

33-~~C~~-158

SBÍRKA

SPISŮ PRÁVNICKÝCH A NÁRODOHOSPODÁŘSKÝCH.
S PODPOROU MINISTERSTVA ŠKOLSTVÍ A NÁRODNÍ OSVĚTY

VYDÁVAJÍ

KAREL ENGLIŠ A FRANTIŠEK WEYR.

===== SVAZEK XLI. =====

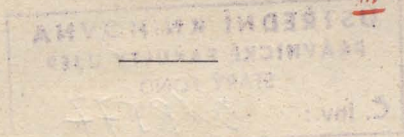
AUTOMOBILOVÝ ZÁKON

z 9. srpna 1908, č. 162 ř. z., a jeho reforma.

NAPSAL

JUD^R. VLADIMÍR MANDL,

ADVOKÁT V PLZNI.



III cbmd 4

III -12.748

V BRNĚ 1929.

NAKLADATELSTVÍ BARVIČ & NOVOTNÝ,
KNIHKUPECTVÍ PRÁVNICKÉ FAKULTY MASARYKOVY UNIVERSITY

22101

Upozornění: §§ bez bližšího označení v textu druhé části značí §§ předmětného zákona. Vážný = Sbirka rozhodnutí nejvyšších stolic soudních republiky československé, pořádá Vážný, ve věcech civilních. Vážný trest. = táž sbírka ve věcech trestních. Gl. U. = Glaser & Unger, Zivilrechtliche Entscheidungen, Neue Folge.

ÚSTŘEDNÍ KNIHOVNA
PRÁVNICKÉ FAKULTY UJEP
STARÝ FOND
Č. inv.: 018577

ČÁST PRVÁ
ZNĚNÍ ZÁKONA S VĚCNÝM UKAZATELEM

(čísla značí odstavce druhé části).

CAST PRY
MI YIKOAS YEGRYM URASATHIM

Zákon ze dne 9. srpna 1908, č. 162. ř. z., o ručení za škody z provozu jízdních silostrojů.

(Uveřejněn v částce LXXV říšského zákoníka, vydané 14. srpna.)

§ 1. Byl-li kdo provozem (6—16) silničního vozidla (jízdného silostroje) (1—4) hnaného živelnou silou (3) na veřejných silnicích a cestách (17—19) mimo koleje (4) poraněn nebo zabit, nebo byla-li způsobena škoda na věcech (48) ručí řidič (64, 80) a vlastník neb každý spoluvlastník (66, 80) za náhradu způsobené škody, a to při škodách na věcech za odškodnění podle § 1323 obč. zák. (49), při poranění na těle podle §§ 1325 a 1326 obč. zák. (50), při zabití podle § 1327 obč. zák. (50).

Od ručení jako řidiči jsou osvobozeny vojenské osoby, řídily-li jízdný silostroj za výkonu své služby (65, 83).

Byl-li v době škodné události jízdný silostroj někomu přenechán k provozu na vlastní účet a nebezpečí (provozní podnikatel), tu ručí tento podnikatel na místě vlastníka (67—69, 81).

Byl-li jízdný silostroj v době škodné události bezprávným postupem odňat volnému nakládání vlastníka neb provozního podnikatele, ručí na jeho místě, kdo nakládání toto vykonává (70—77, 82).

Kdo na základě některého ustanovení zde uvedeného ručení odmítá, má dokázati skutečnosti, na kterých se zakládá jeho osvobození (93—95).

Několik náhradou povinných ručí k ruce nedílné (78—79).

§ 2. Kdo ručí dle § 1 za škodu, bude toliko tenkrát osvobozen od povinnosti k náhradě, dokáže-li (93, 41), že škodná událost byla způsobena zaviněním někoho třetího nebo poškozeného sámého (38, 46—47), nebo, že nemohla býti odvrácena (32—37) ani předepsanými a věcnými opatřeními (44) v řízení jízdného silostroje a zacházení s ním, a že také nelze dovozovati ji z povahy jízdného silostroje (28, 29, 31, 43) nebo ze zvláštního způsobu, ze selhání neb z nedostatku jeho činnosti (28, 30, 31, 43).

To platí zejména i v případě, že škoda pochází ze splašení se zvířat, nebo že náleží v poškození zvířat, pobíhajících bez dohledu na veřejných cestách (39, 45, 17—18).

Odvolání na zavinění někoho třetího jest vyloučeno, užíval-li ho některý ručící při provozu jízdného silostroje (33—34, 47).

Pochází-li však škoda nebo její rozsah toliko částečně ze zavinění poraněného nebo třetího, budiž s uvážením všech okolností uznáno na část nároků uvedených v § 1 (42).

§ 3. Ustanovení §§ 1 a 2 tohoto zákon nevztahují se k vzájemným nárokům na náhradu z poškození ručících osob nebo jejich věcí, které vzešly z jedné a téže škodné události (51, 52, 63).

Při tom nečiní rozdíl, zdali tato událost vznikla z provozu pouze jediného jízdného silostroje nebo z toho, že setkaly se provozu jízdných silostrojů navzájem neb s provozu podniků, které podléhají ručení dle zákona z 5. března 1869, č. 27 ř. z., nebo z 12. července 1902, č. 147 ř. z. (51—53, 55, 63).

Nároky na náhradu řídí se ve všech těchto případech podle obecného občanského práva (54, 106—108, 111).

Třetí osoby však, které utrpěly škody z událostí, jež vznikly setkáním více ručících provozů, mohou vznést své nároky na náhradu vůči každému ručícímu podle toho zákona, který jest směrodaten podle povahy provozu postihované osoby pro její ručení (56, 63). Pokud týž náhradní nárok jest odůvodněn vůči více osobám, ručí k ruce nedílné (56, 63, 78—79).

§ 4. Ustanovení §§ 1 a 2 tohoto zákona nevztahují se na náhradní nároky z poškození osob neb věcí, které jízdný silostroj dopravuje, leč by toto použití bylo se stalo za úplatu (58, 63) neb v živnostenské dopravě osob či věcí (59, 63) neb ve službách či příkazech (60, 63) některé ručící osoby.

Byla-li vojenská osoba za výkonu své služby poškozena provozem automobilu používaného ve službě válečné správy, buďtež nároky poškozeného neb jeho příslušníků na náhradu vůči státu posuzovány výhradně dle zákonů o zaopatření vojska (62, 65).

§ 5. Ustanovení §§ 1, 2 a 3 závěrečného odstavce tohoto zákona nevztahují se k jízdným silostrojům, které podle úředního potvrzení na nich umístěného jsou tak zařízeny nebo opatřeny takovými úpravami, že nemohou při zatížení nezbytném ku provozu a řízení na dobré a rovné silnici překročiti nejvyšší rychlost 25 kilometrů za hodinu (5).

Kdo na základě těchto předpokladů odmítá ručení, má prokázati, že tu jsou (5, 93, 95).

Nároky na náhradu z provozu takovýchto jízdných silostrojů řídí se podle obecného občanského práva (106—108).

§ 6. Právo vznést nároky na náhradu škody na základě §§ 1, 2 a 3 poslední odstavce tohoto zákona (111) se promlčuje (87):

a) v šesti měsících ode dne, kdy se poškozený dověděl o škodě a o osobě náhradou povinné (85, 89);

b) také bez ohledu na tuto vědomost ve třech letech ode dne škodné události (86, 89).

Nárok na náhradu škody zanikne také před uplynutím lhůty promlčecí, když ten, kdo oprávněn k náhradě, zaviněně opomenul během čtyř týdnů ode dne, kdy se dověděl o osobě náhradou povinné, jí oznámiti nehodu, ledaže by dokázal, že k náhradě povinný dověděl se jiným způsobem o nehodě v oné čtyřtýdenní lhůtě (88, 89).

§ 7. Ustanoveními tohoto zákona nejsou vyloučena rozsáhlejší ručení podle obecného zákoníka občanského nebo podle jiných zákonů (109, 110, 61).

§ 8. Také tam, kde nároky na náhradu škody vzniklé provozem jízdného silostroje posuzovati sluší podle občanského práva, vlastník jízdného silostroje, nebo kdo podle § 1 na jeho místo nastupuje, ručí za zavinění osob, které používá při provozu, pokud jde o jejich službu při provozu jízdného silostroje (108).

Více spoluvlastníků nebo osob na místo vlastníkovo nastupujících ručí k ruce nedílné (108).

§ 9. Žaloby na náhradu škod, které byly způsobeny provozem jízdného silostroje, mohou býti podány též u věcně příslušného soudu, v jehož obvodě přihodila se škodná událost (92).

§ 10. Provozem jízdného silostroje poškozený má pro svoji pohledávku na náhradu škody zákonné, dříve založeným zástavním právům předcházející právo zástavní k pohledávce ručícího pojištěného vůči pojišťovateli z jeho odpovědnostního pojištění (96).

§ 11. Osoby, jichž se užívá ve výkonu jich smluvní služby při provozu jízdných silostrojů, jsou, pokud se na ně nevztahují již zákony z 28. prosince 1887, č. 1. ř. z. z 1888, a z 20. července 1894, č. 168 ř. z., pojištěny podle ustanovení dříve uvedeného zákona (98, 105).

Zaměstnanci, u nichž jsou předpoklady § 4 zákona z 28. prosince 1887, č. 1. ř. z. z 1888, jsou z pojištné povinnosti vyňati (98).

Za úrazy podnikové ve smyslu zákona o úrazovém pojištění se nepovažují ty úrazy, které se přivodí při závodech, neb při přípravách k závodům (trainingu) (99).

Hledě k pojištění považuje se vlastník jízdného silostroje vždy za podnikatele pojištěním povinného provozování (104).

Lhůta, v níž stávající provozy jízdních silostrojů, které tímto nově vstupují v pojištění, mají učiniti oznámení ve smyslu § 18 zákona o úrazovém pojištění, a okamžik, jímž pro ně počíná účinkovati pojištění, určena bude nařízením ministerstva vnitra (104).

Do soukromých smluv pojišťovacích ve smyslu § 61, odstavec 2 zákona o úrazovém pojištění, má úrazová pojišťovna vstoupiti podle § 61, odstavec 2 a 3, tohoto zákona, byly-li uzavřeny před 1. prosincem 1907.

§ 12. Ohledně odpovědnostního pojištění za škody z provozu jízdních silostrojů může nařízením býti stanoveno:

1. že pojištěný má sám bez nároku na náhradu pojišťovatelem nésti díl škody určený v poměru k celku, a v každém případě škody nižší určitého obnosu (97);
2. že pojišťovatel neručí, jestliže škoda nebyla v určité lhůtě ani pojišťovateli oznámena, ani nebyla předmětem žaloby či udání u soudu, státního zastupitelstva, úřadů policejních, obecních či politických nebo četnictva, ani nebyla učiněna některým z těchto úřadů a orgánů předmětem pátrání z úřední moci (97).

§ 13. Naprosto neplatny jsou úmluvy, jimiž předem mají býti vyloučeny nebo omezeny předpisy tohoto zákona na újmu poškozeného (90—91).

§ 14. Tento zákon nabude účinnosti počátkem třetího kalendářního měsíce, následujícího po jeho vyhlášení.

Tento zákon nevztahuje se ke škodám z událostí dříve nastavších.

§ 15. Mému ministru vnitra a mému ministru práv se ukládá, by zákon provedli.

ČÁST DRUHÁ
VÝKLAD (rozhodnutí)

§ 1. Automobil.

Automobilový zákon upravuje ručení za 1. silniční vozidlo (jízdní silostroj), 2. s pohonem silou živelnou, 3. pohybující se mimo koleje (§ 1, odst. 1.).

Ad 1. „Silniční“ vozidlo znamená určení k trvalému (byť nikoli výlučnému: obojživelná vozidla, ale nikoli přechodnému: startující letadlo) pohybu po pevné zemi, na kolech, pohonem housenkovitým, saních a pod. Rozdíl vozidla dvou-, čtyřkolového (jedno-, dvoustopového či kolejového) zde významu nemá, a proto, kde v dalším mluví se o automobilu, míní se i motocykl. Rovněž bezvýznamno, určeno-li vozidlo k dopravě osob či zboží, neb má-li sloužiti účelům jiným (parní válec, traktor, motorový pluh a pod.), případně, tkví-li vlastní účel hospodářský mimo pohyb (stříkačky, pojezdne mlátičky a pod.). Mylně tu rozh. Vážný 8545.

Stroj s přívěsnými vozy činí jedno vozidlo podléhající ručení; přívěsné vozy o sobě nejsou jízdními silostroji (Müller, str. 216). Přívěs může býti současně věcí dopravovanou dle § 4, odst. 1.

Ad. 2. Živelným, elementárním (viz železn. zákon z 12. července 1902, č. 147 ř. z.) pohonem má býti vyloučen rozdíl oproti vozidlům poháněným silou lidskou či zvířecí, neboli pohon strojový („Maschinenkraft“, § 1 říšsko-něm. zák. z 3. května 1909, Rosenberg v panské sněmovně 18. prosince 1907 „maschinell“, Manz, A. H. G., str. 125). Zákonu podléhají jen vozidla, která nejsou hnána elementární silou přímo, vnější její pracovní způsobilostí (pohyb vody, větru, spád hmoty vozidla), nýbrž vybavováním vnitřní živelní energie a její změnou ve formu užitečnou k mechanickému pohybu, což se děje strojním zařízením (silo, „stroj“). Netřeba by elementární síly obsaženy ve vozidle samém (tak podléhají zákonu i omnibusy bez kolejí, které sbírají elektrický proud s vrchního vedení), neb aby byla pohonem výhradním (ručí se i za velocipedy s motorem).

4 Ad 3. K o l e j e m i rozumíme jakýkoli pevný, zvláště uzpůsobený podklad pohybu, vozidlo zároveň vedoucí; nezáleží, jsou-li koleje kovové, dřevěné či jiné, lana dráhy visuté. Zařízení vozidla musí odpovídati pohybu mimo koleje; vykolejený tramvajový vůz nestává se bezkolejným vozidlem.

5 Rychlost, jaké je vozidlo schopno, zásadně nerozhoduje. Jen vozidla, která na rovině při zatížení k provozu potřebném (nejmenším) nemohou vyvinouti větší rychlost než 25 km/hod. a na nichž jest připevněno úřední osvědčení o tom, jsou automobilového ručení prosta (§ 5, odst. 1.); jsou podrobena ručení občanskoprávnímu (§ 5, odst. 3.). Obě podmínky, malá rychlost a vnější úřední osvědčení, musí zde býti současně (rozh. Gl. U. 5515). S vrchu vozidlo takové smí docíliti rychlost větší. Naopak vozidlo, které na rovině, byť na krátkou chvíli, může rychlost 25 km/hod. překročiti, podléhá automobilovému ručení. Poněvadž úřední osvědčení o maximální rychlosti činí jako veřejná listina plný důkaz (§ 292, odst. 1., civ. soudního řádu), nebude průvodní břemeno ohledně skutečnosti § 5, odst. 1., postihovanému uložené (§ 5, odst. 3.) příliš těžkým. Žalobci vyhrazen protidůkaz, že vozidlo schopno rychlosti větší (§ 292, odst. 2., civ. s. ř.). O žádostech za vydání osvědčení o maximální rychlosti 25 km/hod. a řízení úředním viz nař. min. vnitra z 26. října 1908, č. 221 ř. z.

§ 2. Provoz.

6 Výraz „Betrieb“ dostal se do rakouského i německého autozákona z říšskoněm. ruč. zák. ze 7. června 1871, č. 25 ř. z.; v tomto zákoně měl, jakožto širší, nahraditi „Beförderung“ § 25 prus. železn. zákona z 3. listopadu 1838. Do auto-zákonů přešel proto, že automobilové ručení mělo dle jednání 26. něm. právn. sjezdu 1902 opírat se o jmenovaný ručební zákon z 1871.

7 „Betrieb“ vyjadřuje plánovitou, pravidelnou činnost a má buď předmětný, buď podmětný význam. Stejně naše „provoz“ („provod“, viz Kottův Slovník 1880, díl II., str. 1204): předmětně na př. provoz živnosti, vynálezu, podmětně: v provozu býti, tovární provoz a j. S pojmem Betrieb i provoz spojena představa jisté trvalosti (Mayr, Jur. V. J. 41, str. 239), nikoli však nutně představa účele, dosáhnouti činností zisku, neboli „po živnostensku“ (Haemmerle, str. 20).

