

tento nedostatek odčinití jen tím, že se způsobilá komunikace nově zřídí nebo dosavadní komunikace pro potřeby průvozní dopravy upraví, nikoli však tím, že se obci nařídí, aby na své silnici připustila vozidla, pro něž silnice, nemajíc dostatečné nosnosti, zřízena není. Pro takovýto rozkaz neposkytuje ani dozorčí předpis § 21 zem. zák. č. 46/1864 základu.

Okolnost, že určité vozidlo bylo policejně schváleno, je pro otázku, zdali pán a správce silnice smí zakázati užívání silnice nad meze určené věnováním, zcela lhostejna.

Po těchto úvahách bylo nař. rozhodnutí, spočívající na právním omylu, zrušiti podle § 7 zák. o ss.

Č. 11.142.

Železnice. — Cesty: O vedoucích zásadách stavebního řízení železničního, zvláště při překládání veřejných komunikací.

(Nález ze dne 14. března 1934 č. 5301.)

V ě c: Okres h.-ský proti ministerstvu železnic o zřízení náhradní komunikace.

V ý r o k: Nař. rozhodnutí se zrušuje pro nezákonnost.

D ů v o d y: Dne 3. července 1931 konala se politická pochůzka a व्यवlastňovací řízení o projektu na rozšíření stanice Z. v rámci stavby II. koleje trati stát. drah Brno-Břeclav. V seznamu cest, vodotečí a umělých staveb, připojeném k projektu a projednaném při této pochůzce, byla pod č. 7 v km 101'755 dráhy vyznačena umělá stavba nadjezdu pro náhradní komunikaci a pod č. 8 přeložení okr. silnice v km 101'755 až 102'170, při čemž bylo navrženo, aby mostní konstrukci silničního nadjezdu udržoval stavebník (státní správa železniční), vozovku však a přeloženou okr. silnici okr. úřad v Hustopeči.

Podle protokolu sepsaného o pochůzce prohlásili zástupcové okresu h.-ského, že zmíněná silniční přeložka s rampami, jež má býti zřízena k nově budovanému nadjezdu v km 101'755 dráhy, ve své šířce 6 m a s vozovkou 4 m nestačí, a žádali, aby byla silniční přeložka rozšířena na 7 m a vozovka na 5 m, a dále aby byl zvětšen poloměr oblouku. Vedle toho uplatňovali zástupcové okresu ještě další požadavky ohledně konstrukce silnice a navrhli, aby nové přeložení silnice i s částí silnice v území dráhy bylo odevzdáno bez břemene a po provedení knihovního pořádku do vlastnictví okresu, kromě oné části silnice, která jest v délce nadjezdu a přilehlých jejích křídel.

Zástupcové projektu železničního uvedli k těmto požadavkům okresu, že rozšíření silniční přeložky a zlepšení poloměru zakřivení nelze provést, ježto tento požadavek není odůvodněn ani zákonitými předpisy, ani poměry komunikačními. Překládaná silnice je totiž také 6 m široká, takže projektovaná přeložka 6 m široká jest plnohodnotnou náhradní

komunikací. Jinak slíbili zástupcové projektu požadavkům okresu vyhověti, zejména pokud jde o odevzdání přeložky silnice do majetku a udržování okresu.

Ve své replice prohlásili zástupcové okresu, že překládaná silnice nebyla dosud v majetku a udržování okresu, nýbrž v majetku státních drah. Má-li tudíž nově budovaná přeložka tvořiti pokračování okr. silnice H.-silnice spojovací, je třeba, aby vybudována byla stejně jako stávající okr. silnice, t. j. se šířkou 7 m v koruně. Zástupci projektu k tomuto prohlášení poznamenali, že okolnost, že silnice byla dosud udržována železniční správou, a že pozemek, na němž je silnice vybudována, je soukromým vlastnictvím železniční správy, je irelevantní, neboť rozhodujícím je, zda se jedná o komunikaci veřejnou.

Vzhledem k tomu, že jednání při politické pochůzce nebylo bezzávadné, předložil zem. úřad v Brně výsledek politické pochůzky a व्यवस्थितní řízení min. žel. k rozhodnutí.

Výnosem ze 14. srpna 1931 udělilo min. žel. stavební povolení k rozšíření stanice Z. podle projektu. Námitky a požadavky okresu h.-ského, pokud jim nebylo vyhověno již při politické pochůzce, min. zamítlo. Své rozhodnutí odůvodnilo tím, že podle § 10 c) koncesního zák. žel. č. 238/1854 ř. z. je železnice povinna poskytnouti za rušenou komunikaci veřejnou komunikaci rovnocennou, kterýžto požadavek v daném případě jest splněn, ježto původní silnice byla rovněž jako nová přeložka 6 m široká s vozovkou 4 m. Jestliže snad okr. silnice Z. až k silnici spojovací měří ve své části, která projektem není dotčena, 7 m šířky, není to směrodatné, ježto v této části není okresní silnice překládána.

