

prvého soudu, že věc nelze, aspoň má-li se býti vyvarováno nepoměrných nákladů, jinak než tím způsobem vyrovnati, že se celá zbývající plocha přebytků, činících úchytku v každé katastrální obci pouze 1.4%, rozvrhne na všechny dle situačního nákresu vyvlastněné parcely poměrně a i cena za ně dle průměru stanovená. V ostatních částech, jak bylo shora jednotlivě již na to poukázáno, jest však rozhodnutí rekursního soudu odůvodněno a stížnost není opodstatněna.

Čís. 6150.

Dopravní řád železniční.

Nároky z různých železničních dopravních smluv jsou nároky samostatnými, zejména i co do otázky přípustnosti opravných prostředků. Lhostejno, že byly shrnuty v touž žalobu a že týmž rozsudkem bylo o nich rozhodnuto.

Neuveřejněnou úmluvou železničních správ o tom, které z nich připadají přírážky k dovoznému, zůstává nedotčeno oprávnění podle železničního dopravního řádu, požadovati příplatky od stran.

Rozhodnutí dráhy podle §u 60 (2) žel. dopr. ř. smí soud přezkoumávat jen v tom směru, zda dráha dbala mezi, jež vytčeny jsou pro její volné rozhodování tarifními prováděcími předpisy.

Súčastněno-li na dopravě několik železnic, jsou rozhodnutím jedné z nich, že se přírážky promíjejí nebo snižují, vůči straně vázány i ostatní účastněné dráhy, pro něž platí týž tarif. K rozhodnutí jest povolána dráha, zjistiťší důvod přírážky.

(Rozh. ze dne 24. června 1926, R II 161/26.)

Žalobu, již domáhala se místní dráha v H. na cukrovarnické firmě příplatků dvojnásobným rozdílem mezi nesprávně udaným a správně vypočteným nákladem a kromě toho za přetížení vozu, procesní soud prvního státního soudu zamítl, odvolací soud odmítl odvolání žalobkyně, pokud šlo o částky, nepřevyšující 300 Kč, jinak odvolání vyhověl, zrušil napadený rozsudek a vrátil věc prvému soudu, by ji, vyčkav pravomoci, znovu projednal a rozhodl. Důvody: Ve věci samé sdílí odvolací soud názor prvního soudce ohledně otázky aktivní legitimace. V přepravní úmluvě uzavřela sice žalující dráha se státními dráhami smlouvu, že vybrané dopravní příplatky patří té dráze, která zjistila nepřístojnost, jež mohla zavdati příčinu k vybrání dopravního příplatku. Poněvadž — jak nepopřeno, — tato úmluva nebyla uveřejněna ve »Věstníku pro železnice a plavbu«, není tudíž všeobecně závaznou, závaznost z této úmluvy jest obmezena výlučně na smluvní strany. Obzvláště nemůže býti tato smlouva pokládána za postup ve smyslu §u 1392 obč. zák., poněvadž v okamžiku této smlouvy nebylo tu pohledávky, ba bylo zcela neurčito, zda, proti kterým osobám a v jaké výši bude patřiti taková pohledávka jedné ze smluvních drah. Při této neurčitosti nemůže míti tato smlouva takové právní následky jako postup, že totiž žalující strana by vůbec nebyla oprávněna, by žalobou uplatňovala práva, příslušející jí z nákladních smluv proti třetím, na smlouvě nesúčastněným osobám, dle železničního dopravního řádu. Avšak podle žel. dopr. ř. jest žalující strana oprávněna k žalobě, obzvláště nevyluč-