Provoz auta, pojat úzce technicky, znamenal by konstrukci odpovídající pohyb aspoň některé automobilové součástky, zejména běh motoru a jízdu vozidla (tak definice provozu Neukirch-Rosenmeyer, str. 43, Isaac, str. 61, 64, Everts, str. 36, Heucke, str. 25, Müller, str. 215). Úzká tato definice nutí ty, kdož jí použití chtějí pro autozákon, k leccjakým násilným vývodům (na př. Weitz, str. 45—46), nad to něm. zákon z 3. května 1909, § 7, užívaje výrazu „bei dem“, nikoli jako náš „durch den“ Betrieb, snese omezený výklad slova „Betrieb“, se kterým bychom my nemohli vystačiti.

Provozem jízdního silostroje ve smyslu našeho automobilového zákona jest takový stav silostroje, při němž jeho zařízení uplatňuje se ve smyslu pojmového určení, jako zařízení jízdního silostroje, tedy k samostatné jízdě. Rozumějme: samostatná jízda jest, jakožto účel auta, vyvrcholením provozu, nechť při ní v ten či onen okamžik motor pohání vůz či jede se s vypnutým, dokonce zastaveným motorem s vrchu; ale jízdou se provoz nevyčerpává. „Bewegt“ v § 1, odst. 1., neznamená „jen za pohybu“, nýbrž blíže popisuje vozidlo, tedy „provozem silničního vozidla a sice takového, které elementární silou poháněno jest...“ (Mayr l. c., str. 253, Bartsch, str. 12 a j.). Auto jest v provozu po celou dobu, kdy se jím jakožto samostatným vozidlem nakládá, tedy zejména i když chystáno jest k jízdě, když stojí připraveno k jízdě, nikoli když se připravuje teprve k úkolům samostatného vozidla, na př. montuje-li se dohromady, opravuje, dopravuje cizí silou a pod. Hranice, kdy vozidlo připravuje se k jízdě a kdy upravuje se ve stav vozidlový, mohou býti tu a tam dosti nezřetelný, jako leccdy těžko rozhodnouti, co jest pouhým pravidelným ošetřením a co opravou auta. Nerozhoduje individuální určení toho onoho auta, nýbrž pojmové určení jakožto samostatného vozidla.

Dlužno si uvědomiti, že „škoda vzniklá provozem vozidla“ znamená při vyličeném obsahu „provozu“ vlastně totéž co „škoda vzniklá vozidlem“ (zdůrazněno-li „vozidlem“, jinak řečeno „vozidlem jakožto takovým“, Mayr l. c., str. 256—257, Krainz II, 1., str. 591). „Betrieb“ jest rovnocenně výrazu „Ereignung im Verkehre“ zákona z 5. března 1869, č. 27 ř. z., kdež „Ereignung“ znamená jakýkoli, i zcela obvyklý jev, nikoli snad pouze nehodu (Krasnopolski-Kafka, str. 190, Krainz l. c., str. 584 a j.); Randa, Schadenersatz, str. 116, vykládá „Ereignung im Verkehre“ slovy

„Fahrbetrieb im weiteren Sinne“ a v říšskoněmeckém ručebním zákoně ze dne 7. června 1871, č. 25 ř. z., položeno na zcela obdobné místo „Betrieb“. Různý rozsah automobilního oproti železničnímu ručení plyne z protikladu přívlastku: jízdního silostroje jednotlivého oproti celému železničnímu podniku. Provoz podniku automobilového, ku př. dopravního a pod., pojat jako celek, může býti též právně významným (na př. dle § 15, č. 3, 4, živnost. řádu, čl. 272, č. 3 obchod. zák. a p.), nikoli však pro áutozákon, kterýž i u podniků s více auty má na zřeteli provoz vozidla jednotlivého nehledě k jeho podřaděnosti podnikovému celku (nesprávně tu Eger, K. G., str. 58, 68). Vůbec důrazně rozlišujeme nakládání vozidlem dle jeho pojmového určení, tedy úkony „faktické“, od nakládání jím jakožto hospodářským objektem, prodej, pronájem a pod. a od jeho činnosti jako hospodářského děje. Hospodářská stránka automobilového používání jest pro provoz ve smyslu našem plně nerozhodna; potud zákon omezuje se na „technický“ provoz.

- 11 Uvedli jsme, že i ohledně auta má provoz svůj obvyklý význam trvalosti, účelovosti, stejně v §§ 1, 3, 4, 5, 9, 10, 12, jako v §§ 2, 8, 11, odst. 1. Jakožto trvalý, účelový stav nepřerušuje se zásadně přechodnou bezprávnou dispozicí dle § 1, odst. 4., jen provozovatel se tu ručení sprostňuje. Získaný široký rozsah provozu odpovídá účelu zákona, krytí veškerá nebezpečí, která používání automobilu způsobuje i mimo jízdu (viz motivy uveřejněné u Manze, A. H. G. 1908). Tato nebezpečí byla zákonodárci podnětem k použití výrazu, jímž se domníval in abstracto je obsáhnouti, takový zákonodárcův úmysl podněcuje k širokému výkladu, který ovšem nesmí zacházeti „contra legem“. Nelze „provoz“ ztotožňovati s „trváním zvláštních automobilových nebezpečí“, jako by provoz s těmito nebezpečími v konkrétním případě počínal a končil (tak Eger, R. H. G., str. 11, Heitzer, str. 43, Haemmerle, str. 22; stejně s námi Müller, str. 219).

- 12 Podrobněji počíná a končí provoz: Automobil není ještě v provozu především tehdy, když se nachází ve stadiu výroby i sestavování, podobně když před odevzdáním svému vozidlovému úkolu jest ve skladě (továrním). Teprve úkony, vykonávané na autu jakožto přímá příprava jízdního používání, byť nejednalo se ještě o určitou jízdu, uvádějí vozidlo do provozu. Tak na př., je-li auto taženo, tlačeno do garáže, z níž bude podniknuta jízda, je-li čištěno, plněno pohonnými hmotami, vytápěno, zkoušen motor, pumpovány gumy, konečně i nakládá-li se naň zboží, nasedají-li osoby a pod., pokud ovšem mají úkony tyto povahu jízdních

příprav, oproti úkonům průběhu výrobního. Kolísavá hranice přechodu neprovoz-provoz tkví v oblasti prací prováděných na vozidle téměř způsobilém k samostatné jízdě, prací, které mají za úkol uvést vozidlo ve stav způsobilosti úplné. Teorie považuje tu za provoz buď jen práce vykonávané jakožto přímá příprava k jízdě, či k určité individuální jízdě (Müller, str. 217), neb vykonávané v úmyslu určité jízdy (Neukirch-Rosenmeyer, str. 44), ba dokonce teprve práce za přímého působení hnacích sil (Issac, str. 64—66). I my shledáváme znak provozu v blízkosti ke skutečnému použití, jízdě, a považujeme za provoz jízdni přípravy, byť nejednalo se o určitou ještě jízdu, práce udržovací (včetně menších oprav, výměn součástek rychlému a pravidelnému opotřebení či snadnému poškození podléhajících, viz i rozh. Gl. U. 7230: nicht bloß das Fahren, sondern alle jene Funktionen, welche notwendig sind, es — das Kraftfahrzeug — in Fahrbetrieb zu setzen und im fahrbetriebsfähigen Zustande zu erhalten). Naopak veškeré práce výrobní, obnovení (větší opravy), by provozem nebyly.

Auto samostatně jedoucí jest vším způsobem v provozu, byť dostalo se do pohybu z úmyslu osob povolanych či nepovolanych neb z pouhé náhody. Nezáleží, pramení-li samostatný pohyb právě v ten či onen okamžik ve vlastním motoru, či v pouhém působení váhy vozidla vlivem svahu jízdni dráhy či setrvačnosti, jen pokud jízdu bez motoru lze zařaditi v souvislost vozidlového využití auta jakožto samostatného vozidla motorového (viz Issac, str. 64, 70), zejména, když energii jízdou se svahu vybavovanou motor při předchozí či následné jízdě do vrchu dodal, případně dodá, neb setrvačnost nabyta pohybem motorickým. Vždyť takové bezmotorové jízdy jsou zamýšleným doplňkem použití motoru. Škoda způsobená tím, že samostatně jedoucí auto přejede lidi, zvířata, narazí na předměty, hlukem, zjevem poleká koně, že dostane smyk, praskne guma, jest způsobena provozem. Pohyb auta cizím zdrojem síly, koňmi, lidmi a p., pokud děje se zcela neodvisle od jeho samostatné vozidlové funkce (nikoli na př. jakožto přípřež), ovšem provozem není.

Auto zůstává v provozu dle naší definice, pokud jest v jízdním používání vůbec, tedy i v garáži, netoliko, pokud se jím právě jezdí. Musíme odmítnouti názor, jako by jednotnost provozu přerušila se již — byť i krátkými — zastávkami auta, pokud byl zastaven i motor, takže by splašení koní, poděšených zastaveným autem, nebylo způsobeno provozem (Neukirch-Rosenmeyer, str. 45, Issac, str. 72), a opravy vykonávané na autu spadaly v provoz jen tehdy, pokud motor nebyl zastaven. Pro praxi neupotřebitelno jest i dělení, zda zastaveno v úmyslu trvalého či dočasného přerušení jízdy s důsledkem, že by v prvním případě, při úmyslu trvalého zastavení, provoz se přerušoval, v druhém nikoli (o tom Issac l. c.).

Provoz končí, je-li vozidlo uvedeno ve stav, který nepřipouští samostatné jízdy, případně, za něhož lze samostatně jezdit jen po vynaložení prací, které mají povahu oprav rázu obnovovacího, a. c. udržovacího.

- 16 Široký obsah provozu zúžuje se prakticky tím, že nebezpečí auta mimo jízdu jsou malá, více méně nebezpečími kterékoli jiné věci obecného života, dále tím, že požadavkem přímé příčinné souvislosti („durch“ den Betrieb) vylučují se veškeré škody, nastalé pouze „při“ provozu. Ovšem při škodách provozních nerozhoduje, pochází-li ze zvláštních automobilních nebezpečí či nikoliv. O všem tom níže.

§ 3. Veřejné silnice a cesty.

- 17 Vozidlo s elementárním pohonem blíže určeno umístěním na pevné zemi („silniční“ vozidlo) a sice podrobněji na silnicích a cestách mimo koleje; ale pro automobilový zákon významna jen jeho působnost na „veřejných“ silnicích a cestách (§ 1, odst. 1.), t. j. na všech místech určených veřejné dopravě (ulicích, náměstích). Veřejnou jest každá cesta, kteréi smějí používatí osoby individuálně neurčené, nerozhodno, že způsob používání, udržování atd. plně odvisí od dispozic soukromých.
- 18 Cesta nemusí býti veřejnou ve smyslu práva správního a naopak taková cesta není veřejnou dle autozákona, je-li, byť přechodně, užívání odňata (tak při závodech a treningu k nim, rozh. Vážný 7603). Směrodatno užívání pěšáky či vozidly, za jejich poškození zodpovídá se podle automobilového zákona (viz § 3); silnice jen pro automobily uzavřená veřejnou zůstává a naopak výhradně automobilová dráha by nebyla veřejnou dle autom. zákona.
- 19 Poněvadž jen v pojmu provozu obsažené projevy působnosti vozidla dle zákona rozhodují, a na druhé straně významna působnost jen na veřejných silnicích a cestách, možno umístění na „veřejné“ silnice a cesty považovati za ohraničení provozu; že osoby a předměty, zasažené účinky provozu, nacházejí se mimo veřejnou cestu (auto vyjeví ze silnice, odlétnuví součástky), náhradního nároku se nedotýká.

§ 4. Příčinná souvislost škody s provozem.

- 20 Označuje-li § 1 škodu jako „provozem“ (durch den Betrieb) nastalou, znamená to, že skupina jevů považovaná za provoz musí býti především mezi podmínkami škody, nadto však, že provoz musí mezi podmínkami škody zaujímatí místo

tak kvalifikované, by mohl býti považován za zákonnou příčinu škody, to jest takovou podmínku, jejíž účinek jest s hlediska přítomného zákona pro vznik škody rozhodujícím (Mauczka, str. 167—169, Krainz II, 1., str. 37). Tato zákonná příčinná souvislost jest velmi zjednodušená, zevšeobecněna oproti příčinné souvislosti přirozené, logické, stopující veškeré podmínky, byť sebevzdálenější. Svoji jednoduchostí usnadňuje žalobci o náhradu průkaz podmínek vzniku škody, ve smyslu přísné logické příčinné souvislosti namnoze neproveditelný a lze ji v této úloze přirovnati k zákonné domněnce příčinného vztahu přirozeného.

Opětujeme, že pro určení zákonné příčiny škody jest rozhodným stanovisko toho kterého zákona: od nastalé škody sestavuje se příčinný vztah k hledanému podmětu náhradní povinnosti dle účelu předpisu. Jiný zákon, jiná příčina škody. Ze stejného základu skutkového označil by zákon automobilový, zákon o ručení železnic z 5. března 1869, č. 27 ř. z., všeobecný zákon občanský, zákon trestní pro sebe odlišnou příčinu škody. Tomu odpovídající souběh náhradních povinností řeší náš zákon tím, že buď dává některé zákonné příčině přednost (§ 2, odst. 1., zavinění poškozeného, třetího), buď staví je vedle sebe (§ 2, odst. 4., § 3, odst. 4.), neb že dává poškozenému volbu (§ 7). 21

Škoda, jejíž vznik odpovídá typovému zákonnému průběhu, přičítá se osobě ručící, i pokud: 22

a) nastala neočekávanou, neobvyklou shodou okolností (i n a d a e k v á t n ě). Nesrovnalostí, které tu vznikají přičítáním škod zcela nepředvídatelně vzniklých, částečně jsou vyrovnány ustanovením § 2, odst. 1.—2., kteréž by bylo zbytečným, kdyby zákon mínil jen škody adaekvátne vzniklé. Pokud by zákon obsahoval takové omezení, musel by žalobce o náhradu dokazovati i předvídatelnost škody, důkaz rovnocenný důkazu t. zv. objektivní nedbalosti (viz Hirschberg, str. 7, 97), důkazu zavinění, jehož právě má býti automobilovým zákonem zbaven. Naopak, zákon, neomeziv se na pravidelně povstalé škody, ukládá ručícímu ve smyslu § 1, odst. 4., a v rámci § 2, odst. 1.—2., vyvíňovací důkaz inadaekvátnosti.

b) nastala nepřím o, t. j. vztahem poměrně vzdáleným. 23
Škoda nepřímá bývá, ale nemusí býti současně i neobvyklou a naopak.

24 c) nepochází ze zvláštní, nebezpečné povahy automobilového provozu, ač ovšem — již pojmově — budou nebezpečí tato pravidelným pramenem škody, ať jedná se o nějakou poruchu, či o provoz o sobě (nehledě k nastalé škodě) bezvadný.

25 Výrazu „durch den Betrieb“ rovnocenný jest „aus dem Betriebe“ v nadpisu. Škoda, která by nastala jen „při“ provozu (ex occasione a. c. ex causa, „bei“ dem Betriebe dle říšsko-německých zákonů ze 7. června 1871 a z 3. května 1909), v pouhé místní, časové („vnější“) souvislosti s provozem, nikoli v souvislosti příčinné, nehradila by se dle autozákona.

26 Příklady: Zákonného příčinného vztahu není na př. tam, kde škoda vznikne provozem byt jednoho určitého auta ponenáhlu, totiž otřásáním budovy, trvalým zakuřováním či zaprašováním rostlin, opětovaným hlučím a j. Totéž platí o rozh. Gl. U. 5194: nehradí se soudní útraty vzniklé poškozenému ve sporech s opravovatelem poškozené věci. Požadavek adaekvátnosti vytyčují na př. Isaac, str. 75, Heitzer, str. 46 (viz ale příklady, které uvádějí na str. 82 sl. dotyčně 45), Heucke, str. 26, Müller, str. 220 a 221, a j. Jako inadaekvátní a zároveň nepřímou možno označiti škodu, vzniklou chodci tím, že odskočil, uleknuv se auta nenadále přiblíživšího se k chodníku (rozh. Gl. U. 6230), nebo vzniklou cestujícím pouliční dráhy tím, že vagon pro náhlé objevení se auta prudce byl zabrzděn (rozh. Vážný 6405; tento případ jest současně příhodou v dopravě s hlediska zákona ze dne 5. března 1869). Inadaekvátní přímou škodou jest na př. kostní tuberkulóza poraněného údu; opáčně možno za nepřímé adaekvátní škody považovati ty, které způsobeny koňmi, autem splašenými, neb odlétnutím součástek předmětu nárazem auta rozbitého. Ve všech těchto pěti případech nutno uznati povinnost náhrady dle autozákona. — Mínění, jako by autom. ručení vztahovalo se jen na škody, vzniklé ze zvláštních nebezpečí automobilového provozu, zastávají na př. Bartsch, str. 10 a Heitzer, str. 47; stejně s námi Werner, str. 24. — Škodou pouze „při“ provozu, nikoli provozem jest na př., byl-li kdo jeda v autu raněn mrtvicí, či poškozen spolucestujícím, došel-li škody v tlačeni u pokladny pro autobusové jízdní lístky, neb hospodářskou, obchodní činností podnikatele provozu.

