

K problému provozovatele a více provozovatelů motorového vozidla

Karel Gerlich.

S velkým nesouhlasem literatury se setkala snaha zákonodárce, který v § 45 zákona ze dne 26. března 1935 č. 81 Sb. z. a n. o jízdě motorovými vozidly (automobilového zákona) stanovil vedle odpovědnosti řidiče také odpovědnost „provozovatele“ motorového vozidla za škodu, způsobenou poškozením na těle nebo zdraví anebo usmrčením nebo způsobením škody na věcech provozem motorového vozidla, při tom však nechtěje brániti vývoji praxe a při způsobení zákona době ponechal pojem provozovatele nejen bez přesné definice, ale i bez bližšího vymezení.

Hartmann (Zákon o motorových vozidlech, Praha 1936, str. 287), lituje, že zákonodárce ani pojem provozovatele nevymezil ani neuvedl směrnic pro jeho určení.

Rosenbach (Právo čes. II., str. 859) uvádí, že nedostatkem nynější úpravy jest, že úprava tato neobsahuje legální definice pojmu „provozovatele“, nýbrž že obsahuje pouze právní domněnku, nikoli však nevyvratitelnou, že v pochybnostech pokládá se za provozovatele vlastník motorového vozidla. Hledáme-li výklad pojmu „provozovatel“ v důvodové zprávě, která ovšem nemá moci zákona ani legálního výkladu, dospíváme k závěru, že podstatným znakem pojmu provozovatele jest právě faktická dispozice nad motorovým vozidlem. Důvodová zpráva přenechává vytvoření tohoto pojmu judikatuře, se kterýmžto zjevem se setkáváme v největším zákonodárství, pokud se týká práva veřejného, velmi často. Zdá se však, že tato „deformalisace práva“, odůvodňovaná tím, že při rychlém vývoji hospodářského života se přesně vymezené pojmy stávají časem nedostatečnými, jest zákonem záměrně zaváděna i do oblasti práva soukromého. Nevýhodou této techniky však jest, že nezabraňuje výkladům, které se mohou octnouti v rozporu s úmysly zákonodárcovými. Proto, přihlížíme-li k požadavku bezpečnosti, přesnosti a spolehlivosti zákonných norem, nemůžeme tento způsob schvalovati při tvoření pojmů zásadní důležitosti.

Již z těchto dvou ukázek literatury je zřejmé, že otázka, k její-

muž řešení zde chceme přispěti, bude skýtatí veždy vděčnou látku ke kontroverzám.

Nemůže býti pochybností o tom, že odpovědnost za škody způsobené provozem motorvých vozidel upravená automobilovým zákonem č. 81/1935 Sb. má poskytovatí osobám, které mohou býti provozem motorového vozidla poškozeny, ochranu a hlavně zabezpečení skutečné vykonatelnosti jejich nároků. S tohoto hlediska posuzováno, jeví se nám tato partie zákona jako určité opatření sociální, diktované potřebou zajistíti nemajetnému poškozenému plnou náhradu způsobené škody, a to stanovením odpovědnosti toho, u něhož lze právě nejlépe předpokládatí pohotové k tomu prostředky, totiž provozovatele motorového vozidla.

Uvědomíme-li si při výkladu zákona také toto hledisko a zejména okolnost, že právě odpovědnost provozovatele byla vedle odpovědnosti řidiče a solidárně s ní stanovena k uskutečnění těchto cílů, musíme pojem provozovatele vykládatí jednak co nejpřísněji, t. j. nemůžeme zprostití odpovědnosti nikoho, u něhož pro to není výslovný předpis zákona, jednak co nejšířeji, t. j. připustíme v konkrétním případě co nejvíce osob provozovatelů, neboť tak nejlépe bude zabezpečeno skutečné uspokojení nároků poškozeného.

