jí dohlédacím úřadem nic jiného předepsáno, než původně, jest bezvýznamný, poněvadž jí stíhá povinnost, za všech okolností učiniti opatření přiměřená stavu věci, by provozem jejím veřejná bezpečnost nebyla ohrožena, i když opatření taková jí zvláštními nařízeními stanovena nebyla. Podle názoru odvolacího soudu nelze umístění řečené tabulky žalovanou drahou v blízkosti kritického místa považovati za dostatečné opatření k ochraně automobilů místem tím projíždějících a nelze již v zásadě samé v souzeném případě mluvit o neodvratném činu osoby třetí, to jest o takovém jednání, kterému nebylo lze předejiti náležitou, daným poměrům přiměřenou péčí žalované strany a prostředky, jichž použití dráze rozumně může býti uloženo. K tomu přistupuje okolnost, že žalovaná strana nemůže důvodně vinu vůbec a veškeru vinu na nehodě zvláště uvalovati jediné na řidiče automobilu, čemuž brání jednak, že řidič motorového vozu a řidič automobilu byli

trestním rozsudkem z obžaloby pro přečin podle §§ 335, 337 tr. zák. právoplatně zproštěni, jednak okolnost, že právoplatným rozsudkem mezitímním krajského soudu v Mor. Ostravě ze dne 1. října 1927, č. j. Ck I 3/27-21 bylo uznáno právem, že žalobkyni proti řidiči automobilu zažalovaný nárok po právu nepřísluší vůbec.

K odvolání žalobkyně. Žalobkyně uplatňuje jako odvolací důvody nesprávné hodnocení důkazů a nesprávné právní posouzení věci a navrhuje, by mezitímní rozsudek byl změněn tak, že její nárok proti této žalované jest v celém rozsahu po právu. Oba tyto odvolací důvody spatřuje odvolatelka v tom, že na základě průvodního materiálu a hledíc k obsahu spisu Ck I 3/27, zejména pak k obsahu právoplatného rozsudku v tomto sporu vydaného bylo uznáno právem, že její žalobní nárok proti zemi jest z toho důvodu jen jednou čtvrtinou po právu, poněvadž napadeným rozsudkem bylo vzato za zjištěno, že Aloisa P-a na nehodě stíhá převážné spoluzavinění odhadnuté prvním soudem podle volného uvážení po rozumu § 273 c. ř. s. na  $\frac{3}{4}$ . Odvolací soud nesdílí sice názor odvolatelčin, že ve sporu Ck I 3/27, v němž země jako majitelka zemských slezských drah a Karel Š. k žalované straně Aloisu P-ovi přistoupili jako vedlejší intervenienti, šlo o nerozlučné společenství ve sporu podle ustanovení § 20 c. ř. s., v němž by podle povahy sporného právního poměru byl rozsudek právně účinným také pro právní poměr obou intervenientů k odpůrci hlavní strany a nepovažuje soud první stolice za vázána v tomto projednávaném sporu zjištěními a právními názory rozsudku ve sporu proti Aloisu P-ovi již proto, že důvody rozsudku nenabudou právní moci, jen jeho výrok. Přes to však nelze přehlédnouti, že v obou sporech jest podkladem jediný a jednotný skutkový děj, úraz ze srážky dvou vozidel a bylo-li rozsudkem ve sporu Ck I 3/27 zjištěno, že Aloisa P-a na nehodě vůbec ani to nejmenší zavinění nestíhá, nelze v řízení mezi jinými stranami v rozporu s tímto zjištěním dovozovati, že jest Alois P. na nehodě oné vinen vůbec a v poměru tříčtvrtinovém zvláště. Ostatně, i kdyby se snad mohlo mluvit o zavinění Aloisa P-a; nelze zavinění toto již z toho důvodu se zaviněním žalované strany bráti v počet, poněvadž, jak již obšírně doloženo, nepřichází u železnic zavinění v témž smyslu jako u řidiče auta v úvahu, poněvadž zavinění železnice jest posuzovati jediné s hlediska shora zmíněného, totiž jako okolnost prokazující neodvratitelnost jednání osoby třetí, tudíž jen jako prostředek průvodní, nikoliv jako okolnost věci samé se dotýkající. Nelze tudíž v souzeném případě míti za to, že žalovaná země jako majitelka slezských zemských drah ručí za škodu z nehody v žalobě uvedené určitou poměrnou částí, nýbrž stíhá ji náhradní povinnost v plném rozsahu.