§ 5. Zač se neručí.

27 Zhruba vyjádřeno: Neručí se za škody automobilním provozem vzniklé, pokud stroj náležitě funguje a při obsluze jeho dbá se předepsané opatrnosti. Obráceně: ručí se za škody vzniklé I. vadnou funkcí auta, II. vadnou jeho obsluhou.

28 Rozeznáváme tedy:

I. Škody, které spadají na vrub závadě v zařizení automobilu. Za takové škody ručí se vždy, bez ohledu na to,

zdali opatrnostmi při provozu odvráceny býti mohly či nikoliv, zavinil-li je tedy ručící (případně osoby, kterých při provozu používá) či nikoliv. Dle zákona (§ 2, odst. 1., na konci) mohou závady toho druhu tkvít:

a) v povaze automobilu, totiž že zařízení nevyhovuje 29 požadavkům, kterým dle současného stavu techniky hledě ke svému určení vyhovovati má. Zařízení, které není s to snéstí namáhání, pro které jest určeno, které není způsobilé vykonávati svoje úkoly tak, jak má, jest vadným, nechť lze chyby jeho zevně seznati či zůstávají-li sebeúzkostlivější prohlídce skryty, dbáno-li při zhotovování veškeré potřebné pečlivosti či nikoli. V tom smyslu znamená „povaha“ automobilu v § 2, odst. 1., na konci „vadnou povahu“ stroje škodu způsobivšího (viz Dr. Grünhut v panské sněmovně 18. prosince 1907, str. 129 Manzova vydání A. H. G., Stein, G. Z. 1910, oproti Schauerovi, G. Z. 1908), nikoli nějakou „zvláštní“ povahu společnou všem vozidlům druhu „automobil“ ve srovnání s vozidly druhů jiných.

b) v činnosti automobilu, pokud jest „zvláštního“ způ- 30 sobu („Eigenart“), totiž způsobu jiného než býti má, by technicky vyhovovala, pokud činnost selže či jest nedostatečnou, tedy zkrátka, pokud jest činností „vadnou“. Vadná povaha a činnost nejsou přesně vzato nějaké protiklady, nýbrž jen vadnost s různých hledisek (statického a dynamického). Automobil není však vadným již proto, že zařízení jeho způsobilo škodu, když zlomení, selhání mohlo býti způsobeno mimořádným zatížením či jiným neobvyklým vlivem.

Zdůrazňujeme, že bezvýhradné ručení zahrnuje pouze vady 31 automobilu, nikoli veškeré vady provozu, zejména nevztahuje se k náhodným závadám nastalým v osobách při provozu zaměstnaných (a. c. zavinění jich). Stihne-li koho škoda takovouto náhodou (mrtvice, mdloba šoférova, jeho oslnění a pod.), dlužno ji posuzovati způsobem dole ad II. popsáným, totiž byla-li předvídatelna (dle zdravotního stavu řidiče a pod.) či nikoli. Totéž platí o náhodné závadě v jiném provozním materiálu než automobilu. Automobilista ručí tedy bezvýhradně jen za část t. zv. vnitřních provozních nehod Ungerových (Handeln a. e. G., str. 87).

II. Za škody ostatní, totiž takové, které nelze přičísti na 32 vrub vadnému stavu auta, se neručí, pokud je ani náležitá opatrnost při provozu automobilu odvrátiti nemohla, neboli, pokud

nelze žádné z osob při provozu činných přičísti nijaké viny (neodvratitelnost v relativním, subjektivním smyslu).

33 Osobami při provozu činnými rozumíme především ručící dle § 1, odst. 1.—4., dále osoby, kterých kterýkoli ručící („ein“ Haftpflichtiger, § 2, odst. 3.) při provozu užívá. K takovému použití stačí přenesení výkonu kterékoli činnosti při provozu, prací technických neb t. zv. vyšších, dohledu a pod., nerozhodno v jakém rozsahu neb na základě jakého poměru k ručícímu (trvale či přechodně, úplatně či bezúplatně). Kdož nehledě k volbě ručícího, veřejnoprávně pověřen jest dohledem nad osobou ručícího či jeho provozními výkony (poručník, opatrovník vlastníkův, zkušební komisaři při zkouškách strojů či osob) takovým provozním pomocníkem není.

34 Ručící nemohou vůči poškozenému se omlouvati jeden vinou druhého, poněvadž jsou solidárními dlužníky (§ 1, posl. odst.); vinou osob, které při provozu používají, nezprošťují se dle § 2, odst. 3., (kterěž ustanovení v tom směru rovná se § 8). Je-li jen jeden z uvedených vinen, jsou všichni ručící povinni náhradou.

35 Měřítka zavinění není subjektivní, dle přičetnosti a schopností toho kterého jedince, nýbrž objektivní: vyžaduje se péče odpovídající nebezpečí a obtížnosti automobilového provozu („vorschrifts- und sachgemäße Vorsichten“), způsobu účastenství při provozu (vlastník, řidič, pomocník) a normálním schopnostem k tomu potřebným (Isaac 186: Normalmensch, Durchschnittstypus); nezpůsobilost, neznalost rovnají se zavinění. Která opatření k odvrácení škod jsou potřebna, diktuje stav současně techniky a při rozsahu jich bude se v neposlední řadě přihlížeti k hospodářskému prospěchu provozu in abstracto: nelze žádati ochranná opatření tak nákladná, že by jimi automobilový podnik dotčeného druhu byl hospodářsky znemožněn. Řidič vinen bývá hlavně neopatrnou jízdou, vlastník, podnikatel provozu opomenutím při volbě personálu a při dozoru nad ním; vina ve výběru a v ošetření materiálu projeví se škodou vzniklou vadností automobilu, tedy škodou, při níž neodvratitelnost nepadá v úvahu. Právníckou osobu stihne nedostatek objektivní pečlivosti ať jejich orgánů, ať ostatních provozních pomocníků; obojí jsou vůči právnícké osobě provozními pomocníky dle § 2, odst. 3.

36 Událostí, nastalou náhodně osobě ručící či provoznímu pomocníku, lze se, jak již uvedeno, omlouvati, byla-li neodvratitelná.

Není-li viny, možno považovati za neodvratitelnou událost 37
i tu, která se častěji přihází v automobilovém provozu (vběhnutí chodce do jízdní dráhy, hřebík na silnici a pod.) a netřeba, by neodvratitelná náhoda vystoupila nadprůměrnou silou (jako vis major v pojetí absolutním, Exnerově, na př. blesk, zemětřesení).

Zvláštní místo zaujímají mezi neodvratitelnými škodami ty, 38
které způsobeny zaviněním někoho třetího nebo poškozeného samého. Zde rozumí se zaviněním vina subjektivní, předpokládající přičetnost; té nemá, komu pro duševní chorobu, přechodné pomatení smyslů (strach, opilství) chybí potřebná soudnost (viz rozh. Gl. U. 5028, 5590, 5639, 6130, ohledně nichž uvážiti dlužno, že § 1308 obč. zák. do III. dílčí novely 1916 měl místo „nedospělí“ slůvko „děti“). Třetími jsou všichni, kdož nejsou ani ručícími ani, jak již uvedeno, od ručících používáni při provozu automobilu způsobivšího škodu. Byla-li škoda způsobena subjektivně nezaviněným chováním osoby třetí či poškozeného (činem nedospělce, šilence, opilce a pod.), nehradí se, pokud lze ji považovati za neodvratitelnou. Opětujeme, že vina třetího či poškozeného jest jen species neodvratitelnosti.

Zásada, že nahrazují se škody zaviněné ručícími či jich po- 39
mocníky neb prameníci z vad stroje, platí i o škodách, které pocházejí ze splašení zvířat neb záležitosti v poškození zvířat pobíhajících bez dohledu na veřejných cestách (§ 2, odst. 2.). Tím jest řečeno, že i škody takto nepřímou, zvířaty způsobené považují se za škody automobilového provozu a že nebezpečenský moment, tkvící ve zvířatech jakožto živoucích, samostatně činných předmětech není okolností v každém případě zakládající neodvratitelnost a zbavující náhradní povinnosti; také není zaviněním škody již okolnost, že hospodář v kraji, kde to obvyklo, nechá pásti dobytek při cestě bez dozoru. Záleží opět na neodvratitelnosti škody. Ustanovení o zvířatech děkuje svůj vznik návrhu poslance Terlaga ku prvé vládní předloze zákona (str. 27 vyd. Manzova).

Uznáváje § 2 neodvratitelnost ve smyslu nezavinění za 40
skutečnost vylučující náhradu škody, vrací se zákon širokou měrou k zásadě ručení za vinu. Tuto jedinou, všeobecnou námitku nezavinění dělí zákon ve dvě skupiny: neodvratitelnost z důvodu viny třetího či poškozeného a neodvratitelnost z důvodu jiného. V této druhé skupině činí výjimku, že ručí se za

neodvratitelné škody, připadající na vrub vadám automobilu. Škody nezaviněné hradí ručící tedy jen pokud pocházejí z vadnosti automobilu neb z viny spoluručících či provozních pomocníků.

41 Ovšem stíhají žalovaného ručícího pro jeho důkazní břemeno i veškeré škody, kdež žalobce prokázal příčinnou souvislost škody s provozem, ale bližší původ škody zůstal nevysvětlen. Uvažme, že žalovaný musí pravidelně dokazovati, že škoda způsobena právě událostí, již se chce osvoboditi, kdežto žalobce uvádí pravidelně příčinnou souvislost jinou, neb při nejmenším musí žalovaný doplňovati příčinný řetěz žalobcův (vedený jen k provozu auta všeobecně) až k události, kterou se chce osvoboditi. Jen málokdy může vzítí skutková tvrzení žalobceva za svoje a popíratí pouze žalobcevy vývody z tvrzených skutečností.

42 Pokud škoda jen částečně pochází ze skutečností, za něž žalovaný neručí, to znamená, že právně rozhodnou příčinou škody jsou jednak skutečnosti, za něž žalovaný neručí, jednak však i ty, za které ručí, nebo že okolnostmi, za které žalovaný ručí, škoda byla zvýšena („škoda neb její rozsah“ § 2, posl. odst.), žalovaný osvobozuje se částečně. Bude hraditi jen onen díl škody, který odpovídá poměru významu té oné skutečnosti na celkovém výsledku („poměr příčinné spojitosti“, § 33, odst. 3., zák. z 8. července 1925, č. 172 Sb. z. a n.), případně jen škodu vzniklou z jeho ručební sféry (§§ 1302, 1304, obč. zák.). To platí zejména i tehdy, je-li na jedné straně zavinění žalobcevo, na druhé skutečnosti, které způsobují ručení žalovaného bez ohledu na jeho vinu; ani tu žalobcevo zavinění úplně náhradní povinnost nevyklučuje. Kdežto by dle § 1302 obč. zák. ručící se osvobožoval třetím, který škodu spoluzpůsobil, jen, dají-li se určití podíly toho onoho na škodě, osvobozuje se dle § 2, odst. 4., stejně jako spoluvinou poškozeného ve smyslu § 1304 obč. zák., již zjištěním, že třetí škodu spoluzavinil; podíl určí se volným uvážením okolností.

43 Uvedli jsme jako bezvýjimečně zavazující jen „vadnou“ povahu vozidla. Takovou není pouhý obvyklý vnější jeho zjev, způsobí-li splašení koní (rozh. Gl. U. 5527). Klouzání (smyk) kol jest vadou jen pokud jest nadnormální; ručí se zaň nadto i tehdy, lze-li je přičísti zavinění obsluhujících osob (tak rozh. Gl. U. 6480 a zejména Gl. U. 6574, též Vážný 6405; jinak starší rozh. Gl. U. 5263, 5590). Vadou jest neobvyklá délka auta (rozh. Gl. U. 5515), nikoli lesk jeho zevnějšku, zejména skleněné ochranné desky, v paprscích slunečních (rozh. Vážný 3092). Po-

stříkání blátem zavazuje k náhradě, je-li zaviněno (rychlá jízda!) či způsobeno vadnou konstrukcí (nedostatek blatníků). Prasknutí pneumatiky může být způsobeno vadou materiálu, zaviněním (nedbalé vložení do ráfku, nedostatečné napumpování, rozh. Vážný 8509), či neodvratitelnou vnější příčinou (sklo na silnici).

Předepsané a věcné opatrnosti („vorschrifts- und sachgemäße Vorschriften“). Již dle § 1311 obč. zák. stíhá i nahodilá škoda toho, kdo ji způsobil překročiv předpis daný k zabránění podobným nahodilým škodám. Ručící osoby, by zprostily se povinnosti náhrady, musí především prokázat, že dodržely v ý s l o v n ě zákonem stanovené opatrnosti o maximální rychlosti, vyhýbání, předjíždění, osvětlení a pod. Nelze ovšem říci, že by bylo nutno řídit se těmito předpisy bezvýjimečně za všech okolností (tak případně lze jeti i po nesprávné straně silnice: rozh. Vážný 6600, 6601, Vážný, trest. 2665, 3230). Zodpovědnosti ručícího není učiněno zadost již tím, že jízda dala se ve smyslu všech výslovných, šablonovitých předpisů (rozh. Vážný, trest. 1532, 1815, 2368, 2664, 3159). V každém okamžiku musí nadto býti zachována i opatrnost, zvláštní povaze provozu odpovídající. Automobily nepatří sice mezi předměty vypočtené v § 85 c) tr. zák., avšak provoz někdy děje se za zvláště nebezpečných okolností dle tohoto paragrafu (rozh. Vážný, trest. 1032, 1131, 1265, 1559, 1685, 1927, 2253, 2374, 2664, 2909, 3075), jimiž jsou na př. sniž, náledí (rozh. Vážný, trest. 1941), ostré zatáčky (rozh. Vážný, trest. 2565), frekventovaná ulice a křižovatka (rozh. Vážný, trest. 2374, 2664), zúžená silnice (rozh. Vážný, trest. 2755), přítomnost mnoha osob, zejména dětí (rozh. Vážný, trest. 2909, viz ale 3075), veliké zatížení auta (rozh. Vážný, trest. 2755, 2909). Těmto obzvláštním naskýtajícím se nebezpečím odpovídá požadavek stále nadprůměrné opatrnosti (§ 1299 obč. zák.) při provozu, vyjadřovaný tak, že řidič musí býti vždy pánem svojí rychlosti (§ 45, věta 1., nař. min. vnitř. z 28. dubna 1910, č. 81 ř. z.), čili, že musí býti připraven na všechny možnosti (rozh. Vážný, trest. 2667, 2754). V ruchu dopravním smí a musí jak řidič auta, tak řidič vozidla jiného druhu při svém jednání počítati s tím, že i druhý zachovává jízdní předpisy a náležitou opatrnost (rozh. Gl. U. 4965, 5589, 5943, 6055, Vážný 2607, 4364, Vážný, trest. 2666; σ nadprůměrné opatrnosti, jíž dbáti má velkoměstský chodec, viz rozh. Gl. U. 5014, 5482, 5512, 6619, 7211, Vážný 8403), jakož i že jest v moci normálních tělesných i duševních schopností (na př. že není hluchým: rozh. Vážný, trest. 1927), které odpovídají jeho vzezření (jinak u chodce dospělého, jinak u dítěte: rozh. Gl. U. 5639, Vážný, trest. 2909). Uvedme ještě z judikatury některé právní věty ohledně zavinění při jízdě autem. Jízda středem volné silnice není o sobě ničím nedovoleným, ba jest pravidlem, ale při setkání s povozy musí býti včas připravováno uhnutí na levou stranu (rozh. Vážný 2711, Vážný trest. 2565, 2666). Hadovitá jízda po silnici jest tehdy povinností, nařizují-li ji silniční orgánové, hledě ke stavu silnice (rozh. Vážný 5621). Jízda po banketu jest zaviněním (rozh. Vážný trest. 3075). Zejména opatrně, t. j. zejména pomalu, má jeti řidič tam, kdež, jak jsme uvedli, jízda se děje za zvláště nebezpečných okolností. Rovněž na příklad, je-li v cestě překážka (rozh. Gl. U. 5014), lze-li tušiti náledí