Důvodová zpráva k zákonu uvádí, že se zamýšlelo stanoviti definici pojmu provozovatele co nejšířeji a měl jím býti „každý, komu po právu náleží užívání vozidla“. Od stanovení pevné definice však bylo upuštěno jen z obavy, aby jí nebyly kryty také všechny případy, zejména ty, v nichž nelze usouditi, že užívání vozidla má býti poskytnuto se všemi následky právními a kdy by též přechod právních následků neodpovídal slušnosti. V tom směru uvádí důvodová zpráva jako příklady, že provozovatel dovolí příslušníku své rodiny určitou jízdu vozidlem, nebo že požádá přítele, aby obstaral určitou naléhavou věc a užil při tom jeho motorového vozidla. V posléze uvedeném případě se jistě přičí citu slušnosti, aby přítel, který z ochoty převezme vyřízení naléhavé záležitosti provozovatelovy a při tom užije jeho motorového vozidla, byl pro tuto jízdu pokládán za provozovatele, a měl tedy nésti odpovědnost za škodu z přihodivší se události také tehdy, kdyby vozidlo neřídil a neodpovídal proto za škodu jako řidič vozidla. Podle našeho názoru ho ostatně stejně nelze považovati za provozovatele vozidla z toho důvodu, že vozidla k jízdě *neužil pro sebe*, nýbrž pro vlastníka. Naproti tomu však v prve uvedeném případě, kdy provozovatel dovolí příslušníku své rodiny určitou jízdu vozidlem a tedy příslušník rodiny užívá vozidlo *pro sebe*, máme za to, že tento rodinný příslušník provozovatelův má býti

pokládán také za provozovatele vozidla, a to vedle jeho vlastníka, který je jakýmsi „hlavním“ provozovatelem.

V tomto bodě totiž spočívá právě ta nejdůležitější část problému. Zákon sám říká, že *za provozovatele motorového vozidla se pokládá v pochybnosti jeho vlastník*, nebo každý spoluvlastník. Tato zákonná domněnka je již jen východiskem z nouze pro ty konkrétní případy, kdy nelze provozovatele určit jinak. V první řadě však nutno v každém případě zkoumati, které osoby jsou při dané jízdě, při které došlo k poškození, uživateli vozidla. Teprve tehdy, nedají-li se uživatelé zjistiti, zůstává provozovatelem ze zákonné domněnky vlastník sám, nebo všichni spoluvlastníci. To však neznamená, že by odpovědnost vlastníka nebo spoluvlastníků byla vyloučena eo ipso již tím, když lze zjistiti jiného uživatele vozidla. Právě naopak zůstává vlastník nebo spoluvlastníci spoluodpovědni, nesvědčí-li pro ně žádný zákonný důvod zprošťující je odpovědnosti.

Správnost toho, co jsme zde právě uvedli, nejlépe vysvitne při posouzení případu, v němž vlastníkem vozidla je jeden manžel a druhý manžel se souhlasem prvního manžela užije vozidla ke kritické jízdě. V takovém případě jistě musíme hájiti stanovisko, že provozovateli auta jsou oba manželé. Vždyť by nebylo ani spravedlivé ani účelné, ani by neodpovídalo smyslu a účelu zákona, aby manžel-vlastník ručil sám místo manžela, který vozidla použil ke kritické jízdě, ale také by nebylo ani spravedlivé ani účelné, ani by neodpovídalo smyslu a účelu zákona, aby manžel-vlastník, který z různých důvodů může formálně býti vlastníkem celého rodinného majetku obou manželů, byl v tomto případě odpovědnosti provozovatelské zproštěn a aby na jeho místě figuroval jako jediný provozovatel sám druhý manžel, který pak je nemajetný, takže náhrada škody je na něm nedobytná. Tyto okolnosti a majetkový stav zúčastněných „provozovatelů“ ovšem nemohou v konkrétním případě býti vodítkem pro rozhodování otázky, koho je považovati za provozovatele. Tím spíše je to však důvodem pro obecné řešení, které jsme naznačili nahoře, že totiž v duchu zákona *dlužno za provozovatele považovati každého, kdo při kritické jízdě motorového vozidla užíval pro sebe, a kromě toho také vlastníka, resp. všechny spoluvlastníky vozidla, pokud není u nich prokázán některý zákonný důvod zproštění provozovatelské odpovědnosti.*

Právě tato okolnost, že automobilový zákon stanoví určité velmi přísně omezené případy, ve kterých může býti vlastník vozidla zproštěn odpovědnosti provozovatelské, je nejpádnějším důvodem pro názor zde hájený. Automobilový zákon č. 81/1935 Sb. z.