N e j v y š š í s o u d nevyhověl dovolání žádné ze stran.

#### D ů v o d y:

Žalobkyně vidí nesprávné právní posouzení věci soudem odvolacím v tom, že dospěl v souhlasu se soudem první stolice k názoru, že žalovaného Karla Š-a na srážce motorového vozu s automobilem Aloisa P-a

nestihá vina ve smyslu předpisů §§ 1297 a 1299 obč. zák. Podle mínění dovolatelky není tomu tak, poněvadž žalovaného Karla Š.-a jako řidiče motorového vozu žalované země stihá zavinení, spočívající v tom, že, znaje místní situaci a vida auto P-ovo již z dálky velkou rychlostí jedoucí, opomenul této skutečnosti věnovati zvýšenou pozornost a tím zavínil, že motorový vůz zastavil pozdě. Tomuto mínění dovolatelky nelze přisvědčiti, poněvadž ze zjištění odvolacího soudu, že se žalovaný Karel Š. zachoval za daných okolností tak, jak vůbec bylo dosažitelné a vyhověl zvýšené pozornosti a ostražitosti tím, že jel mírnou rychlostí, dával znamení houkačkou a zvoncem a, spatřiv auto, snažil se všemi jemu po ruce jsoucími způsoby motorový vůz zastaviti, vyplývá správnost úsudku soudu odvolacího, že žalovaný jako řidič motorového vozu na srážce nemá viny (§§ 1297 a 1299 obč. zák.). Poukaz dovolatelky k tomu, že ke srážce by nebylo došlo, kdyby byl žalovaný řidič motorového vozu ještě před křižovatkou motorový vůz zastavil, i kdyby byl správný, nemohl by na věci nic změnit, ano nelze za nynějších dopravních poměrů na řídiči motorového vozu po kolejích se pohybujícího žádati, by zastavoval před blížícím se autem, ježto, jak odvolací soud uvedl, auto pohybující se úplně volně na jízdni dráze má více možností srážce zabrániti, než motorový vůz. Pro řídiče automobilů jest v § 45 nařízení ze dne 28. dubna 1910, čís. 81 ř. zák. předepsáno zmírniti rychlost, po případě zůstatí státi, mohou-li jeho vozidlem býti přivoděny poruchy v dopravě, se kteroužto skutečností žalovaný řídič motorového vozu podle zjištěného stavu věci mohl počítati. Neměl proto žalovaný řídič motorového vozu důvodu, by brzdil a zastavoval motorový vůz dříve, než ve skutečnosti učinil, třeba že viděl blížící se automobil.

K dovolání žalované země. Odvolací soud vychází v napadeném rozsudku z právního názoru, jemuž žalovaná v dovolání ani neodporuje, že v souzeném případě šlo o příhodu v dopravě podle § 1 zákona o ručení železnic. Dovolací soud souhlasí s tímto názorem z těchto úvah: Znalec z oboru železničního provozu, jehož posudek, opřený o výsledky místního ohledání, nižší soudy vzaly za podklad svého rozhodnutí, udal, že výstražná tabulka zemských drah s nápisem »Pozor na vlak«, umístěná ve stromové aleji ve vzdálenosti asi 30 m od místa úrazu, kde elektrická dráha přetíná silnici, jest v době zeleně stromů i pro chodce viditelná teprve v bezprostřední blízkosti, že tato výstražná tabulka může sice býti účelná pro chodce nebo pomalu jedoucí povozy, že jest však považovati za vyloučeno, by řídič normálně jedoucího automobilu mohl výstražnou tabulku zahlédnouti zavčas tak, by s jistotou mohl zastaviti před křižovatkou; dále že bezpečnostní opatření na kritickém místě, třebaže svého času byla úředně schválena a dostatečná, za dnešních poměrů jak v zájmu provozu dráhy, tak i v zájmu bezpečnosti dopravy na silnici obzvláště vzhledem k silné frekvenci silostrojů již nedostačují, to tím spíše, jelikož na místě, kde se úraz stal, poloha silnice a trati znemožňuje dobrý přehled situace řídiči jedoucímu s normální rychlostí. Podle názoru znalce musí býti místo označeno tak, by i řídič silostroje neznalý místních poměrů byl zavčas upozorněn na hrozící ne-