(rozh. Vážný 8234), je-li chodec netečným k signálům (rozh. Gl. U: 6344, Vážný trest. 2253), nebo přechází-li silnici (rozh. Vážný trest. 2948), vystupují-li lidé z tramvaje (rozh. Gl. U. 5743). V zásadě, totiž dbá-li náležitě opatrnosti, nelze přičítati chodci za vinu, vkročí-li do jízdní dráhy (rozh. Vážný 150); ovšem jde-li chodec mimo jízdní dráhu a není-li z jeho chování patrnou nebezpečí, nezodpovídá řidič za nenadálou chodcovu neopatrnost (rozh. Vážný trest. 2666), jakož ani pouhá přítomnost osob na silnici není o sobě nijakou zvláště nebezpečnou okolností (rozh. Vážný trest. 3075). Nutno-li přiblížiti se autem k chodníku, povinností zvláště pomalá jízda (rozh. Gl. U. 6140, Vážný 8172); takovým přiblížením není $\frac{1}{2} m$ od chodníku (rozh. Vážný 8403). Opatrnou jízdu vyžaduje předjíždění (rozh. Vážný trest. 3329). Křižovatky vyžadují rovněž nadobýcej opatrnou jízdu (rozh. Vážný 2863), a to netoliko při projíždění, ale i předem a potom, dle okolností (rozh. Vážný trest. 2374, Vážný 6405). Služba dopravního strážníka vyžaduje, by veškerá vozidla jemu — ne on jim — ustoupila z cesty (rozh. Gl. U. 5967). Před odchýlením z přímého směru dlužno dáti znamení ostatním vozidlům (rozh. Vážný trest. 2804, 2858). Všeobecně považována jest za křižovatku „místní situace různých křižicích se jízdních drah“ (rozh. Vážný trest. 2858), kde oba směry současně slouží veřejné dopravě (rozh. Vážný 7958). V městech jest křižovatkou i takový roh ulic, kde nestojí dopravní policejní služba (rozh. Vážný trest. 2374), rovněž kde jedna ulice jen ústí do druhé, aniž se křivovaly po obou stranách (rozh. Vážný 8559), a též vyústění okresní silnice (polní cesty) do silnice hlavní jest pravou křižovatkou (rozh. Vážný 4545), nikoli nějakou místní situací křižovatce jen obdobnou (jak mýlivě rozh. Vážný trest. 3203). Naopak není křižovatkou silniční přejezd dráhy se závorami (rozh. Vážný 7958), ani výjezdy z vrat do ulice (rozh. Vážný trest. 2018, 2858). „Uzavřenou osadou“ jsou domky, stojící po obou stranách silnice (rozh. Vážný trest. 2368) a jest jí celý okruh takovéhoho seskupení, byť uvnitř okruhu místem nebyly budovy tak těsně vedle sebe jako v úsecích jiných, snad tu a tam vystavěny jen po jedné straně silnice (rozh. Vážný trest. 3203). K posouzení, jedná-li se o uzavřenou osadu, netřeba znalce, stačí soudcova všeobecná zkušenost (rozh. Vážný trest. 2664). Výstražná znamení mají býti dávana zásadně houkačkou, nikoli na př. voláním (rozh. Gl. U. 5014), a to ani z přílišné dálky, ani v těsné blízkosti nic netušícího passanta (rozh. Gl. U. 5527, 7211, Vážný trest. 2930). Není-li vůz za tmy osvětlen, jest to zaviněním (rozh. Vážný trest. 2729), ale i mimo město stačí stlumená světla, je-li jen jízdní dráha dostatečně osvětlena (rozh. Vážný 5948). Závodník či k závodu trainující není vázán na uzavřené dráze jízdními předpisy, naopak ostatní, kdož dráhy chtějí použiti (vracející se od cíle a pod.) musí dbáti zvýšené opatrnosti (rozh. Vážný 7603). Nepatrné jednání svoje nemůže řidič omlouvatí tím, že byl mylně informován, an se má sám přesvědčiti (rozh. Vážný trest. 2885). ani že byl vázán služebními instrukcemi (rozh. Vážný 3818).

Plašení koní nesmí řidič nechati nepovšimnuto (rozh. Vážný trest. 838, 979), zejména jedná-li se o větší množství (transport) koní (rozh. Vážný trest. 2885) či dává-li kočí znamení, že koně se auta lekají (rozh. Váž-

ný 7908). Ovšem není třeba dbáti každého vyzvání kočího k zastavení auta, pokud oprávněnost jeho upozornění není patrna z chování se zvířat (rozh. Gl. U. 5221); naopak není povinností kočího, znamení dávatí (rozh. Gl. U. 5053). Neopatrností je, předjížděti vůz těsně u koní (rozh. Vážný 1995) a i náhlé spuštění motoru v blízkosti koně (rozh. Vážný trest. 2885).

Pro námitku zavinění či spoluzavinění poškozeného samozřejmě 46 není třeba ještě zvláště dokazovati neodvratitelnost, poněvadž ta eo ipso zaviněním druhé strany je dána (viz rozh. Gl. U. 5340); zavinění poškozeného není vyloučeno trestním odsouzením řidiče (rozh. Gl. U. 5390) a i třetím, který byl trestně zproštěn, kdežto řidič odsouzen, lze se omlouvatí, poněvadž civilní soud dle § 268 c. ř. s. jediné odsuzujícím trestním nálezem jest vázán (rozh. Vážný 8207). Zaviněním není, vyskočil-li poškozený z auta klouzajícího po náledí ke srážu (rozh. Vážný 3818), ale jest spoluvinen, kdo účastní se jízdy auta věda, že děje se za nenormálních okolností, že na př. řidič není způsobilým (rozh. Vážný 6806).

Třetím jest při srážce aut vůči ručícím za auto jedno řidič 47 auta druhého a mohou se tedy omlouvatí jeho zaviněním (rozh. Vážný 7305, opačně Gl. U. 6459, Vážný 8564). Platí omluva osobami § 1, které v daném případě neručí (provozní podnikatel vinou vlastnickovou). Že poškozený nemá proti zavinivšímu třetímu v daném případě nijakého nároku, jest nerozhodno (rozh. Vážný 6807). Jen tehdy nelze se omlouvatí vinou třetího zaměstnaného při provozu, bylo-li jeho použití při provozu v souvislosti s jeho zaviněním, nikoli, zavinil-li škodu jednáním mimoslužebním a pod. Použitím při provozu není ovšem pouze služební či jiný trvalý právní poměr (rozh. Vážný 6806). Pokud ručící sám potřebných znalostí nemá, jest povinen úkony provozní obstarávatí způsobilými třetími.

§ 6. Škoda a její náhrada.

Stanovili jsme způsob vzniku hrazených škod tak, že jich 48 právně rozhodující příčina tkví v provozu automobilu.

Škoda, takto povstalá, má-li býti hrazena dle našeho zákona, musí záležeti buď v dotčení (poškození či ohrožení) integrity osoby, tedy jejích tělesných a duševních schopností, buď v porušení věcí hmotné (věci ve smyslu na př. §§ 653, 1455 obč. zák.), mající cenu odhadní (§ 1323 obč. zák., § 1, odst. 1.; *damnum corpore corpori datum*). Tím vyloučena škoda na osobních statech cti a svobodě jakož i škoda vzniklá pouze zásahem věcí nehmotných, práv; ovšem, byla-li poškozena věc hmotná, může požadovati náhradu netoliko věcně, ale i obli- gačně k věci oprávněný. Na druhé straně, byla-li poškozena osoba, náhrada přísluší netoliko jí, ale i tomu, komu vznikly výlohy (§§ 1325, 1327 obč. zák., na př. lékař, pohřební ústav,

úrazová pojišťovna za vyplacené pojištěné obnosy) a v případě smrti zasažené osoby ti, o něž dle zákona měla pečovati (§ 1327 obč. zák.). Určuje se tedy dle §§ 1323, 1325, 1327 obč. zák. netoliko c o se hradí, nýbrž i k o m u (opačně Wehli, G. Z. 1908, str. 406).

49 a) Poškozena-li věc, má ručící uvést vše ve stav předešlý, a není-li to dobře možno, nahraditi pouze skutečnou škodu, nikoli i promeškaný zisk (§ 1, odst. 1., § 1323 obč. zák. „odškodnění“). Výše škody zjistí se odhadem dle řádné či obecné ceny věci poškozené, kterou měla v době, kdy škoda vzešla (§§ 1323, 1332 obč. zák.). Kdož by domáhal se náhrady ušlého zisku, shlazení urážky (§§ 1323 posl. věta, 1324 obč. zák.) neb náhrady ceny mimořádné, totiž ceny, kterou věc má právě pro něho, pro jeho majetkové a osobní poměry, či žádal dokonce cenu zvláštní obliby (§ 1331 obč. zák.), musí prokázati příslušné předpoklady obecného občanského práva (§ 7), totiž odpovídající stupeň viny ručícího.

50 b) Poškozena-li osoba, dlužno hraditi léčení, zisk promeškaný i zisk, který ujde poraněnému v budoucnosti pro zmenšení jeho výdělečné schopnosti, zaplatiti přiměřené bolestné (§ 1325 obč. zák.) náhradu za zohyždění (§ 1326 obč. zák.) a zemře-li poraněný, vedle útrat i to, oč pozůstali, o něž zemřelý ze zákona byl povinen pečovati, byli zkráceni (§ 1327 obč. zák.), (§ 1, odst. 1.).

51 Automobilový náhradní nárok nezakládají škody

A. vzniklé osobám ručícím samým (§ 3);

B. způsobené na osobách či věcech škodným silostrojem dopravovaných, z čehož ovšem platí výjimky (§ 4, odst. 1.);

52 C. způsobené osobě vojenské (§ 4, odst. 2.).

ad A. Když událostí, nastalou při provozu automobilu, poškození ručící sami (řidič, vlastník, provozní podnikatel či neoprávněný uživatel § 1), neb jejich věci, škoda nezakládá jim nároku na náhradu dle autozákona (§ 3, odst. 1.); takový nárok mohl by směřovati zase jen proti osobě z autozákona ručící, a to buď proti tomu, kdo spolu s poškozeným ručí za provoz téhož auta, nebo, vedle toho, proti osobám ručícím za auto jiné, pokud škodná událost nastala zároveň i při provozu tohoto jiného automobilu (setkáním se více automobilů, zejména, ale ne nutně, při jich srážce (§ 3, odst. 2.). Okolnost, že po-

škozený jest zároveň osobou dle autozákona za touž událost ručící, zbavuje jej náhradního nároku.

Když škodná událost nastala současně jednak v provozu 53 automobilu, jednak v provozu podniku železničního, ručícího dle zák. z 5. března 1869, č. 27 ř. z., neb dle zák. z 12. července 1902, č. 147 ř. z., jinak řečeno, setkáním obou druhů prostředků dopravních (zase zejména jich srážkou, nárazem auta na provozní zařízení dráhy), na jedné straně nemají poškození, současně za automobil ručící, proti dráze nároků na náhradu škody dle citovaných železničních ručebních zákonů, na druhé straně nemá železnice pro škodu jí vzniklou nárok na náhradu dle zákona automobilového (§ 3, odst. 2.).

Ručící za automobil či železnici musejí škody si vyrovná- 54 vati dle ustanovení obecného občanského práva (§ 3, odst. 3.).

Na srážky automobilů s jinými nebezpečnými podniky, na 55 př. letadly (zák. z 8. července 1925, č. 172 Sb. z. a n.), předpis § 3 se nevztahuje. Vůbec platí jen o vozidlech či ručících z autozákona, nikoli na př. pro auta dle § 5 a pro nároky automobilového řidiče vojenského dle § 1, odst. 2.

Náhradní nároky osob třetích, t. j. těch, které neručí ani 56 za žádné z aut ani za železnici posuzují se nedotčeně dle zákona upravujícího ručení toho onoho vozidla, totiž buď dle automobilového, buď dle železničního zákona. Pokud by poškozený mohl náhradu téže škody žádati jednak dle automobilového zákona na automobilistech, jednak dle železničního zákona na dráze, jsou mu obojí (všichni ručící za auto i za železnici) závázáni rukou společnou a nedílnou (§ 3, odst. 4.). Ač nárok téhož věřitele opřen tu o různý právní a leckdy i skutkový základ, není závady považovati dlužníky za solidární (stejně jako osoby § 1, posl. odst., viz č. 78—79), kdyžtě závazky všech zanikají, jakmile jeden plnil dlužný předmět (viz Sedláček, Obl. I., čl. 264, 265). Ovšem solidarita dosahuje jen potud, pokud ten který ručící v daném případě vůbec jest náhradou povinen (neosvobodí-li se na př. automobilista dle § 2) a jen potud, pokud dlužná plnění jsou totožna. Za to, oč některý povinen více než druhý, ručí jen on (dráha neručí za poškození věcí dle § 1. zák. z 5. března 1869, č. 27 ř. z.). Třetími osobami jsou i ti, kdož (příp. jichž věci) vezli se v autu či železnici, ovšem nárok jejich vůči ručícím za auto, v němž vezení (tedy nikoli i vůči autu druhému), může býti vyloučen dle § 4.

57 ad B. Když událostí, nastalou při provozu automobilu, poškozeny osoby či věci právě autem dopravované (škoda je v příčinné souvislosti s dopravou škodným autem), škoda nezákládá nároku na náhradu, ledaže doprava se dala

58 a) za úplatu,

b) v živnostenské dopravě osob a věci,

c) ve službách či k příkazu jedné z osob ručících (§ 4, odst. 1.).

a) Za úplatu znamená, že ručící získal (byť ne přímo od poškozeného, ale s jeho strany) za dopravní výkon jakoukoli majetkovou protihodnotu, hodnotě výkonu přibližně se rovnající.

59 b) „Živnostenskou“ jest doprava provozovaná samostatně v úmyslu, opatřiti si tímto způsobem trvalý pramen výdělku. Stanovisko živnostenských předpisů či zda jim vyhověno nerozhoduje. Doprava musela se státi „v“, t. j. uvnitř dopravy živnostenské, totiž dopravní výkon konán ve svrchu uvedeném výdělečném úmyslu, buď jakožto výkon pro dopravovaného zvláště prováděný nebo jakožto výkon, konaný pro neurčené cestující či zboží („k potřebě jednoho každého pohotově“ § 15, č. 4 živn. řádu), kteréhožto veřejného výkonu poškozený v daném případě použil. Nevadí, že třeba úplaty neposkytl, ať právem, ať protiprávně (nepřihlásiv se o lístek). Ovšem nelze říci, že by podnikatel ručil za toho, kdo dopravuje se jakožto slepý pasažér nikoli vmísiv se mezi cestující, nýbrž způsobem, při němž nelze mluvit o podnikovém dopravním výkonu (drže se podvozku, uvnitř některého zavazadla a pod.), takže podnikatel o něm ani nevěděl, ani věděti nemohl.

60 c) Dopravou ve službách či k příkazu rozumíme, podrobí-li se poškozený (svoji osobou či svojí věcí) dopravě, vykonávaje buď trvale, buď ojediněle, avšak ve smluvním poměru, nějakou práci pro ručícího, veden motivy egoistními, za úplatu, kteréžto motivy uvádějí jej v jistou hospodářskou závislost na ručícím. Podkladem může býti smluvní poměr druhu nejrozmanitějšího (viz Sedláček, Obl. II., č. 251) (smlouvy v nejširším smyslu, i t. zv. nevlastní veřejnoprávní: státní úředník jest ve službách státu) a to, vůči kterémukoli z ručících („einer“). Mimosmluvní, neegoistní „služba“, na př. ukazuje-li kdo z ochoty cestu, při-

sednuv k řidiči, nestačí. Samozřejmě nelze posuzovati dle § 4, odst. 1., nároky řidiče, který jakožto ručící jest jich zbaven již v § 3.