a n. stejně jako jeho předchůdce automobilový zákon č. 162/1908 ř. z. a jim příbuzné zákony o odpovědnosti železnic a pod., náležejí do kategorie zákonů, které slouží ochraně nejširšího obecnstva před nebezpečím, které je vlastní těm provozům, jichž se zmíněné zákony týkají. Proto ve všech těchto zákonech a tedy také v zákoně automobilovém je stanovena zásadní odpovědnost a stanoveny taxativní důvody pro zproštění této odpovědnosti, takže důkazní břímě stíhá osobu odpovědnou. Není důvodu, aby tak tomu nebylo též, v příčině osoby „provozovatele“. Je to jen nutný důsledek principu odpovědnosti, na němž automobilový zákon spočívá.

Zákon v § 45 odst. 2. výslovně stanoví odpovědnost uživatele a vlastníka vozidla vedle sebe (doslova: „Provozovatel zůstává vedle něho odpovědným . . .“). Je tedy zřejmé, že zákon měl na mysli, že má ručiti více osob jako provozovatelé. Také je z tohoto ustanovení zřejmé, že zákon mínil důvody zprošťující vlastníka provozovatelské odpovědnosti omeziti co nejpřísněji.

Zprošťovací důvod § 45 odst. 2 podporuje náš názor také tím, že výslovně je tu položen důraz na to, že motorového vozidla bylo užito *bez vědomí a proti vůli* provozovatelově. Z toho plyne per argumentum a contrario, že v případě užívání vozidla *s vědomím a vůlí* provozovatele neodpovídá uživatel *místo* provozovatele. Odpovídá však podle § 45 odst. 1 jako další provozovatel, neboť vozidla užíval pro sebe a tímto užíváním se stal jeho provozovatelem. Jeho posice vůči žalujícímu poškozenému je ulehčena jenom tím, že žalobce mu musí užívání dokázat, aby uplatnil jeho provozovatelskou odpovědnost, kdežto u vlastníka je dána tato odpovědnost již zákonnou domněnkou.

Náš názor nevyvrací ani ustanovení § 52 odst. 1, které mluví o provozovateli nebo o tom, kdo podle § 45 na jeho místo nastupuje. Tímto ustanovením není naprosto řečeno, že by mohl ručiti buďto jen provozovatel nebo jenom ten, kdo na jeho místo nastupuje, nikoli však oba společně. Ukázali jsme již nahoře, že zákon právě ve druhém odstavci § 45 stanoví odpovědnost provozovatele v užším slova smyslu a uživatele *vedle sebe*. Musíme proto probírané ustanovení § 52 odst. 1 chápati tak, že tu má zákon na mysli jen takové případy, kdy podle zákona nastupuje na místo provozovatele jiná osoba, na příklad případ první věty § 45, odst. 2.

Můžeme proto *vymeziti pojem provozovatele*, resp. provozovatelů motorového vozidla takto:

Provozovatelem motorového vozidla je osoba, která při kritické jízdě vozidla používá pro sebe. Není-li touto osobou sám vlastník nebo všichni spoluvlastníci, jsou vlastníci nebo zbývající spo-

uvlastníci také provozovateli, pokud se provozovatelské odpovědnosti nezproští z některého zákonného důvodu.

Důvody zprošťující vlastníka motorového vozidla provozovatelské odpovědnosti jsou tyto:

1. *Odevzdání vozidla do opravy; od tohoto odevzdání opraveného vozidla vlastníkovi nastupuje jako provozovatel na vlastníkovo místo osoba, která převzala vozidlo k opravě (§ 45 odst. 1 in fine);*

2. *protiprávné odnětí vozidla vlastníku nebo osobě, které je vlastník přenechal, tedy provozovateli; tento zprošťovací důvod však může býti vyvrácen důkazem o tom, že provozovatel umožnil bezprávné užívání vozidla svou nedbalostí (§ 45 odst. 2);*

3. *spolehlivý průkaz o tom, že vlastník předal vozidlo do provozu jiné osobě s prokazatelným úmyslem obou předati provoz se všemi z toho plynoucími důsledky; tento důvod lze opřítí jen o ustanovení druhé věty § 45 odst. 1, takže tu jde o vyvrácení zákonné domněnky a dlužno v každém konkrétním případě zkoumati uplatněné důvody pro vyvrácení zákonné domněnky zvláště přísně.*