čuje § 76 (5) žel. dopr. ř. toto oprávnění k žalobě. Neboť toto místo zákona stanoví, že přijímací dráha »při odevzdání« má vybrati všechny pohledávky, odůvodněné dle smlouvy nákladní; nevztahuje se tudíž na pohledávky, které, jak tomu jest v souzeném případě — mohou býti vybrány teprve po odevzdání. Proto také nemůže případná úmluva dráhy přijímací s odesílatelem zkracovati ohledně takových dopravních doplatků práva dráhy, která uzavřela nákladní smlouvu s odesílatelem. První soudce zjišťuje, že úřednice žalující strany Marie Ch-ová sama vyplnila ve 147 nákladních listech sloupec »skutečná hrubá váha«, kdežto ostatní výdaje byly zapsány od zaměstnanců žalované strany. Avšak z výpovědí svědeckých Marie Ch-ové a Rudolfa S-a plyne, jak dovolatelka vhodně uvádí a jak soud odvolací běře za prokázáno, že Marie Ch-ová zapsala váhu do 147 nákladních listů na výslovné požádání odesílatelky (jejích zaměstnanců). Jest ji tudíž pokládati za splnomocněnce odesílatelky (uvozovací ustanovení IX. k Šu 56 žel. dopr. ř.). Ve smyslu tohoto ustanovení musí železniční zřízenec býti pokládán za splnomocněnce odesílatelova i tehdy, když nevyhotovil celý nákladní list, nýbrž předsevzal jen některé zápisy na žádost odesílatele. Na oněch 147 nákladních listů jest tudíž pohlížeti tak, jako by údaje o váze byly zapsány samým odesílatelem. Předpokladů Šu 60 (3) lit. a) žel. dopr. ř. tu není, poněvadž dráha není dle Šu 58 (3) žel. dopr. ř. povinna k převažování. Zamítnutí žaloby z tohoto důvodu není tudíž odůvodněno. Avšak odvolací soud nemůže se přikloniti k právnímu názoru prvního soudce, že dráha při sjednání podmínek ve smyslu Šu 60 (2) žel. dopr. ř. a prováděcích ustanovení k tomuto místu zákona (nákladní tarif I. odst. A) jest povinna upustiti od vybírání doplatků dopravních, neboť § 60 (2) ustanovuje, že tarif musí upravovati jednotně základní pravidla, podle nichž »snad« nepřihlíží se k vybírání dopravních doplatků »ze slušnosti«, nebo mají se vybírati menší přírážky, a prováděcí ustanovení uvádějí tyto zásady, při jichž sběhnutí dráha »vezme v úvahu« zrušení dopravních doplatků nebo vybrání menších doplatků. Z doslovu tohoto ustanovení jasně vyplývá, že dráha může volně stanoviti, zda chce v jednotlivém případě zcela nebo z části přihlížeti k vybírání dopravních doplatků, že jest pouze povinna oznamovati základní pravidla tarifu, z nichž při tom chce vycházeti. Ustanovení Šu 6. žel. dopr. ř., podle něhož při splnění podmínek v tarifu uvedených, těchto jest užiti stejným způsobem pro každého, má podle toho s ohledem na shora uvedený doslov Šu 60 (2) žel. dopr. ř. jen ten význam, že v případě, že jsou tu ona základní pravidla, osoba povinná dle smlouvy nákladní k zaplacení dopravních doplatků může žádati o prominutí nebo snížení těchto doplatků a dráha má o takové žádosti věcně rozhodnouti, při čemž však příznivé vyřízení nemůže býti vynuceno řádnou cestou práva. Správnost tohoto názoru plyne již z toho, že se ani žel. dopr. řád ani tarif nevyslovuje o tom, kdy se vůbec nemá přihlížeti k vybírání dopravních doplatků a kdy se mají vybírati menší doplatky. Že v tomto směru přijímací drahou s odesílatelem uzavřené úmluvy nemohou zkrátiti práva dřívější dráhy, která převzala zboží odeslané, bylo již dříve řečeno. Musilo proto býti uznáno, že žalobní nárok jest důvodem po právu. První soudce omezil jednání sice jen na právní důvod a nezjistil

tudíž okolnosti, směřodonné pro posouzení výše žalobního nároku, avšak ve věci samé vydal konečný rozsudek. Musilo proto odvolání býti vyhověno pro vadnost řízení a rozhodnutí, jak shora uvedeno.