Pokud v případech a)–c) podrobeny automobilovému ručení škody na dopravované osobě či věci, doznávají modifikace smluvní závazky mezi ručícím a poškozeným. Tím, že dle § 2, odst. 1., ručí podnikatel bezvýhradně za vady vozidla, zostřují se jeho závazky při dopravě osob a věcí za úplatu či po živnostensku oproti smlouvě o dílo §§ 1151–1152, 1165–1171 obč. zák., kdež ručí jen za svoje lidi (§§ 1165, 1316 obč. zák.), dále při dopravě ve službách jeho potud, že dle §§ 1157, 1311 obč. zák. ručí za nahodilou škodu, jen pokud vznikla nedbáním předpisů o zaměstnancově bezpečnosti. Naopak závazky povozníka dle čl. 390–421 obchod. zák. převyšují autozákon (nehledě ke čl. 395, odst. 2.), ježto povozník nemůže odvolávati se na zavinení třetí osoby a důkaz vyšší moci dle čl. 395, odst. 1., obchod. zák. jest užší než neodvratitelnost dle § 2, odst. 1.; zmocnitel dle § 1014 obč. zák. ručí konečně za každou nahodilou škodu ex causa mandati, v čemž také jeho smluvní závazek jest širší. Ustanovením § 4, odst. 1., doznává i omezené ručení státu za zásilky poštovní rozšíření oproti VII. dílu nař. ministra obchodu ze dne 22. září 1916, č. 317 ř. z. (k tomu nař. vlády republiky československé ze dne 9. listopadu 1922, č. 372 Sb. z. a n.), pokud poštovní zásilka poškozena při automobilové dopravě.

ad C. Byla-li osoba vojenská ve službě poškozena vojenským autem, posuzují se náhradní nároky její i jejích příslušníků vůči státu výhradně dle předpisů o zaopatření vojska (§ 4, odst. 2.). Nezáleží, byla-li autem vezena, řídila-li je či přišla k úrazu jsouc vně auta. Dle automobilového zákona posuzují se nároky vojenské osoby, poškozena-li mimo službu, poškozena-li autem nevojenským; dle občanského práva nároky vůči vojenskému řidiči a povinným jiným s výjimkou státu. Vojenské zaopatřovací požitky řídí se zejména zákonem ze dne 17. února 1922, č. 76 Sb. z. a n., a vládním nařízením ze dne 6. října 1923, č. 186 Sb. z. a n.

Dle automobilového zákona posuzuje se škoda pojišťovny úrazové, vzniklá výplatou pojištěných obnosů (rozh. Vážný 1628, 7102); vzdání poraněného tu povinného neosvobozuje (rozh. Vážný 5088); výši škody jest jen to, co poraněný mohl na škůdci požadovati, nikoli vše, co po-

jištovna vyplatila; soud jest vázán výrokem úrazové pojištovny (rozh. soudu), že jde o podnikový úraz (rozh. Vážný 7102). — Současně ručící ve smyslu § 3 jsou jen ti poškození, kteří právě v daném případě ručí, nikoli na př. vlastníků, nejsoucí provozním podnikatelem. Automobil musel býti v provozu při vzniku škody; nestačí na př., že byl drahou dopravován. Za setkání ve smyslu § 3 považovati dlužno i náraz auta na železniční závory (rozh. Vážný 2370) neb prudké zabrzdění pouliční dráhy, by zabráněno srážce s autem (rozh. Vážný 6405). Třetími poškozenými vůči jednomu autu, kdož jeli v autu druhém (rozh. Vážný 7305, 8467) či ve voze dráhy (rozh. Vážný 6405). Naopak mohou ručící za auto jedno omlouvat se vinou řidiče auta druhého jakožto zavinvší osobou třetí (rozh. Vážný 7305, jinak Gl. U. 6459, Vážný 8564). Třetí srážku zavinvší, neručí s auty a železnici solidárně, nýbrž jen za onen díl škody, jímž se auta či železnice pro vinu jeho ručení zprostily. Srazil-li se auto, § 5, se železnici, ručí auto třetím dle obč. zákona, železnice dle železn. zák. (rozh. Vážný 8447). Bezplatně vezená osoba nemá autonároku právě jen proti ručícím za auto, jímž jela, ale má jej vůči ručícím za auto, s nímž nastala srážka (rozh. Vážný 7305). Osoba, kterou zdarma svezl ten, koho podnikatel dopravoval za plat, má náhradní nárok vůči podnikateli, neboť v úplatě, kterou podnikatel dostal, obsažena i úplata za poškozeného (rozh. Vážný 5581, 6807). Ten, kdo při živnostenské dopravě svezl zdarma řidičem, aniž podnikatel o něm věděl neb věděti mohl, není vezen v živnostenské dopravě (rozh. Vážný 6541). Živnostenskou dopravou rozuměti samostatný dopravní podnik, nikoli dopravu provozovanou jen při jiném živnostenském podniku (rozh. Gl. U. 7356). Ve službách společnosti s r. o. jest i její jednatel, poněvadž službami nejsou jen výkony manuální, nýbrž i práce, t. zv. vyšší (rozh. Gl. U. 6851). K příkazu jede lékař k nemocnému v jeho voze (rozh. Gl. U. 6622), právní zástupce k jednání ve voze klientově (rozh. Gl. U. 7656). Příkaz, t. j. daný ručící osobou poškozenému (rozh. Gl. U. 7356). Příkazem osoby hospodářsky nadřízené není ovšem „příkaz“ (= rada) lékaře, by nemocný lékařovým autem dal se dopravit do nemocnice a j. Dopravným předmětem jest vůz autem tažený a osoby či věci v něm.

§ 7. Ručící.

64 Řidič jest osobou na prvním místě mezi ručícími uvedenou (§ 1, odst. 1.); rozumíme jím toho, kdo v čase provozním, kdy příčina škody vzešla, bezprostředně působil na zařízení silostroje, aby směr a rychlost jeho pohybu ovládal. Není řidičem každý, kdo při provozu auta vůbec jest činným neb kdo jen za řidiče byl ustanoven, ale v rozhodné době funkcí svých nevykonával. Každý řidič zbavuje se svého automobilového ručení tím okamžikem, kdy ujme se řízení jiná, byť nezpůsobilá osoba; zůstává případně občanskoprávně zavázán ze své viny (předání

auta nezpůsobilému) a může býti trestně zodpověden. Pojem řidiče vychází od pohybu auta, ale poněvadž bez samostatného pohybu není provozu a poněvadž samostatný pohyb není možný bez řidiče, lze každou provozní škodu přičítati řidiči, byť nastala mimo pohyb auta (vztahuje se na pohyb minulý neb nastávající).

Vojenskými jsou veškeré osoby, které dle §§ 11—17 zák. z 5. července 1912, č. 131 ř. z. ve znění zák. z 19. prosince 1918, č. 89 Sb. z. a n., dále dle § 9 zák. ze dne 26. prosince 1912, č. 236 ř. z. jsou podrobeny vojenské trestní soudní pravomoci. Osoby ty neručí jako řidiči z autozákona, pokud řídily u výkonu své služby (§ 1, odst. 2.); ručí tu jen občanskoprávně.

Vedle řidiče uvaleno ručení dále na vlastníka či spoluvlastníka silostroje (§ 1, odst. 1.). Hledě však k § 1, odst. 3., není ručení spojeno s poměrem vlastnickým o sobě, nýbrž s výkonem provozu na vlastní účet a nebezpečí, neboli s t. zv. provozním podnikatelstvím a vlastník ručí jen tehdy, je-li současně provozním podnikatelem; není rozhodným, kdo po právu vlastníkem jest, nýbrž kdo provozem skutečně vykonává převážnou část vlastnických oprávnění. Takový vnější poměr jest třetím osobám nejjřejmější a důkaz jeho pravidlem nejsnazší.

Osobou, které jízdní silostroj byl přenechán k provozu na vlastní účet a nebezpečí neboli provozním podnikatelem (§ 1, odst. 3.) dlužno rozuměti toho, kdož odvozeně nabytí faktické, právně chráněné moci nad vozidlem v tom rozsahu, jenž umožňuje jemu hospodářsky samostatně využítkovati jízdní způsobilost vozidla. Provozní podnikatel ručí za škody, nechť je vlastníkem vozidla či nikoli; pokud vlastníkem není, ručí na místě jeho, jak již řečeno. „Podnikatel“ není pojat v přesném smyslu národohospodářském, nýbrž znamená kterýkoliv podmět provozní činnosti pojaté jakožto celek. Slovem „přenechán“ vyjádřeno odvozené nabytí faktické moci a to buď od vlastníka, buď od provozního podnikatele předchozího; původní nabytí osvobozuje dříve ručícího buď jakožto protiprávní čin dle § 1, odst. 4., neb, není-li objektivně protiprávním, jakožto původní nabytí vlastnictví. Hospodářsky samostatně (na vlastní účet a nebezpečí) v naší definici znamená, že zisk a ztráta provozu stihá podnikatele jakožto jeho podnikatelské riziko. On musí nésti výlohy provozu a běře jeho prospěch, byť spočíval tento

prospěch jen v přímém osobním upotřebení vozidla. Nebezpečí nahodilé zkázy či poškození stroje nemusí proto ještě naň býtí vloženo. Podnikatel vyžítkuje jízdni způsobilost vozidla, t. j. jeho hodnotu spotřební oproti hodnotě směnné, která se vyžítkuje zcizením.

68 Předchozí ručící neosvobozuje se nudo pacto, nýbrž předáním faktické moci nad vozidlem v rozsahu, odpovídajícím samostatnému hospodářskému využití. Takové využití předpokládá zejména i určitý čas o v ý rozsah faktické moci, takže přenechání státi se musí na určitou odpovídající dobu, byť snad tato poté ve skutečnosti dodržena nebyla. Odvozena od vlastníka (přímo či prostřednictvím jiného podnikatele), požívá faktická moc provozovatelova nutně i ochrany právní (při nejmenším jakožto detence), byť nebyla situace jeho právně vždy bezvadnou; jediné zjednav svému nástupci dispoici autem i právně chráněnou, vlastník zbavuje se ručení jakožto rubu přenechané dispoiční moci. Provoznímu podnikateli postačí způsobilost k právům, neboť i nezpůsobilý k právním činům jest právně chráněn ve své faktické moci.

69 Pro výlučnost podnikatelského panství nemůže automobil býtí přenechán současně více podnikatelům od sebe neodvislých, spolupodnikatelé musí se vždy sjednotiti v jednotný podmět provozního výkonu.

70 Ručení vlastníka či provozního podnikatele přestává bezprávným odnětím auta z jejich faktické moci a na jejich místo nastupuje uchvatitel (§ 1, odst. 4.). Tento případ liší se od přenechání k provozu ve smyslu § 1, odst. 3. tím, že:

71 1. třeba jednání bezprávného vůči podnikateli provozu (bezprávi objektivní). Odnímatel může býtí v dobré víře (mýlil se, pokládal cizí auto za vlastní či předpokládal — dle subjektivního výkladu okolností — souhlas provozovatelův). Jednání není ovšem vůči provozovateli více bezprávným, bylo-li lze souditi z okolností (chování provozovatelova) dle obecného názoru (§ 871 obč. zák.), že souhlasí s použitím, tedy zaval-li podnikatel příčinu k nesprávnému výkladu svojí vůle. Jinaká zavinění provozovatelova (ledabylé uschování) uchvatitele ručení nezprošťují. Objektivně bezprávné jednání může se jeviti jako skutková podstata trestného činu, ovšem trestní posouzení významu činnosti více jednajících osob není směrodatným: ru-

čící může být na př. návodcem oproti pachateli, svému zmocněnci, který v ručení nevstupuje.

2. stačí jakékoli odnětí volnému nakládání, rozumí se 72
faktickému (pouhé neoprávněné právní dispozice nerozhodny), není třeba nabytí dalekosáhlé faktické a právní moci provozního podnikatele. Automobil jest tehdy odňat volnému nakládání ručícího, není-li dle obecného nazírání vůle ručícího více směrodatnou při výkonu faktické provozní moci nad vozidlem.

Faktická moc usurpatorova jest výsekem moci podnikatelské, nestačí, vybějí-li se neoprávněné nakládání ve směrech, které nejsou pojmovým obsahem faktické moci podnikatelovy, na př. kdo neoprávněně použije auta jako cestující. Taktéž 73
dispozice řidičovy ohledně rychlosti a ostatních detailů jízdy, obsluhy stroje, nejsou podnikatelskými, nýbrž řidičskými; nedbáno-li tu podnikatelovy vůle, porušuje se snad služební smlouva, ale ani kdyby jednání ta byla trestna, panství podnikatelovo a jeho ručení jimi dotčeno není. Moc uchvatitelova nemusí ani časově či obsahově dosahovati moci podnikatelovy, stačí zcela přechodné použití auta, ani nemusí požívatí právní ochrany (pokud dovolena § 344 obč. zák. svépomoc).

Automobil odňat volnému nakládání, nabude-li faktickou 74
moc osoba, již provozovatel neustanovil (aspoň mlčky, případně dodatečným schválením), nebo pokud ustanovená osoba odchýlí se od příkazatelovy vůle překročením jí svěřené působnosti do té míry, že její jednání nelze více považovati za jednání příkazní. Nestačí takové samostatné jednání, které zahrnuto v okruhu působnosti, ponechaném ustanovené osobě, ať pojmově jako nutný důsledek jejího ustanovení, ať dle obecného názoru, ať výslovně od příkazatele, byť jednání to bylo v odporu se řádným plněním služby. Takovým bývá svezení osob na „černo“ s menším případným odchýlením od směru a doby přikázané jízdy. Jakmile ustanovená osoba překročí rámec své působnosti, jedná-li z jakýchkoli důvodů (t. j. mimoslužebních) proti projevené či obvyklé vůli ručícího, tento se osvobozuje a jednající vstupuje na jeho místo. Tak tomu jest nejen, podniknuta-li jízda „na černo“ od počátku do konce plně svévolně, ale i když přikázaná jízda provedena s podstatnou místní či časovou odchylkou od příkazu. Časovou: řidič, který na dobu nad obyčej

dlouhou zastaví se s vozem v hostinci, odnímá svému pánu volně nakládání (Arndt, str. 19).

75 Jak již naznačeno, odnětí vozidla nemusí býti vykonáno osobně, možno i zástupcem. Současné a samostatné uchvácení více osobami stejně nemožno jako provozní podnikatelství.

76 Vlastník či provozní podnikatel, zbavení moci nad vozidlem dle § 1, odst. 4., zůstávají občanskoprávně zavázáni, jsou-li vinni odnětím (na př. pro nedbalé uschování vozidla); též jen občanskoprávně ručí tu za své lidi. Je-li provozní pomocník (zejména řidič) odnětím vinen či sám odnímatelem, zprošťuje se jeho pán tímto jeho jednáním, ač by jinak plně zodpovídal za pomocníkovu vinu při provozu dle § 2, odst. 3. Speciální § 1, odst. 4. vylučuje generální § 2, odst. 3.

77 Také osoba dle § 1, odst. 4. má veškeré námitky § 2 proti nároku na náhradu škody, protiprávné její jednání může mít význam v jejím poměru ku provozovateli či vlastníku auta neb jako občanskoprávní důvod vyššího rozsahu náhrady škody, způsobené jízdou (§§ 1311, 1331 obč. zák.).

78 Jsou-li podmínky ručení za jednu škodnou událost splněny u více ručebních podmětů, jsou zavázáni rukou společnou a nerozdílnou (§ 1, posl. odst., §§ 891, 893—894, 896 obč. zák.). Podmínky ručení musejí býti splněny ohledně každého jednotlivého ručícího; tak ručí ze spoluvlastníků jen ten, kdo podniká provoz. Společně ručí jen jednotlivé ručící subjekty (vlastník, podnikatel, uchvatitel), nikoli osoby, které případně skládají ten který ručící subjekt (je-li provozovatelem společnost, ručí společníci jen dle svého společenského poměru).

79 Ručící mohou se dohodnouti, v jakém poměru mezi sebou o náhradu škody se rozdělí. Není-li mezi nimi takového platného (dobré mravy!) ujednání, nesou škodu rovnými díly, nezavinil-li ji žádný z nich (§§ 896, 1302 obč. zák.); zavinil-li ji jeden z nich, povinen náhradou sám (§ 1313 obč. zák.). Jen za podmínek obyčejné žaloby o náhradu škody mohou ručící uplatňovati škodu, vzniklou jim zaplacením náhradních nároků poškozeného proti třetí osobě, škodu zavinivší, jejíž vina však je ručení nezabavuje a která současně není solidárně ručící — tedy osobě § 2, odst. 3., s výjimkou nevojenského řidiče.

Stačí k odůvodnění žaloby, prokáže-li se, že osoba postihovaná jako řidič ovládala jedno z více samostatných řídicích zařízení silostroje. Žalovaný se vyviní protidůkazem, že ve skutečnosti řídil druhý. Pro-

cesní význam, spolužalován-li řidič s provozovatelem: lze vyslyšati jej jen jako stranu (§ 373, odst. 4. civ. s. řádu). O trestní zodpovědnosti zkoušeného chauffeuru, dohlížejícího na osobu automobil řídící, viz rozh. Vážný trest. 2885, 3329. I stát ručí jako vlastník či provozovatel auta, zejména i vojenského (rozh. Gl. U. 6620, Vážný 1995, 3561), poštovního (rozh. Vážný 3818) a j. Samozřejmo, že ručí i vlastník nezletilý (rozh. Gl. U. 6444) a že nabývá se vlastnictví koupeného auta, v úschově prodatele ponechaného, dá-li na něm kupitel svými lidmi prováděti opravy (rozh. Vážný 2035).

