

Van Zeelandův plán je sympatický především tím, že přihlíží ke skutečným politickým problémům a nepohybuje jen ve fikcích. Realismus a skepticismus, se kterým autor přistupuje ke všem problémům je pevně spojen s nezlomnou vírou v návrat volné mezinárodní směny. Všechny tyto vlastnosti mu určují lepší realizovatelnost než měly dřívější pokusy jako londýnská světová hospodářská konference a měnová dohoda americko-anglo-francouzská. Pro náš stát s převážně vývozní povahou by jeho uskutečnění znamenalo nesporný zisk.

Dr. Jos. Sommr.

Před pojištěním advokátů v Rakousku.

(*Chytané starobní invalidní a pozůstalostní pojištění*). Po dobu několika roků bylo v Rakousku uvažováno o zavedení sociálního pojištění pro advokáty a nyní se zdá pravděpodobným, že v dohledné době bude tento úmysl uveden ve skutek. Přípravné práce přesvědčivě ukázaly, že zajištění advokátů nelze docílit ani na podkladě úspor, ani pojištění životního, nýbrž toliko formu *povinného pojištění sociálního*, jaké již dříve bylo uskutečněno pro notáře. V následujícím uvádím některé jednotlivosti chytaného pojištění, které spočívají na pojistné matematických odhadech.

Rozsah pojištění. Pojištění mají podléhati všichni advokáti pod 61 roků stáří; dále advokátní koncipienti, vykonávající sedmiletou praxi, která je předpokladem provozování advokacie.

Finanční základ pojištění. Pojištění bude vydržováno z příspěvků, které budou různé a sice v poměru k výši důchodů, podléhajících výdělkové dani. Nepomýšlí se na žádný příspěvek veřejné ruky. Pojištěnci budou rozděleni do desíti pojistných tříd, ale bude jim dána možnost, aby platili příspěvky o jednu nebo dvě třídy vyšší, než by odpovídalo dani podléhajícímu důchodu z předchozího kalendářního roku.

Pojistná třída	Dani podléhací důchod		Měsíční příspěvek	Výše měs. star. (inv.) renty	
	v šilincích			po 120 přisp. měsících	po 480 přisp. měsících
I.	do	3.000	10-00	60	78
II.	od	3.000 „ 4.000	15-90	100	130
III.	„	4.000 „ 6.000	26-60	125	162-50
IV.	„	6.000 „ 8.000	39-90	150	195
V.	„	8.000 „ 10.000	53-20	200	260
VI.	„	10.000 „ 12.000	66-50	250	325
VII.	„	12.000 „ 14.000	79-80	300	390
VIII.	„	14.000 „ 16.000	93-10	350	455
IX.	„	16.000 „ 18.000	106-40	400	520
X.		nad 18.000	119-70	450	585

Dávky:

Nárok na starobní důchod vznikne v 70 letech a osoby jej požívající budou moci nadále vykonávat svoje povolání. Naproti tomu příjemci důchodu invalidního musí prokázat, že je nadále vykonávat nemohou.

Nárok na důchod je podmíněn desítiletou čekací dobou, která může být o polovinu zkrácena zvláštními příplatky, jejichž výše se bude řídit stářím v úvahu přicházejících osob. Čekací doba nemusí být dokonána v případě invalidity nebo smrti nastalé v důsledku úrazu. Zemře-li po-

jištěnec před dokonáním čekací doby, budou zaplacené příspěvky vráceny jeho pozůstalým.

Výše důchodů se bude řídit jednak podle desíti pojistných tříd, jednak podle počtu zaplacených příspěvků. Vdovská renta bude činit 50%, sirotčí důchod 15% důchodu, na který by zesnulý měl nárok v případě invalidity. Invalidní důchod bude zvyšován o 10% základní výše za každé dítě.

Pojištěnec, který platil příspěvky v různých pojistných třídách, může žádati důchod vypočítaný na základě průměru příslušných tříd. Osobám, požívajícím důchodu pod 100 šilinků měsíčně, bude po dobu jednoho roku v případě nutnosti přiznáno jisté nadlepení ze zaopatřovacího fondu, který bude k tomuto účelu zřízen.

J. Bílý.

Zprávy.

Zákon o dopravních značkách pro silniční dopravu, jehož vládní návrh byl v únoru projednáván ve sněmovně, je dalším z řady zákonů, jež si vynucuje rostoucí silniční doprava. Látka, kterou se obírá, má být upravena velkým silničním zákonem, — jehož osnova již prodléla několik redakcí a jejíž konečné stadium je jisté ještě vzdálené, když i důvodová zpráva tohoto návrhu říká, že »důležitost a obsáhlost osnovy silničního zákona si vyžádá ještě určité doby k ústavnímu projednání«. Proto osnova zákona o dopravních značkách má předbíhat a zaplnit nejn nutnější mezeru.

Jde o zákon rámcový, který skoro všechny podrobnosti odkazuje do prováděcího nařízení a z něhož jen vlastně první paragraf jedná přímo o upravené materii. Druhý přináší výpočet trestních sankcí, pátý závěrečná ustanovení. A tak se mimoděk vynořuje otázka, nebyla-li také jedna ratio legis v ustanoveních §§ 3 a 4, které vyjmenovávají úřady a orgány, jimž přísluší bdíti nad zachováváním předpisů tohoto zákona a ustanovují příslušnost. Uvážíme-li, že nový zákon deroguje ustanovení sotva vztěho zákona č. 81 z roku 1935 o jízdě motorovými vozidly a prováděcího nařízení č. 203/1935, nemůžeme projevit příliš nadšení nad vyspělostí techniky zákonodárné činnosti.

Tenorem zákona — resp. jeho § 1 — je uložení povinnosti opatřit veřejné silnice a veřejné cesty jakož i ulice a náměstí dopravními značkami. Úkolem dopravních značek je upravovat dopravu a to nejen na silnicích, ale i na cestách, najmě kde se stýkají se silnicí neb železnicí. Komu se ukládá povinnost značky *zříditi*, osnova neříká, pouze ukládá správám silnic a cest resp. obcím, aby na svůj náklad značky na vhodných místech *umístily* a udržovaly v řádném stavu. Z důvodové zprávy se dočítáme odpověď ke svému dotazu: značkování silnic bude v době, kdy zákon nabude účinnosti, téměř plně provedeno podle smlouvy státní silniční správy s Autoklubem RČS a to s investičním nákladem asi 5.800.000 Kč. Investiční náklad spojený se značkováním silnic nestátních v délce asi 70.000 km lze odhadnouti na cca 21.000.000 Kč, značení průjezdních tratí ve větších obcích si vyžádá nákladu asi 2 mil. Kč. Vlastníkům a uživatelům nemovitostí při silnicích a cestách se ukládá povinnost trpět umístění značek.

Značky mají být čtyř druhů: výstražné, zákazové a příkazové, s dopravními pokyny a všeobecně informační. Důležité bude dodržeti zásadu, že se nutno zdržet zřizování reklam, které by mohly vést k záměně s dopravními značkami.

čb.

Normativní ochranu názvu »hotel«, zavedlo sousední Rakousko nařízením ministerstva obchodu č. 377/1937. Následovalo jiné země s vyspělým cestovním ruchem, dokazujíc tak, že se k nim oprávněně počítá a