Nejvyšší soud odmítl rekurs žalobce, k rekursu žalované zrušil napadené rozhodnutí a vrátil věc odvolacímu soudu, by ji znovu rozhodl.

Důvody:

Rekurs žalující strany jest nepřipustným. Jako jednotlivé její nároky nepozbyly své procesní samostatnosti společným zažalováním podle Šu 227 c. ř. s., tak nepozbyly jí ani společným projednáním před soudem první stolice a společným rozhodnutím o nich v témže rozsudku. Že nejde o jeden nárok, nýbrž o 156 nároků z různých nákladních smluv, uznal žalobce sám tím, že, řídě se předpisem Šu 227 c. ř. s., nespojil je v touž žalobu, nýbrž rozdělil do osmi žalob tak, by předmět žádné žaloby nepřesahoval 5.000 Kč a nebyla změněna příslušnost okresního soudu. Společné projednání všech osmi žalob a rozhodnutí o nich tímž rozsudkem bylo pouhým opatřením upravujícím průběh sporného jednání před soudem první stolice, pro připustnost opravných prostředků nemá významu. Podle Šu 192 c. ř. s. mohlo býti spojení ku společnému projednávání kdykoli zrušeno, podle Šu 390 c. ř. s. mohlo býti rozhodnuto o jednotlivých žalobách samostatným konečným rozsudkem a podle Šu 391 c. ř. s. o jednotlivých žalobních nárocích samostatným dílčím rozsudkem, jenž by se ohledně opravných prostředků musil posuzovati jako rozsudek samostatný (§ 392 c. ř. s.); z druhého odstavce Šu 404 c. ř. s. pak plyne, že po právní stránce nemá vydání společného rozsudku jiného účinku, než kdyby o každé žalobě a o každém nároku bylo rozhodnuto odděleně. Připustnost odvolání musí býti proto ohledně každého jednotlivého nároku posuzována samostatně a byla-li ohledně nároků nepřesahujících 300 Kč odvolacím soudem popřena, jest rekurs do jeho rozhodnutí podle posledního odstavce Šu 517 c. ř. s. vyloučen.

Naproti tomu nelze rekursu žalované firmy upřítí úspěchu. Právem sice uznal odvolací soud, zjistiť skutkově, že úřednice žalující dráhy Marie Ch-ová zapsala váhu do 147 nákladních listů na žádost podatelů, že tak učinila jako zmocněnec žalované firmy, že proto musí býti tyto nákladní listy posuzovány tak, jakoby váha byla v nich udána odesílatelem, že žalující dráha nebyla tedy povinna podle Šu 58 (3) žel. dopr. ř. váhu zjistiti a není tu případu Šu 60 (3) lit. a) žel. dopr. ř., kdy přírážka k dovoznému nesmí býti vybrána. Právem uznal odvolací soud také, že přepravní úmluvou československých železnic, platící od 1. ledna 1924 o tom, které dráze připadají vybrané přírážky k dovoznému, nebylo nic změněno na předpisech železničního dopravního řádu o právu jednotlivých drah, požadovati na stranách tyto přírážky, a povinnosti stran je platiti, neboť tato úmluva nebyla podle Šu 2. žel. dopr. ř. uveřejněna ve Věstníku pro železnice a plavbu, nebyly jí proto předpisy železničního dopravního řádu nijak dotčeny. Tím méně může se žalovaný cukrovar vůči žalující železnici dovolávati smlouvy, ujednané jím s jinou, totiž státní železnicí, o kontrolním vážení zásilek řepy v kampani 1924, neboť žalující železnice není, nejsouc smluvní stranou, tímto ujednáním vázána. Konečně dlužno uznati správným také výklad, jehož