Podnikatelstvím jest faktická moc uživatele, poživatele, vypůjčitele, výprosece, nájemce, kupitele s výhradou vlastnictví, pokud má uvedený rozsah a směřuje k hospodářsky samostatnému využitkování. Tak kdo si vypůjčí auto jen k řidičské zkoušce (rozh. Vážný 4435), neb kdo najme si za pevnou sazbu autodrožku, když náklady provozní zůstávají půjčiteli, pronájemci, podnikatelem provozu se nestává; jinak hradí-li sám přímo provozní náklady (viz vysvětlivky k II. vládnímu návrhu autozákona u Manze, A. H. G., str. 68). Kdož o provozní náklady či zisk určitou kvotou se dělí, tvoří podnikatelské společenství (rozh. Gl. U. 7289, viz i Vážný 3606, 8509). Pouhá zástavní či schovací detence podnikatelství není, podobně faktická moc osoby, již auto dáno k určité opravě, byť byla oprávněna podniknouti zkušební jízdu opraveným autem (oprávce je tu jen osobou dle § 2, odst. 3.; opačně rozh. Gl. U. 6370, 7230, Vážný 2246), neb prodejní komisionář. Kdo vůbec nákladů a zisku provozního se nezúčastní, podnikatelem není (koupěchtivý, který jede autem na zkoušku, rozh. Vážný 3819); ovšem nevadí přechodu podnikatelství, nedána-li předchůdci žádná úplata. Detentor-nepodnikatel může ovšem státi se ručícím jakožto usurpátor.

I předpokládal-li odnímatel pro vzájemný přátelský poměr, že provozovatel souhlasí s použitím, jest odnětí bezprávným (viz rozh. Vážný 6424); nikoli ovšem tam, kde v blízkém kruhu přátelském či rodinném auta bylo společně užíváno, takže lze dle obecného názoru předpokládati svolení. Rovněž (v pochybnosti) dlužno míti za to, že provozovatel souhlasí s použitím v zájmu veřejném (požár), neb v případě § 1041 obč. zák. Auto není odňato provozovatelovu nakládání, naopak výkon faktické moci děje se stále ještě pro něho, když řidič předá volant jinému, ale sám zůstane ve voze (rozh. Gl. U. 6283), když koupěchtivý, jedá vozem na zkoušku, použije nezkoušeného řidiče (rozh. Vážný 3819), koná-li dělník, opravou stroje pověřený, jízdu na zkoušku (rozh. Gl. U. 6444). Auto odnímá, kdo vyláká na řidiči, předstíraje dovolení vlastníkovo, neb jinými záminkami, samostatnou, mimořádnou jízdu (opačně rozh. Gl. U. 6395, Vážný 8313), nikoli ten, kdo lstí se jen svezí při obvyklém používání vozu (ten, kdo požije auta, veřejné dopravě určeného, nedav náležité úplaty). Konečně u t. zv. jízdy na černo dlužno rozeznávat, bylo-li auta neoprávněně použito v rámci jízdy příkazních (řidič vzal bezprávně někoho s sebou) či k jízdě samostatné; jen zde, nikoli onde možno mluvit o usurpaci (rozh. Gl. U. 6602, 6620, 6769, Vážný 2035, 3561, 8466 šmahem uznávají tu na trvání ručební povinnosti služebního pána provinilého řidiče). Poněvadž právnické osoby jednají jen

svými orgány, nemohou jim tito odňati nakládání, i když by jeli autem proti společenské úmluvě (rozh. Gl. U. 6210). Pokud vmísením třetích osob (jiných než v § 2, odst. 3.) do provozu není splněna skutková podstata § 1, odst. 4., může se jimi dle § 2, odst. 1. provozovatel omlouvat (nemá-li viny, viz rozh. Vážný 5404).

83 Na vojenském řidiči může erár, který odsouzen automobilovou škodu zaplatiti, domáhati se náhrady nikoli za podmínek postihu, nýbrž obyčejnou žalobou o náhradu škody, která eráru vznikla zaviněním řidičovým (rozh. Vážný 8123).

§ 8. Uplatnění nároku.

84 *A. Časová mez nároku.* Uplatňování automobilového náhradního nároku jest vázáno lhůtami (§ 6); uplyne-li kterákoli z nich, aniž oprávněný vykonal předepsaný zachovací úkon, nárok zaniká a lze uplatňovati jen práva plynoucí z obec. občanského zákona.

85 *a) Především dvojí lhůta promlčecí:*

1. šestiměsíční ode dne, kdy se poškozený dověděl o škodě a osobě náhradou povinné (§ 6, odst. 2.), t. j. kdy seznal aspoň přibližně výši škody a její příčinu v automobilu povinného. Stačí, jsou-li poškozenému známy okolnosti, z nichž si může snadno opatřiti potřebnou vědomost, tak může-li výši škody zjistiti odhadem, povinného na základě známého policejního čísla vozu. Všeobecně směrodatná taková míra vědomosti, která stačí k podání žaloby.

86 2. tříletá ode dne škodné události, i když poškozený o škodě a osobě povinné náhradou se vůbec nedověděl (§ 6, odst. 3.), tedy i když lhůta šestiměsíční ani nepočala plynouti.

87 Obě lhůty jsou promlčecí a platí o nich §§ 1494—1497, 1501 obč. zák.; k § 1502 obč. zák. dlužno poznamenati, že ve smyslu § 13 nelze umluvit ani kratší promlčecí lhůtu. Během šestiměsíční, případně tříleté promlčecí lhůty třeba vymooci uznání nároku od povinného či podati žalobu (§ 1497 obč. zák.). Lhůta neprodlužuje se ani o neděli či svátek dle § 903 obč. zák., § 126 c. s. ř., ani o dny dopravy poštovní dne § 89 zák. o org. soud.

88 *b) Ustanovení §§ 1494—1497 obč. zák. o lhůtách promlčecích neplatí o lhůtě t. zv. reklamační: poškozený musí oznámiti nehodu (nikoli výši škody) osobě náhradou povinné do čtyř neděl ode dne, kdy se o této osobě dověděl, jinak ztrácí svůj*

nárok dle autom. zákona (nikoli dle občanského). Okolnost, že oznámení se nestalo, nevadí uplatnění nároku, pokud povinný nemá viny na opomenutí oznámení, neb pokud dokáže, že osoba povinná náhradou dozvěděla se o nehodě ve čtyřnedělní lhůtě jiným způsobem (§ 6, posl. odst.), (zejména, že byla nehodě přítomna). Opětujeme, že během reklamační lhůty třeba jen oznámení nehody, nikoli sdělení či uplatnění škody.

K uplynutí lhůty promlčecí či reklamační hledí soud jen k námitce žalovaného.

Sestiměsíční promlčecí lhůty počíná: když lékařem zjištěna výše škody (rozh. Gl. U. 5053), když zvěděna výše nemocničních poplatků (rozh. Gl. U. 5087), je-li vědomost poškozeného o rozsahu škody úplná (rozh. Vážný 2607, 5088) neboli taková, že by stačila k podání žaloby (rozh. Vážný 7102). Vědomosti o osobě povinné rovná se znalost okolností, které umožňují zjištění této osoby: poznávací značka vozidla (rozh. Vážný 8079). K promlčení nehledí se z úřední moci (rozh. Gl. U. 5194). — Reklamační lhůta počíná, kdy poškozený zvěděl o povinném, nikoli kdy zvědět mohl (rozh. Vážný 1463), t. j. nevadí, že poškozený zvláště nepátral. Ovšem vědomosti o osobě rovná se i tu znalost okolností, z nichž osobu lze snadno zjistiti. — Po uplynutí lhůt § 6 zbývá nárok občanskoprávní (rozh. Gl. U. 5117, 5806, Vážný 8079). 89

B. Nežadatelnost nároku. Naprosto neplatny (nicotny) jsou (§ 13) úmluvy, jimiž 90

a) předem, t. j. před vznikem náhradního nároku neboli před automobilovou škodou (okolnost, že poškozený smluvník neví v době úmluvy ještě o vzniklé škodě, dlužno posuzovati dle § 870 sl. obč. zák.);

b) na újmu poškozeného (nikoli v jeho prospěch), tedy vyloučením neb omezením jeho nároku, ztížením uplatňování či dobytelnosti;

c) mají býti vyloučeny neb obmezeny předpisy tohoto zákona (ať kterékoli, včetně ustanovení obč. práva, na něž autom. zákon se odvolává, viz č. 108), (srovnej rozh. Gl. U. 6165).

Nemusí to býti právě úmluva mezi ručícím a poškozeným: ani na př. úmluvou o vyloučení solidarity mezi ručícími navzájem uzavřenou nemůže poškozený býti dotčen.

Ustanovení § 13 týká se jen smluv předchozích, nikoli jednání ohledně splnění nároku již vzešlého; stanoví jen, kdy obsah smlouvy příčí se zákonné záповědi ve smyslu § 879 obč. zák., takže veškeré další náležitosti smlouvy řídí se předpisy obecnými. 91

92 C. Zvláštní soud. Nároky na náhradu škody způsobené provozem jízdního silostroje, a to jak zvláštní nároky z autom. zákona, tak některé dle práva občanského (viz č. 108, jinak § 3 zák. z 5. března 1869, č. 27 ř. z., „na základě tohoto zákona“), mohou býti zažalovány jak u soudu příslušného dle norem všeobecných, tak i u věcně příslušného soudu, v jehož obvodě udála se škodná příhoda (byť i škoda vzešla jinde) (§ 9). Příslušnost dle § 9 jest tedy jen místní, soud jest daným na výběr a úmluvou nelze se jej předem vzdáti. (§ 13.)

Sudiště místa nehody platí i o nárocích občanskoprávních z poškození zařízení dráhy autem (rozh. Gl. U. 5049), ze srážky aut a i ve prospěch postupníka nároku (rozh. Vážný 5304), též mezi cizinci (rozh. Gl. U. 7252).

93 D. Rozdělení průvodního břemene. Žalobce o náhradu automobilové škody má svoji posici ulehčenu rozdělením průvodního břemene: průkazem zjednodušené skutkové podstaty § 1, odst. 1., zjednává si posici oprávněného. Není to nějaká domněnka viny jak v § 1 zák. želez. z 5. března 1896, č. 27. ř. z., nýbrž jakési zdání práva. Žalovaný, chce-li zvrátiti takto nabytou posici žalobcovu, nucen k průkazům skutečností § 1, odst. 2. až 4., § 2, odst. 1., § 3, odst. 1., §§ 4, 5, odst. 1., § 6 (s výjimkou důkazu jinak nabyté vědomosti v odst. 2.). Tak ustanovení § 1, odst. 5. týká se pouze skutečností § 1, odst. 2. až 4., nikoli odst. 1.

94 Toto ulehčení platí jen pro toho, kde své nároky chce odvoditi z jednoduché skutkové podstaty § 1, odst. 1. Možno, že žalobce bude chtítii postihovat přímo osobu § 1, odst. 3. a 4., neb osoby § 3, odst. 1. a 2. solidárně; příslušné skutečnosti musil by tu dokazovat sám.

95 Uplatní-li žalovaný námitky, bude ovšem žalobce případně nucen k průkazům okolností dalších: § 2, odst. 3., úplaty atd., v § 4, odst. 1., že vozidlo § 5, odst. 1., jest schopno rychlosti nad 25 *kma*/hod., že v § 6, odst. 2., povinný zvěděl o nehodě jiným způsobem ve lhůtě čtyřnedělní a j.

96 E. Zástava na pojistné pohledávce ručícího pojistníka. Provozem automobilu poškozený má pro svoji pohledávku na náhradu škody zákonné zástavní právo k pohledávce ručícího z odpovědnostního pojištění (§ 10; viz § 127 zák. z 23. prosince 1917, č. 501 ř. z. o smlouvě pojišťovací). Nastoupením pojistné příhody, automobilové škody, a jejím oznáme-

ním pojišťovateli vzniká pojištníkův nárok na plnění pojistného z odpovědnostní pojišťovací smlouvy; teprve tato určitá pojištníková pohledávka jest, a sice hned od svého vzniku, ze zákona zavazena poškozenému, takže vznik jeho zástavního práva spadá v jedno se vznikem zastavené pohledávky. Zástavní práva více osob poškozených jedním pojištěným autem, nechť poškozeny současně, nechť postupně, jsou samostatna stejně jako jejich náhradní pohledávky s pojistným jim odpovídajícím. Mohou tudíž zákonná zástavní práva dle § 10 konkurovati jen se zástavními právy z důvodů jiných (Klang, Not. Z. 1918, str. 86, pozn. 7); v tomto souběhu má zákonné zástavní právo automobilem poškozeného dle § 10 přednost i před staršími. Zákonným zástavním právem kryt jak zvláštní nárok z autozákona, tak některé pohledávky občanskoprávní, v čemž viz č. 108.

O odpovědnostním pojištění automobilovém dlužno si ještě pamatovati, že pojištěnci sami musí hraditi škody do 400 Kč zcela a při škodách větších 10 procent, nejméně však 400 Kč, aniž mají nároku na náhradu pojišťovatelem; úmluvou může býti rozsah škod pojištěným nesených zvýšen (§ 12, č. 1, vl. nař. ze dne 13. října 1927, č. 156 Sb. z. a n.). Ohledně pojištníkovy oznamovací povinnosti viz § 124, odst. 1., zák. o poj. sml. (ku § 12, č. 2).

§ 9. Úrazové pojištění u automobilu.

Ti, jichž se ve výkonu jejich smluvní služby užívá při automobilovém provozu (ať co řidičů, ať jinak), t. j. kdož trvale dávají k dispozici svoji pracovní energii podnikateli provozu, v osobní a hospodářské podřízenosti (Sedláček, Oblig. II. str. 113), pro činnost při provozu jízdních silostrojů, („práce a služby na základě poměru pracovního, služebního neb učňovského“, čl. I. zák. z 15. května 1919, č. 268 Sb. z. a n.), jsou vždy pojištěni proti úrazu v rozsahu zákona ze dne 28. prosince 1887, č. 1, ř. z. z r. 1888 (§ 11, odst. 1.). Některé z těchto osob podléhají úrazovému pojištění podle druhu závodu, jemuž příslušejí, již dle zákonů z 28. prosince 1887, č. 1, ř. z. z r. 1888, z 20. července 1894, č. 168, ř. z., z 10. dubna 1919, č. 207 Sb. z.; na jiné rozšířena pojišťovací povinnost teprve automobilovým zákonem. Nezáleží, jsou-li konané práce t. zv. nižší či vyšší („závodovní úředníci“, čl. II. zák. z 1919). Jen státní a zemští zří-

zenci, zabezpečení pro případ úrazu v rozsahu úrazových zákonů, jsou vyňati z pojistné povinnosti za podmínek čl. III. zákona z 10. dubna 1919 (§ 11, odst. 2.; neznamená tudíž „vertragsmäßig“ § 11, odst. 1., jen soukromého zaměstnance, jak se domnívá Bartsch, str. 57). Tak jsou někteří automobiloví zaměstnanci pojištěni jen pro „podnik“ automobilový, totiž pro jeho provoz, jiní proto, že jich činnost při automobilu spadá v rámec podniku jiného, úrazově pojištěného. Utrpí-li tací zaměstnanci úraz automobilem, při němž jsou činni, jest úraz podnikovým.

99 Jedině úrazy při závodech a treningu k nim, se ohledně automobilových zaměstnanců nepovažují za podnikové (§ 11, odst. 3.). Rozumějme: jen takové závody, kdež právě jakost vozidla má býti podrobena zkoušce, byť poškozenému zaměstnanci snad ani nebylo známo, že jde o závod a byť nejednalo se o závod v technickém, sportovním smyslu, veřejně organisovaný (Bartsch, str. 60—62).

100 Vedle vlastních automobilových zřízenců, mohou utrpěti automobilem podnikový úraz též zaměstnanci úrazově sice pojištěni, avšak nezaměstnaní při provozu automobilu, konající pojištění podléhající práce jiného druhu, buď v témž podniku, jemuž patří i škodný automobil, nebo i v podniku úplně rozdílném.