bezpečí křižovatky. Znalecký posudek vyzněl v ten rozum, že řidič auta musel podle celého pohledu na silnici při neznalosti místa předpokládati, že trať elektrické dráhy pokračuje na téže straně dále a nemohl nepředvídané křižování silnice zpozorovati tak včas, by byl ještě s to před křižovatkou auto zastavit; dále, že výstražnou tabulku, umístěnou v době úrazu před křižovatkou, nutno pokládati za veskrz nevhodný prostředek pro označení nebezpečnosti kritického místa, a že příčinou úrazu bylo, že křižování silnice drahou nebylo označeno viditelným, lehce seznatelným způsobem v takové vzdálenosti, by řidič silostroje byl účelným způsobem upozorněn na nebezpečí křižovatky. Na základě toho nižší soudy zjistily, pokud se týče usoudily, že dráha opomenula umístiti na zřejmě nebezpečném místě nápadné upozornění na to, že jest v tomto místě silnice přetínána kolejemi elektrické dráhy, jež do ní ústí, že tabulka s nápisem »Pozor na vlak«, jež tam byla v době úrazu, není dostatečně účinná a že bezpečnostní opatření, při zřízení trati před osmnácti lety účinná, za nynějších změněných poměrů dopravních již nedostačují. Odvolacímu soudu jest přisvědčiti, že dráha jest povinna, by učinila potřebná bezpečnostní opatření, by odvrátila srážky s jinými vozidly, to i tehdy, když jí nebyla dohlédacími úřady uložena, ukáže-li se později jejich potřeba. Podle zjištění nižších soudů bylo v souzeném případě takových opatření třeba vzhledem k poměrům na kritickém místě a zejména vzhledem ke zvýšené frekvenci silostrojů. Zajisté nelze tvrditi, že by náklad na zřízení a udržování výstražných tabulek, jež by za nynějších poměrů úpravou a umístěním vyhovovaly svému účelu, byl nepoměrně vysoký tak, že by nebylo lze rozumně ukládati zejména i místní dráze použití tohoto prostředku k zabezpečení dopravy na přejezdu jinak volně přístupném a nestřeženém. Za tohoto stavu věci jest spatřovati příhodu v dopravě, t. j. událost odchylnou se od normálního železničního provozu v tom, že motorový vůz žalované přejížděl veřejnou silnici za nedostatečných opatření bezpečnostních, t. j. na místě, které nebylo vhodným umístěním výstražných znamení dostačujících vzhledem k zvýšenému dopravnímu ruchu zabezpečeno tak, jak toho vyžadovaly změněné dopravní poměry a situace na místě nehody. Ze zjištění nižších soudů dále plyne, že právě tato okolnost byla příčinou toho, že řidič automobilu nebyl včas upozorněn na blízkost přejezdu, čímž došlo ke srážce a k poranění žalobkyně. Jsou tu proto všechny předpoklady ručení dráhy podle § 1 zákona o ručení železnic. Je-li tomu tak, jest přisvědčiti odvolacímu soudu, že se žalované nezdařil vyvíňovací důkaz podle § 2 téhož zákona. Důkaz ten předpokládá, že příhoda v dopravě, v souzeném případě tedy přejíždění silnice motorovým vozem za nedostatečných opatření bezpečnostních, byla způsobena neodvratnou náhodou, neodvratným činem třetí osoby, jejíž zavinění dráha nezastupuje, aneb zaviněním poškozeného. To však žalovaná ve sporu vůbec netvrdila a ovšem důvodně tvrditi ani nemohla, nýbrž uplatňuje jako neodvratné jednání třetí osoby jen, že řidič automobilu svým neopatrným počínáním zavinil neb aspoň spoluzavinil úraz, t. j. srážku automobilu s motorovým vozem. Ale tím