se odvolacím soudem dostalo Šu 60 (2) žel. dopr. ř. a příslušným tarifním ustanovením v ten rozum, že záleží na vlastním svobodném uvážení dráhy, chce-li z důvodu slušnosti upustiti od vybrání přírážek k dovoznému. Výklad ten odpovídá doslovu oněch předpisů. Soud může sice přezkoumávat, zda železnice zachovala meze vytčené jejímu svobodnému rozhodování tarifními prováděcími ustanoveními, ale nemůže v těchto mezích nahražovati rozhodnutí dráhy rozhodnutím vlastním. Odchylně od odvolacího soudu jest však dovolací soud toho názoru, že právě skutečnost, že železniční dopravní řád a tarif ponechávají volné úvaze dráhy, zda za jistých podmínek mají býti přírážky k dovoznému ze slušnosti prominuty nebo sníženy, mluví, jak bude ještě odůvodněno, v tomto případě proti žalobnímu oprávnění žalující dráhy a proti žalobnímu nároku. Žalující dráha požaduje přírážky k dovoznému jednak pro nesprávné udání váhy v nákladních listech, jednak pro přetížení vozů. Podle Šu 60 (1) lit. c) žel. dopr. ř. může býti pro nesprávné udání váhy vybrána přírážka ve výši dvojnásobného rozdílu mezi dovozným, vypočítaným dle udané váhy a dle skutečné váhy, tehdy, mohla-li nesprávným udáním býti způsobena újma na dovozném. Podle svého přednesu ujednala však žalovaná strana s ředitelstvím státních drah, že veškeré vozové zásilky řepy budou při předání se stanice do cukrovaru v přítomnosti zástupce dráhy zváženy, že zřízenec dráhy zapíše zjištěnou váhu do nákladních listů, a že tato váha bude základem pro výpočet dovozného. Toto tvrzení nebylo žalující stranou popřeno, a bylo potvrzeno přípisem ředitelství státních drah z 2. června 1925. Poněvadž se správná váha takto zjišťovala ještě před dodáním zásilky, byla předávající státní dráha i beze zvláštní úmluvy podle Šu 68 žel. dopr. ř. povinna zapsati do nákladního listu dovozně přepočítané podle správné váhy, vybrati je a odvésti žalující železnici, po případě uvědomiti žalující železnici o zjištěném rozdílu váhy za účelem přímého vybrání nedoplatku. Není mezi stranami sporu o tom, že žalující železnice byla o rozdílech ve váze skutečně uvědoměna a nedoplatek dovozného byl také jí zaplacen. Žalovaný cukrovar prokázal tedy, že již před odezdáním řepy k dopravě učinil opatření, by skutečná její váha byla zjištěna a dovozně bylo podle skutečné váhy vybráno. Žalující železnici nemohla býti způsobena újma na dovozném tím, že váha byla prozatím do nákladních listů zapisována jenom od oka podle ložné váhy použitých vozů, proto jest vybrání přírážky z tohoto důvodu nepřípustno. Podle Šu 60 (2) žel. dopr. ř. musí tarif stanovit jednotné zásady, podle nichž lze upustiti ze slušnosti od vybrání přírážek k dovoznému nebo je snížit. Tarifem, totiž prováděcími ustanoveními k tomuto předpisu, bylo stanoveno, že železnice vezme částečnou nebo úplnou slevu přírážek v úvahu, když porušení předpisů spočívá na omluvitelném přehlédnutí, železnici nevzešla škoda a nebyla značně ohrožena bezpečnost provozu. Že by tu nebylo těchto podmínek, sama žalující dráha ne tvrdí a nebylo také nižšími soudy zjištěno. Právem zdůrazňuje první soud, že žalující dráha nemá vůbec místní váhy, takže nebylo ani možno zjistiti správnou váhu naložených vozů a udati ji správně již v nákladním listě. Tarif nezavazuje však železnici, by, když jsou tu ony podmínky, prominula přírážky, nýbrž ponechává její úvaze, chce-li je pro-