101 Pro všechny případy, kdy automobilem způsoben podnikový úraz osobě úrazově pojištěné, omezuje se náhradní povinnost

1. ručícího, který jest současně zaměstnavatelem poškozeného,

a) vůči poškozenému či jeho pozůstalým na rozdíl mezi tím, co úrazově pojištěný poškozený obdržel od pojišťovny a tím, co by jemu obecnoprávně příslušelo, pokud zaměstnavatel způsobil úraz úmyslně (§ 46 zák. úraz.).

b) vůči úrazové pojišťovně na obnos vyplacených příspěvků, pokud úraz způsobil úmyslně či hrubou nedbalostí (§ 45, úraz. zák.);

102 2. ručícího, který není současně zaměstnavatelem poškozeného,

a) vůči poškozenému či jeho pozůstalým na náhradu téhož schodku jako výše 1 a), ale zde při jakémkoli zavinění,

b) vůči pojišťovně zase na náhradu vyplacených obnosů, též při jakémkoli zavinění (§ 47 úraz. zák.).

Tuto, ad 2., hradí ručící pojišťovně vyplacené požitky, jen pokud nepřevyšují náhradní jeho povinnost dle obč. práva; nárok pojišťovny považuje se za odvozený, ze zákona na ni přešlý (§ 1358 obč. zák., Krainz II., 1, str. 580).

Okolnost, že poškozen úrazově pojištěný svým podnikovým úrazem, má tak v zápětí dalekosáhlé úlevy pro ručícího, zejména, je-li zaměstnavatelem poškozeného a za okolností § 4, odst. 1. (viz Lenhoff, Anw. Z. 1928, str. 301—305, König, Jur. Z. 1929, str. 49—52). Připomeňme, že úlevy týkají se náhrad za poškození t ě l e s n á, nikoli věcná, a že s o u k r o m é pojištění poškozeného na náhradní nárok jeho nemá žádného účinku.

Hledě k osobě pojištěné právě jen z důvodu činnosti při provozu auta považuje se za podnikatele pojištěním povinného provozování vždy vlastník jízdního silostroje, byť nebyl podnikatelem provozu ve smyslu § 1, odst. 3. (§ 11, odst. 4.); takový podnikatel musí — ve shodě s § 18 úraz. zákona — do 14 dnů ode dne zahájení provozu podati místně příslušné úrazové pojišťovně přihlášku k pojištění (§ 11, odst. 5., § 2, nař. min. vnitřní z 23. října 1908, č. 220, ř. z.).

Škoda autem podnikovým úrazem jiného pojištěním povinného podniku, než kterému náleží auto (rozh. Vážný 1628, 5088). Řidič má proti zaměstnavateli, vlastníku auta nárok jen v mezích § 46 úraz. zák. (rozh. Vážný 502, 8568), i když vlastník sám řídil auto při nehodě (rozh. Vážný 6884). Také zaměstnavatel osoby úrazově pojištěné nikoli při automobilu, nýbrž v jiném jeho závodě, osvobozen z automobilového ručení za silostroj, jimž pojištěné osobě způsoben podnikový úraz (rozh. Gl. U. 5847). Pro nárok dle §§ 45—47 úraz. zák. potřebí zavinění skutečného, nestačí zákonný nějaký jeho předpoklad či ručení za výsledek (opačné rozh. Vážný 1628). Vůči pojišťovně má nárok i ten pojištěnec, který se nároku vzdal vůči škůdci (rozh. Vážný 5088), a toto vzdání nebrání naopak pojišťovně, by domáhala se sama náhrady na povinném (rozh. Vážný 5088). Škodou pojišťovny jsou obnosy, které vyplatila (rozh. Vážný 1628, 7102), ovšem vůči tomu, kdo není podnikatelem závodu pojištěné osoby, jen v mezích náhrady povinné dle obec. obč. práva (rozh. Vážný 7102). Soud jest vázán výrokem pojišťovny, že se jedná o podnikový úraz (rozh. Vážný 7102, 8568).

§ 10. Nároky z obecného občanského práva.

I. Mezi nároky na náhradu škody z provozu jízdního silostroje na veřejných cestách, pokud opírají se o obecné občanské právo, výsadní postavení zaujímají ony, při nichž splněny veškeré předpoklady § 1, tedy vedle způsobu vzniku škody

1. povinnou k náhradě jest osoba určená dle § 1, tedy nevojenský řidič, vlastník neb na místě (nikoli vedle) něho osoba odst. 3. či 4.;

2. oprávněn jest poškozený dle § 1, odst. 1., (§§ 1323, 1325, 1327 obč. zák.);

3. druh škody a rozsah požadované náhrady odpovídá § 1, odst. 1., (§§ 1323 „odškodnění“, 1325—1327 obč. zák.).

107 Takovými to „užšími“ občanskoprávními nároky z automobilových škod by byly:

a) vzájemné nároky ručících dle § 3, odst. 3., pokud směřují proti automobilistům;

b) nároky z poškození dopravovaných osob a věcí, pokud vyloučen autonárok (§ 4, odst. 1.);

c) nároky z provozu pomalých automobilů dle § 5, odst. 3.;

d) Nároky ad a)—c) lze uplatňovati nehledě k časovým omezením § 6; proto dlužno k nim přiřaditi i nárok toho, kdo jedině uplynutím času dle § 6 jest zbaven výhod plného nároku automobilového.

108 Vylíčené an a)—d) občanskoprávní nároky požívají výhod

1. vlastník neb osoba dle § 1 na místo jeho nastupující ručí za zavinění osob, které používá při provozu, pokud jde o jejich službu při provozu (§ 8, odst. 1.);

2. více ručících právo rukou společnou a nerozdílnou (§ 8, odst. 2.);

3. soudní příslušnost místní určuje se dle § 9;

4. nároky mají zákonné právo zástavní dle § 10;

5. nároků nelze se předem vzdáti (§ 13).

V ostatním podrobeny obecnému právu, zejména co do požadavku zavinění povinného, důkazního břemene a promlčení.

109 II. Jiné obecnoprávní nároky na náhradu škody z provozu jízdního silostroje na veřejných cestách nemají uvedených (dle §§ 8, 9, 10) výsad.

Jsou to zejména

1. deliktní závazek řidiče vojenského, vlastníka či provozního podnikatele zproštěných automobilového ručení dle § 1, odst. 3., 4., neb dle §§ 46, 47 úraz. pojišť. zák., konečně deliktní závazek osob třetích.

2. Deliktní závazek hraditi škody na cti a svobodě, škody vzniklé zásahem pouze práv, ušlý zisk, shlazení urážky, cenu mimořádnou či cenu zvláštní oblíby.

3. Nároky postižní (osob solidárně zavázaných, úrazové pojišťovny).

4. Nároky ze smluv a z práva zástavního dle § 10.

5. Nároky z automobilových škod, vznikem nevyhovujících typické příčinné souvislosti autozákona, tak ze škody vzniklé ponaáhlu, trvalým působením automobilového provozu na okolí (prášení na rostliny, kouř výfukový, otřásání budov a j.). 110

Automobilový zákon nebrání poškozenému, by uplatněním těchto nároků ze zákonných ustanovení jiných domohl se příznivějšího výsledku, než jaký mu skýtá zvláštní ručení automobilové (§ 7). Jedině vojenská osoba proti státu odkázána výhradně na vojenské zaopatřovací zákony (§ 4, odst. 2.).

Uplynutí lhůt § 6 nevadí nárokům dle obecného občanského práva 111 (rozh. Gl. U. 5117, 5806, Vážný 3409, 7106, 8079). I v případech § 3 ručí se za vinu řidičovu (rozh. Vážný 3859). Dle občan. zák. (oproti § 2, posl. odst.) má spoluzavinění osoby třetí význam jen tehdy, dá-li se určití dle § 1302 občan. zák. jakým podílem vinen ten který pachatel (rozh. Vážný 6806).

ČÁST TŘETÍ.

VZNIK A REFORMA ZÁKONA.

Kdežto ručební zákony železniční, počínaje pruským prázorem z 3. listopadu 1838, chrání především železniční cestující (receptum!), ručení automobilové dáno k ochraně osob třetích, spoluživatelů veřejných cest, před nebezpečími, která vytvořena na silnicích zavedením automobilové dopravy — publice utile est, sine metu et periculo per itinera commeari (L. 1, § 1. D de his qui effud. 9.3).

Myšlenka, že by automobil měl býti podroben mimořádně přísnému ručení, vyslovena syndikem Hilsem v přednášce, konané 11. listopadu 1899, před berlínskou Právnickou Společností. Hilse nalezl ohlas na 26. německém právnickém sjezdu 1902 (míněno rozšíření železničního ručení na automobil) i na německém říšském sněmu (resoluce ze 26. února 1904). Následoval vládní návrh z 1. března 1906, proti němuž podaly automobilové kluby protinávrh, vypracovaný Isaacem; k tomuto protinávru přiklonil se druhý vládní návrh z 19. června 1908, kterýž, ještě zvláštní komisí přepracován, stal se říšskoněmeckým zákonem z 3. května 1909. Tak Německo opozdilo se proti zákonu rakouskému.

V Rakousku předložen první návrh automobilového zákona Körberem poslanecké sněmovně 22. listopadu 1904; tento návrh byl podnětem ankety, z níž vyšel přepracován Pattaiem a Schauerem, načež v celku nezměněn přijat poslaneckou sněmovnou 26. ledna 1907. Pro pozdní dojití sněmovně panské nebyl meritorně projednán v zasedání 29. ledna 1907, které bylo posledním svého období. Znovu dostal se návrh automobilového zákona, ve znění celkem shodném s usneseným poslaneckou sněmovnou, do sněmovny panské předložen ministrem spravedlnosti Kleinem 20. června 1907; byl přikázán komisí sněmovny (zpravodaj Grünhut), v níž vytvořeno nynější znění zákona, jak přijat sněmovnou panskou 18. prosince 1907 a poslaneckou 16. července 1908. Sanktionován 9. srpna 1908 a vyhlášen 14. srpna 1908, vstupuje dle § 14 v působnost dnem 1. listopadu 1908.

Ku provedení zákona vydána ministerská nařízení: z 23. října 1908, č. 220 ř. z., ohledně úrazového pojištění (ku § 11), ze 26. října 1908, č. 221, ohledně pomalých silostrojů (ku § 5), z 28. října 1908, č. 222, ohledně výše škody, kterou má každý pojištěný si nésti sám (ku § 12, č. 1); na místě tohoto posledního platí nyní vládní nařízení ze dne 13. října 1927, č. 156 Sb. z. a n.

Jak zákon rakouský z 9. srpna 1908, tak říšskoněmecký z 3. května 1909 byly výsledkem práce velmi pečlivé a dílem hlav opravdu znamenitých, takže byly s to upravovati sobě podrobené poměry i tehdy, když v dopravnictví automobilovém nastal rozmach nikdy nečekaný. Než přece jen počíná hlasitěji ozývati se volání po reformě a tak 35. sjezdu německých právníků (12. až 15. září 1928 v Salzburgu) předložena k zodpovědění otázka: „Doporučuje se nová, jednotná úprava zásad pro ručení železnic, drah silničních, jízdných silostrojů a letadel?“ Vidíme, že neuvažuje se pouze reforma dopravy automobilové, nýbrž i železniční a vzduchové, sice s hlediska sjednocení dopravního ručení. K sjednocení vede poznání, že teprve nutnou pospolitostí, střety různých dopravních prostředků a hustotou jich doznává vír moderní dopravy tak nebezpečné tvářnosti, že vyrovnání škod z něho vyllynulých stává se otázkou sociální (Isaac na 35. sjezdu něm. právníků), že ve víru tom nebezpečnost toho onoho dopravního prostředku stěží lze odhadovati, zejména při střetnutí vozidel různých ručebních tříd, že různorodých vozidel lze užiti pro dopravu dle volby vedle sebe či za sebou, tudíž jich vzájemné zastupitelnosti odpovídati má i přibližně stejné ručení. Jsou konečně možna i vozidla obojživelná či způsobilá pro koleje i mimo ně, různé kombinace, na př. automobil vlekoucí letící vzducholoď a j. Historicky odvozuje se ručení automobilové z železničního a samo bylo vzorem letadlovému. Zmíněný 35. sjezd zodpověděl danou mu otázku tak, že toho času nelze na jednotnou úpravu dopravního ručení pomýšleti; než sjezdovým jednáním potvrzeno, že jednotlivé obsahové odlišnosti ručebních zákonů lze vyrovnati a že takové sblížení jest namnoze žádoucím stejně jako reforma uvnitř jednotlivých druhů ručení.

Dotkneme se — současně srovnávajice se železnicemi a letadly — některých otázek automobilistovy zodpovědnosti de lege ferenda.

a) Dělitko „elementární pohon“, ač toho času nedbá se jej při ručení letadlovém a ač není obsaženo na př. ani v říšskoněmec. ručebním zákoně železničním ze 7. června 1871, považujeme za významné; méně platí to o znaku „mimo koleje“, kdyžtž pouliční dráhy pohybují se vlastně za stejných podmínek jako auta, zejména jako autobusy, které stejně slouží dopravě ve velkém a velikostí či vahou, ovladatelností jsou s tramvaji stejné úrovně. I organizace velkých dopravních podniků autobusových, kapitálová jich síla nezadá malodrahám. Těžké, pomalé automobily, ač favorisovány § 5 aut. zák., jsou vlastně třídou nejnebezpečnější. Vůbec v praxi selže každé třídění automobilů v nebezpečenské třídy dle síly, váhy, rychlosti, určení a pod., děje-li se pro účely ručební; hlediska ta nechť rozhodují jen pro předpisy dopravní, při schvalování vozidel, zkouškách obsluhujícího personálu a pod.

b) Výraz „provoz automobilu“, rovnocenný „události v dopravě“ § 1 zák. železničního z 5. března 1869, č. 27 ř. z., a použitý i v § 29 zák. z 8. července 1925, č. 172 Sb. z. a n. o letectví, vžil se do té míry, že těžko lze hledati zaň vhodnou náhradu.

c) Ani zákony železniční, ani letecký zákon říšskoněmecký z 1. srpna 1922 (§ 19) neznají zvláštního ručení řidiče vozidla. Říšskoněm. aut. zákon (§ 18) uvaluje zodpovědnost na řidiče jen, pokud neprokáže, že nestíhá jej zavinění.

Námítku nezavinění, tedy obtížení pouhým průvodním břemenem, považujeme za správnou míru řidičského ručení. Tuto cestu sleduje i spolkový zákon republiky rakouské ze dne 3. května 1922, č. 300 spolk. zák., jenže omezuje výhodu námítky na řidiče z povolání; pojem tento jest nejvýše neurčitý. Posuzujeme lékaře, advokáty, obchodní zástupce, používající auta při výkonu svého povolání a současně pro zábavu. Řidič-amateur liší se od řidiče z povolání zejména tím, že jest současně provozním podnikatelem, tedy beztak ručícím a netřeba naň zvláště uvalovati ručení oproti řidiči z povolání. (Z novějších aut. zákonů zavazuje řidiče s vlastníkem solidárně italský král. dekret z 31. prosince 1923, č. 3043).

d) Není důsledným, vychází-li se z ručení vlastníka, osvobodovati jej, pokud své vlastnické, t. j. ryze právní postavení uplatňuje přenecháním faktické moci nad vozidlem jinému. Vždyť tím jeho vlastnický interes na vozidle a jeho provozu ne-

doznává nijaké újmy. Ručil-li by vždy vlastníci, dalo by se osobní jeho ručení vhodně spojití s věčným závazkem vozidla.