Proti tomuto rozhodnutí podána je stížnost okresu h.-ského k nss-u, jež rozhodnutí vytýká nezákonnost a vadnost řízení.

Vadnost řízení spatřuje stížnost v tom, že rozhodnutí jest založeno na mylném předpokladu, jako by překládaná část silnice již byla silnicí okresní, a že proto bylo neprávem přihlíženo k požadavkům okresu jako k námitkám stavebním, ač ve skutečnosti šlo o podmínky pro převzetí silnice do vlastnictví a udržování okresu. Nezákonnost napadnutého rozhodnutí shledává pak v tom, že zmíněný mylný předpoklad vedl k uložení povinnosti okresu, aby převzal překládanou část po jejím zbudování do udržování a vlastnictví. Ve skutečnosti však jde o silnici, která dosud náleží státní železniční správě. K převzetí této silnice však nemůže býti okres ministerstvem donucen, neboť jest věcí okresu, zda přeloženou silnici do vlastnictví a udržování dobrovolně převezme, po případě za jakých podmínek tak učiní.

Obě tyto námitky stížnosti spolu úzce souvisejí, neboť nezákonnosti dopustil se žal. úřad podle mínění st-le v důsledku nesprávného nazírání na povahu překládané silnice, takže je třeba pojednati o obou námitkách společně.

Prováděje v odvodním spise obhajobu napadnutého rozhodnutí, vznáší však žal. úřad také námitku rázu procesního. Uvádí, že stěžující si okres teprve ve stížnosti podané k nss-u se snaží požadavky svých zástupců uplatněné při politické pochůzce vyložiti jako podmínky pro

převzetí náhradní silnice do vlastnictví a udržování okresu, kterýžto smysl však v pravdě nemají. Výtka tato, třebaže má povahu procesní, týká se ve skutečnosti merita sporu, takže není možno ji vyřídití samostatně.

Je třeba především konstatovati, že zástupcové okresu při politické pochozí komisi výslovně uvedli, že silnice, jež měla býti při projektované stavbě přeložena, nebyla v udržování a v majetku okresu, nýbrž že měla teprve po svém přeložení do udržování a majetku okresu přejíti, neboť dosud byla v majetku a udržování státní železniční správy. Tomuto tvrzení neodporoval podle protokolu ani zástupce projektu stavebního při politické pochozí komisi. Neodporuje mu ani žal. úřad ve svém odvodním spise. Jeví se tedy skutkový stav tak, že silnice, jež byla v majetku a udržování státní železniční správy, měla po přeložení přejíti do majetku a udržování stěžujícího si okresu.

Žal. úřad dovozuje ovšem v odvodním spise, že podle § 14 nař. č. 19/1879 ř. z. (stavební řád železniční) má býti mezi jinými pomůckami pro politickou pochozí komisi předložen i (bod 7 cit. paragrafu) výkaz o cestách . . . s udáním korporací a stran, které mají převzítí udržování každé cesty. Ježto pak podle § 17 téhož nař. mají býti v protokolu o pochozí komisi uvedeny pouze změny projektu, jak byly žádány, kdežto jinak pokládají se ustanovení — mezi jinými — částky projektu podle č. 7 § 14 za přijatá a pro strany závazná, soudí žal. úřad, že v daném případě je stanoveno, že převzetí přeložené silnice do majetku a udržování okresu je pro okres závazné, když okres proti tomu nic nenamítal, naopak sám to shodně s projektem navrhoval.