minouti nebo snížit. Z toho, dále z jednotnosti nákladní smlouvy, do níž vstoupilo několik drah a povozníků (§ 100 žel. dopr. ř., čl. 401 obch. zák.) a z povinnosti drah používatí tarifu proti každému stejným způsobem (§ 6. žel. dopr. ř.) plyne, že i, když jest na přepravě sčástečně několik železnic, může býti o vybrání přírážek rozhodnuto jenom jednou, že tedy rozhodla-li jedna železnice, že podle §u 60 (2) žel. dopr. ř. přírážky promíjí, jsou jejím rozhodnutím vázány i všechny ostatní železnice, pro něž platí týž tarif. Důvody slušnosti pro prominutí nebo snížení přírážek jsou tu buď vůči všem na téže přepravě sčástečně železnicím, nebo vůči žádné z nich; ponechal-li tarif rozhodnutí o nich volné úvaze železnice, nemohou jednotlivé sčástečné dráhy rozhodovati rozdílně. K rozhodnutí jest patrně povolána železnice, která zjistila důvod, z něhož by přírážka mohla býti vybrána, jejímu rozhodnutí musí se ostatní železnice podrobiti. Správnosti tohoto výkladu nasvědčuje přepravní úmluva československých železnic z ledna 1924, k níž přistoupila i žalující dráha, neboť podle ní připadají přírážky k dovoznému celé správě železnice, která zjistila závadu. Podle této úmluvy byla by žalující strana povinna v případě, že by jí zažalované přírážky byly přisouzeny, odvésti je na požádání státní dráze, která sama a bez jejího podnětu zjistila skutečnou váhu nákladu, a nemohla by nic namítati proti tomu, že by státní dráha cukrovaru přírážky zase vrátila. Že státní dráha nevybrala přírážek snad jenom omylem podle §u 70 žel. dopr. ř., jenž by opravňoval jejich dodatečné předepsání, nýbrž že je prominula podle §u 61 (2) žel. dopr. ř., jest patrné z její předběžné úmluvy s cukrovarem. Jest-li žalující strana toho názoru, že státní dráha nebyla oprávněna přírážky prominout, cítí se prominutím poškozenou, může se hojiti na státní dráze, nikoli však na odesílateli. Ten byl státní dráhou sprostěn placení i vůči žalující straně. Opačný právní názor odvolacího soudu nemůže býti uznán správným, proto bylo nutno jeho usnesení zrušiti a uložit mu, by o odvolání rozhodl znova.

Čís. 6151.

Při zástavním právu z poskytnutého úvěru přicházejí v úvahu předpisy §u 224 ex. ř. a §u 14 kn. zák. Tím, že takto zjištěná pohledávka byla zažalována a žaloba zněla na nejvyšší mez úvěrovou a kromě toho na další úroky a že v pozdějším pořadí byly poznamenány tyto úroky, jakož i další útraty bez ohledu na nejvyšší úvěrovou hranici a že poznámkou v tomto pozdějším pořadí proměnila se úvěrová hypoteka v hypoteku obyčejnou, nemůže býti původní zástavní právo rozšířeno na vyšší částku na újmu osob, které nabyly knihovních práv a pořadí mezi původním vkladem a pozdější poznámkou.

I úroky z úvěrové pohledávky jest pokládati za vedlejší závazky, spadající do rámce jistoty za vedlejší závazky.

Předpisů §§ 225 a 227 ex. ř. musí exekuční soud dbáti z úřadu, aniž by bylo třeba odporu účastníka.

Nový doslov §u 1121 obč. zák. vztahuje se jak na případ převzetí nájemního práva bez započtení, tak na případ převzetí jeho se započtením na nejvyšší podání. Stačí-li rozvrhová podstata k úhradě, nedojde