neuplatňuje žalovaná vyvíňovací důvody podle § 2 zákona o ručení železnic, nýbrž v první řadě popírá, že úraz byl přivoděn příhodou v dopravě. O tom však podle toho, co zjistily nižší soudy, nelze pochybovati a sluší jen ještě podotknouti, že okolnost, že při úrazu spoluúčinkovaly kromě příhody v dopravě snad i ještě jiné okolnosti, nemůže žalovanou stranu v zásadě zprostiti ručební povinnosti. Je-li takto na jisto postaveno, že žalovaná ručí podle § 1 zákona o povinném ručení železnic za škodu, kterou žalobkyně utrpěla úrazem, jsou pro tento spor zcela bez významu všechny okolnosti, z nichž žalovaná dovozuje zavinění řidiče automobilu P-a na úrazu. Neboť škoda byla způsobena setkáním se dvou ručením zavázaných provozů (dráhy a silostroje), a v takovém případě ručí podle § 3 (2) a (4) zákona ze dne 9. srpna 1908, čís. 162 ř. z. třetím osobám každý podnikatel provozu, je-li náhradní nárok proti němu vůbec odůvodněn, rukou společnou a nedílnou za celou škodu. Podle tohoto výslovného předpisu zákona ručí tedy žalovaná jako podnikatelka dráhy, poněvadž podmínky § 1 zák. o ručení železnic byly prokázány a vyvíňovací důkaz podle § 2 téhož zákona se jí nepodařil, za všech okolností za celou škodu a nemůže se proti žalobkyni jako třetí osobě s úspěchem dovolávati toho, že škoda byla zaviněna též řidičem silostroje. Z toho plyne správnost rozhodnutí soudu odvolacího, že náhradní nárok žalobkyně jest zcela proti žalované zemi důvodem po právu. Poměr mezi žalovanou a řidičem silostroje nespadá do rámce tohoto sporu. Tím odpadá také potřeba zabývati se otázkou, jaký význam má pro ručení žalované země za škodu žalobkyně skutečnost, že se žalobkyně domáhala náhrady téže škody, kterou tu proti žalované zemi uplatňuje, již zvláštní žalobou na řidiči auta P-ovi a jaký byl výsledek tohoto sporu, protože to není pro tento spor s ohledem na ustanovení § 3 zákona aut. rozhodným.

### Čís. 9891.

**Do usnesení v řízení o odhadu za účelem vyměření dávky z přírůstku hodnoty nemovitosti nemohou si stěžovati vlastním jménem nabyvatelé nemovitosti, třebas podle závazku převzatého kupní smlouvou byli povinni nésti dávku.**

**Odhadní cenu nemovitosti k 1. lednu 1914 nelze určit v Kč, nýbrž v korunách rakousko-uherských. Rozhodnutí o tom, jaký vliv má okolnost, že jest odhadní cena nabývací vyjádřena v korunách rakousko-uherských, zcizovací pak v Kč, je vyhrazeno ukládacímu úřadu.**

(Rozh. ze dne 8. května 1930, R I 281/30.)

K návrhu zemského inspektorátu pro zemské dávky provedl soud první stolice odhad pozemků za účelem vyměření dávky z přírůstku hodnoty a stanovil odhadní cenu ke dni 1. ledna 1914 na 141.267 Kč. Rekursní soud zrušil napadené usnesení a uložil prvému soudu, by v řízení pokračoval a znovu rozhodl.