Tu však nutno uvážiti, na jakých zásadách je vybudováno stavební řízení železniční. Typickým pro nař. č. 19/1879 ř. z., které tuto látku upravuje, je ustanovení § 20 cit. nař., které praví, že stavební povolení je dáno tím, když min. žel. schválí předběžně detailní projekt a když zároveň politická pochůzka měla bezvadný výsledek. To je institut tak zv. stavebního povolení ex commissione, které se po právní stránce jeví jako stavební povolení podmíněné, při čemž podmínka suspensivní povahy je právě bezvadný výsledek pochozí komise. Předpokladem takového stavebního povolení je však, že nebyly námitky se strany interestů vůbec vzneseny anebo že jim bylo vyhověno. Není-li tento předpoklad splněn, musí o stavebním povolení rozhodnouti min., aplikujíc na návrhy projektu a na námitky interestů platné právní normy. Pokud jde o překládání cest veřejných, je příslušná právní norma obsažena v § 10 c) žel. zák. konc. č. 238/1854 ř. z. Vůdčí tendencí tohoto právního předpisu je, že železnice je povinna cesty stavbou železniční porušené nahraditi cestami novými. Na subjektu udržování cest se tím nic nemění, takže cesta náhradní má býti udržována tímže subjektem, který udržoval cestu nahrazenou, při čemž má nárok na náhradu zvýšených nákladů udržovacích, jež z nové cesty vznikly. Žel. zákon konc. nemá však ustanovení, jež by umožňovalo žel. stav. úřadu, aby svým výrokem provedl změnu v osobě udržovatele cesty, a také ze žádného jiného právního předpisu nelze na takovéto oprávnění úřadu usuzovati. Přechod nové cesty do majetku a udržování jiného subjektu, nežli kte-

rému příslušel majetek a udržování cesty železniční stavbou porušené, je tedy možno uskutečniti jedině tehdy, jestliže tento jiný subjekt s převzetím souhlasí. Lze snad připustiti, že ve smyslu §§ 14 a 17 nař. č. 19/1879 ř. z. je souhlas tento dán i tenkrát, jestliže dotčený subjekt proti příslušnému návrhu v projektu stavebním obsaženému nevznesl při pochozí komisi námitky. Vznese-li však proti učiněnému návrhu námitku, může převzetí nové cesty do svého majetku a udržování vždy zmařiti, neboť záleží toliko na jeho vůli, zda převzetí se uskuteční či nikoli. Může-li však projevem své vůle převzetí silnice do svého majetku a udržování vůbec zmařiti, může svůj souhlas vázati také na podmínky a to aspoň na takové, jež věcně s předmětem souvisejí. Záleží pak na tom, zda navrhovatel projektu stavebního na tyto podmínky přistoupí, neboť tím teprve stává se souhlas s převzetím perfektním.

V případě dnešního sporu zástupcové okresu h.-ského skutečně vznesli určité námitky proti převzetí nově postavené silnice do svého majetku a udržování. Žal. úřad vychází však z názoru, že některé z těchto námitek, jimž nevyhověl, neměly povahy podmínky převzetí silnice, jehož se jinak zástupcové okresu sami domáhali. Avšak žal. úřad nehodnotil správně námitky okresem při pochozí komisi vznesené. Veškeré tyto námitky týkaly se silnice, o jejíž přeložení a převzetí šlo. V replice k vyjádření zástupců projektu poukázali pak zástupcové okresu k tomu, že dosavadní silnice nebyla ve správě okresu, nýbrž ve správě státní železniční správy. Dali tím zřetelně najevo, že přechod majetku a udržování silnice na okres může se díti jedině s jeho souhlasem, a že tento souhlas odpírají, nebudou-li požadavky okresu stran výstavby silnice splněny. Byl tedy souhlas okresu k převzetí silnice vysloven podmínečně. Žal. úřad mohl tudíž buď vzneseným námitkám vyhověti a tím učiniti podmíněný souhlas k převzetí perfektním, anebo — řídit se § 10 lit. c) žel. zák. koncesního — vysloviti, že udržování nové silnice náleží dosavadnímu udržovateli, totiž státní správě železniční.

Za tohoto stavu věci je pro otázku převzetí nové silnice do majetku a udržování okresu h.-ského beze všeho významu, zda nová silnice je či není rovnocenná silnici dosavadní, neboť na tom při dobrovolném převzetí silnice z majetku železniční správy nezáleží. Byl-li souhlas zástupců okresu h.-ského k převzetí nové silnice, vyslovený při pochozí komisi, podmínečný, nelze uznati za odůvodněnou výtku odvodního spisu, shora zmíněnou, že se okres h.-ský brání proti převzetí nové silnice teprve ve stížnosti k nss-u, tudíž opožděně.

Rozhodnutí žal. úřadu, zamítнувši námitky vznesené se strany okresu h.-ského proti převzetí nové silnice do majetku a udržování okresu, nemá podle toho, co svrchu bylo vyloženo, zákonitě opory, i bylo je podle § 7 zák. o ss. zrušiti.

Č. 11.143.

Domovské právo: * Jde-li o otázku domovského práva rozvedené manželky podle § 11 odst. 1 a 2 domovského zákona ze 3. prosince 1863 č. 105 ř. z., není otázka, od kdy jest manželku považovati za