Pro bezprostřední, zevně snadno patrný a zjistitelný vztah k automobilovému provozu jest podnikatel provozu (či vozby?) (§ 1, odst. 3. našeho aut. zák., § 1 železn. zák. z 5. března 1869, § 1 říšskoněm. železn. zák. ze 7. června 1871) nejvhodnější osobou, na niž by ručení v první řadě uvaliti se dalo. Podnikateli provozu blíží se „Halter“ dle § 7, odst. 1., říšskoněm. aut. zák., § 19, odst. 1., říšskoněm. let. zák., „držitel“ dle § 29, odst. 1., našeho let. zák. Než „Halter“, chovatel, převzatý analogií k chovateli zvířete dle § 833 říšskoněm. občansk. zák. (čl. 1384 code civil), selhává potud, že zvířata jsou vlastně ustavičně v „provozu“, žijí, pohybují se, tudíž jsou stále nebezpečná, jich chovatel vždy současně provozovatelem; naopak auto nebezpečno teprve provozem, nikoli chováno-li mimo provoz. Podobnou výtku lze vznéstí proti pojmu držitele let. zákona našeho, který nad to svádí k ztotožnění s držbou dle §§ 309 sl. obč. zák. a jest vůbec mlhavým; pojem volně nakládajícího dle § 29, odst. 2., našeho let. zák. jest podstatně užší než pojem podnikatele provozu. Jasným pojetím podnikatele jakožto samostatného hospodářského využitkovatele provozu byla by učiněna přítrž pochybeným soudním rozhodnutím, považujícím na př. i toho, komu auto svěřeno do opravy, za podnikatele provozu. Podnikatel provozu, jakožto ručící, byl by zároveň podnikatelem pro úrazové pojištění (jinak toho času § 11, odst. 4., aut. zák.).

e) Mnohou pochybnost při judikatuře jízd „na černo“ odstranila by jasná formulace § 1, odst. 4., našeho aut. zák., v ten smysl, že ručí každý, kdo používá vozidla bez vědomí a proti vůli podnikatele provozu (srovnej § 7, odst. 3., říšskoněm. aut. zák., § 19, odst. 2., říšskoněm. let. zák.), či svémocně (čl. 33 švýc. osnovy spolk. zákona o dopravě automobilové a velocipedové z 10. února 1926). Osвобоovatí vlastníka či podnikatele jen tam, kde odnětí činem trestným, neb kde stalo se jinou osobou než zaměstnancem ručícího atd., účelu zákona neodpovídá.

Při tom nepovažujeme za vhodné ustanovení, že podnikatel, jemuž auto odňato, ručí nadále, vinen-li odnětím, ustanovení, kteréž — ač vymýceno již z 1. rakouské vládní předlohy 1904 pro přílišnou tvrdost (Manz, A. H. G., str. 24, 66) — počíná se

znovu objeovati (viz § 7, odst. 3., říšskoněm. zák. ve znění novely z 21. července 1923, § 29, odst. 3., posl. věta našeho let. zák., § 19, odst. 2., říšskoněm. let. zák., čl. 33 švýc. osnovy z 10. února 1926, Grünebaum, Jur. R. 1928, str. 157 a j.); ručení obecnoprávní tu stačí.

f) Průvodní břemeno ručícího jest prakticky nejdůležitější vymožeností všech ručebních zákonů, ovšem netřeba odívati je zastaralým hávem právní domněnky zavinění dle § 1 našeho železničního zákona.

g) Každý z dopravy ručící zavázán (již obecnoprávně) za škodu, kterou zavinil a žádný neručí za škodu, zaviněnou poškozeným samým či třetí osobou nezúčastněnou na provozu; v přechodu mezi oběma extrémny leží hranice, jejíž určení jest zkušebním kamenem každého ručebního zákona. Minimum vyvinění, t. j. námitku zavinění poškozeného či nezúčastněného třetího, skýtá § 31 našeho let. zák. (§ 20 říšskoněm. let. zák.). Dále jde § 2 železn. zákona z 5. března 1869, přidávaje námitku neodvratitelné náhody ve smyslu vyšší moci, totiž námitku, že škoda pochází z události, která zvenčí na dopravu působíc, nedala se odvrátiti ani největší přiměřenou péčí (pojetí relativní, Mayr, Oblig. právo str. 369). Konečně § 2 zák. autom. (§ 7, odst. 2., aut. zák. říšskoněm.) vylučuje z vnitřních škodných událostí ještě všechny, které se udály v osobách při provozu zaměstnaných, takže se tu ručí jen za vinu při obsluze a za vady vozidla. To by mělo býti dáno zřejměji na jevo nových zněním § 2 aut. zák., načež by mohla odpadnouti zmínka o vině poškozeného či třetího a o zvířatech.

Vykládajíce pojem řidičova zavinění, měly by si soudy uvědomiti, že také řidič jest pouhým člověkem a že, uchopiv se volantů, nestává se vševědoucím, by mohl předvídati, co ten či onen chodec učiní v nejbližším okamžiku, spláš-li se koně a pod. Požadavky, které se tu činí na řidičovy schopnosti, jsou namnoze takové, že námitka předepsané a věcné opatrnosti stává se prakticky bezcennou, poněvadž nějaké malé zavinění vždy se nalezne (viz Verh. 35. sjezdu, str. 231 sl.). Mimořádná přísnost projevuje se i u nálezů trestních, zřejmě pod vlivem zostřeného ručení soukromoprávního.

Teprve pokud bychom chtěli řešiti dopravní škody jakožto sociální otázku poškozovaných vrstev, museli bychom zaujmouti postavení poškozeného, plně odmysliti si zavinění automobili-

stovo a hraditi veškeré škody, které bez zavinění poškozeného tomuto byly způsobeny; náhrada poskytována by byla ovšem z obligatorního sociálního pojištění dopravního: každý chodec byl by pojištěn proti úrazu na ulici jako by jednalo se o úrazově pojištěný průmyslový podnik (viz Isaac, 35. sjezd, Verh., str. 210).

h) Pro částečnou náhradu škody zdá se nám nejvhodnější formulace § 2 zák. železničního. Soudy měly by tu dobře rozlišovati, kdy mluvíti lze o spoluzpůsobení a kdy jednání poškozeného či třetího vůbec příčinnou souvislost přetrhuje.

ch) Jest velkým nedostatkem ručebních zákonů železničních, našeho i říšskoněmeckého, že se omezují na škody osobní. Naopak jest rozsah náhrady dle §§ 1323, 1325 až 1327 obč. zák. do té míry úplný, že nepocifujeme mezer § 11 říšskoněm. aut. zákona (ohledně bolestného).

Ač ani dnes není vyloučeno odbytné jistinou na místě peněžitého důchodu jakožto náhrada ucházejícího výdělků (srovnej rozh. Gl. U. 5997), dostaneme výslovné ustanovení toho smyslu teprve stane-li se zákonem § 1325, odst. 2., věta 2, obč. zák. dle návrhu revisního subkomitétu (k tomu § 843, odst. 3., říšskoněm. obč. zák., § 13., odst. 2., říšskoněm. autozák.).

Maximální obnosy náhrady (§ 12, říšskoněm. aut. zák., § 23, říšskoněm. let. zák.) jsou našemu právu tak cizí, že se za ně neodvažujeme přimlouvati, zvláště když i v Německu ozývají se hlasy proti. Připomínáme přece jednak tu okolnost, že nucené zodpovědnostní pojištění musí býti ciferně omezeno, jednak ustanovení čl. 35, odst. 3., zmíněné již švýcarské autoosnovy z 1926, dle něhož může soudce, uváže všechny okolnosti, snížit náhradu při nadobyčej vysokých příjmech poškozeného.

i) Při škodách, které vznikly srážkou vozidel, nutně musí býti obtíženy průvodním břemenem osoby, které, jsouce ručícími a zároveň poškozenými, domáhají se náhrady; avšak i při srážkách měl by každý ručící zastoupiti vadné vlastnosti svého vozidla. Kolisím aut navzájem či se železnicí měly by býti postaveny na roveň srážky se zvířaty a letadly. Sjednocené ručení všech zúčastněných podniků by při srážkách umožnilo spravedlivější repartici nároků třetích poškozených.

j) U železnic a u říšskoněm. letadel nečiní rozdíl, poškozeni-li dopravovaní či osoba vnější; říšskoněm. autom. zákon (§ 8, č. 1) vylučuje z náhrady dopravované osoby i věci plně,

§ 4, odst. 1., našeho aut. zák. a stejně s ním § 32, odst. 1.—2., našeho let. zák. částečně. Domníváme se, že automobilové ručení nemělo by se nikdy týkati poškození osob a věcí autem dopravených, ba ani osob při autu zaměstnaných (§ 8, č. 1, říšskoněm. aut. zák.). Jen tak bylo by vyhověno rozmanitosti vztahu, jaký zde může býti mezi ručícím a poškozeným (smlouva či pouhá ochota, úrazově pojištěný podnik a p.), a nebyla smazávána odpovídající rozmanitost náhradních povinností. Dopravní podniky musely by ovšem býti přidržány k povinnému úrazovému pojištění svých cestujících a upraveno náležitým způsobem ručení pošty.

k) Sjednotiti daly by se i lhůty, jimiž jsou vázány náhradní nároky vůči železnici, autu, letadlu: u železnice tři léta od vědomosti, třicet let od škody (§ 1489 obč. zák.), u aut a letadel šest měsíců dotyčně tři roky (§ 6 aut. zák., § 34 let. zák.). Nároky automobilové vázány nad to čtyřtýdenní, letadlové tříměsíční lhůtou, t. zv. reklamační. Z cit. § 34 let. zák. se nám zamlouvá, že výslovně vyňat nárok obecnoprávní; méně vášným jest jeho ustanovení, že promlčení staví se po dobu plynoucí mezi ohlášením nároku osobě ručící a její odpovědí: tím jsou otevřeny dveře mnohým sporným otázkám.

l) Účelům ručebních zákonů jediné odpovídá rás *iuris cogentis* ve prospěch poškozeného (§ 2 našeho, § 5 říšskoněm. žel. zákona, § 13 našeho aut. zák.), nikoli volnost, ručení smluvně vyloučiti (říšskoněm. autom. i let. zákon), či kompromis dle § 39 našeho let. zák. Nejvýše u letadel dá se hájiti možnost, zbaviti se ručební povinnosti, pokud letadla ručí vůči svým pasažérům i za vyšší moc, v úvaze přísnosti tohoto ručení, přepychové toho času ještě povaze vzduchové dopravy a malé prosperitě leteckých podniků.

Řidiče před využitkováním odvislého jeho postavení chrániti by mohlo ustanovení, že neplatna ujednání, dle nichž řidič má nésti škodu větší měrou, než dle zákona jest povinen (čl. I., odst. 3., spolk. zák. republiky něm. rak. z 3. května 1922, č. 300 spolk. zák.).

m) Přimlouváme se, by poměr nároků ze zákona automobilového k nárokům obecnoprávním řešen nadále ve smyslu § 7 našeho aut. zák., § 35 našeho let. zák., § 9 říšskoněm. železn. zák., § 16 říšskoněm. aut. zák., § 28 říšskoněm. let. zák., že

totiž autozákonem dotčeny nejsou dále jdoucí nároky z předpisů jiných.

n) Myšlenka nuceného zodpovědnostního pojištění při automobilech není nová. Již 26. sjezd německých právníků 1902 přijal námět, by vytvořeno nucené společenstvo všech majitelů automobilů ve státě, které by hradilo z příspěvků členy odváděných veškeré automobilové škody. Nikoli ve formě společenstva, nýbrž obligatorním soukromým pojištěním zajištěna náhrada škody dle § 38 našeho, § 29 říšskoněm. let. zákona a stejné pojištění bývá podmínkou, v nařizovací cestě předepsanou, pro udělení autodrožkářské koncese ve velkých městech, čímž učiněn krok k všeobecnému zavedení pro auta. Povinným zodpovědnostním pojištěním (viz na př. čl. 41. až 46. švýc. autoosnovy z 10. února 1926, osnova novozélandská, popsaná Helmem. D. A. R. 1929, č. 7 a j.) byly by ovšem veškeré otázky automobilistovy zodpovědnosti postaveny do úplně nového světla.

L I T E R A T U R A .

(Citováno-li pouze jménem autora, značí to jeho dílo zde na prvním místě uvedené.)

- A d l e r, Der Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Haftung für Schäden aus dem Betriebe von Automobilen (Allgemeine österreichische Gerichts-Zeitung 1905, 5., 32—34).
- A r n d t, Schwarzfahrt und ihre Folgen, Berlin 1928.
- A u m e r, Der Kraftfahrzeugverkehr, Berlin und Leipzig 1928.
- B a r t s c h, Das Kraftfahrzeuggesetz, Wien 1913.
- B r a n d t s, Die Haftpflicht nach dem Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, Greißwald 1912.
- B r e s c h, Die Haftpflichtgrundsätze für Eisenbahnen, Straßenbahnen, Kraftfahrzeuge und Luftfahrzeuge nach italienischem Recht (Internationales Anwaltsblatt 1928, S. 129—132).
- B r u n n e r, Der Entwurf eines Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen für das Deutsche Reich (Allgemeine österreichische Gerichts-Zeitung 1909, S. 65—68).
- C h e v a l i e r, La responsabilité des automobilistes et la jurisprudence récente. Paris 1926.
- C o n r a d, Taschenkommentar des Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, Berlin 1928.
- D e g o i s, Le tourisme automobile en France et à l'Étranger, Paris 1927.
- D o n n e r, Die Haftung für Automobilschäden, Leipzig 1909.
- E g e r, Das Reichsgesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, Stuttgart und Leipzig 1911.
- Das Reichs-Haftpflicht-Gesetz, Hannover 1912.
- Die Haftpflicht der Automobile (Deutsche Juristen-Zeitung 1904, S. 192—199).
- Änderung der Gefährdehaftung (Leipziger Zeitschrift für deutsches Recht 1928, S. 1153—1159).
- E h r l i c h, Handbuch für Kraftfahrer in der Tschechoslowakei, 5. Heft. 1928.
- E v e r t s, Warum, wann und wie weit ist der Automobilhalter haftpflichtig? Berlin 1926.
- E x n e r, Der Begriff der höheren Gewalt (vis major) im römischen und heutigen Verkehrsrecht, Wien 1883.
- F u c h s, Über den Gesetzentwurf, betreffend die Haftung für Schäden aus dem Betriebe von Automobilen (Juristische Vierteljahresschrift. 37. Band, S. 113—130).

- Grau, Gesichtspunkte für eine großzügige Neuregelung des Kraftfahrzeugverkehrs (Deutsche Richterzeitung 1928, S. 340—342).
- Grünebaum, Empfiehlt sich eine zusammenfassende Neuregelung der Haftpflichtgrundsätze für Eisenbahnen, Straßenbahnen, Kraft- und Luftfahrzeuge? (Juristische Rundschau 1928, S. 153—159.)
- Gülde, Geschlepptes Kraftfahrzeug — eine beförderte Sache (Deutsches Autorrecht 1929, Nr. 6, S. 8).
- Haemmerle, Die Haftpflicht aus Kraftfahrzeugbetrieben, Wien 1928.
- Heinke, Der Entwurf des österreichischen Automobilhaftpflichtgesetzes (Juristische Blätter 1908, S. 37—39, 51—53).
- Heitzer, Die Haftung des Automobilhalters nach § 7 des Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, Borna-Leipzig 1913.
- Helm, Die allgemeine Einführung der obligatorischen Auto-Haftpflichtversicherung (Deutsches Autorecht 1929, Nr. 3, S. 4—5).
- Einführung der obligatorischen Auto-Haftpflichtversicherung in Neu-Seeland — Ein neues System (Deutsches Autorecht 1929, Nr. 7, S. 9).
- Heucke, Der Verkehr mit Kraftfahrzeugen, Berlin 1926.
- Hey, Die neue Verordnung über Kraftfahrzeugverkehr, Berlin 1928.
- Hilse, Haftpflicht der Kraftfahrzeuge, Berlin 1900.
- Die gesetzliche Regelung des Verkehrs mit Kraftfahrzeugen (Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht und Konkursrecht, 63. Band, S. 1—18).
- Hirschberg, Schuldbegriff und adäquate Kausalität, Breslau 1928.
- Isaac, Kommentar zum Automobilgesetz, Berlin 1912.
- Kirchner, Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, Berlin 1915.
- Klang, Das gesetzliche Pfandrecht des Haftpflichtgläubigers an der Entschädigungsforderung aus dem Haftpflichtversicherungsvertrage (Zeitschrift für Notariat und freiwillige Gerichtsbarkeit in Österreich 1918, S. 85—88, 95—98).
- König, Betriebsunfall und Autorecht (Juristen-Zeitung 1929, S. 49—52).
- Krainz, System des österreichischen allgemeinen Privatrechts, Wien 1920—1925.
- Krasnopolski-Kafka, Österreichisches Obligationenrecht, Wien 1910.
- Lehnhoff, Die Unternehmerhaftung nach dem Automobilhaftpflichtgesetz und das Unfallversicherungsgesetz (Österreichische Anwalts-Zeitung 1928, S. 301—305).
- Zwanzig Jahre Kraftfahrzeuggesetz (Gerichts-Zeitung 1928, S. 246 bis 251).
- Manzovo vydání, Das Automobilhaftpflichtgesetz mit den Materialien. Wien 1908.
- Mauczka, Der Rechtsgrund des Schadenersatzes außerhalb bestehender Schuldverhältnisse (Leipzig und Wien 1904).
- Der Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Haftung für Schäden aus dem Betriebe von Automobilen (Allgemeine österreichische Gerichts-Zeitung 1905, S. 22—24).
- Mayr, „Betrieb“ und „Betriebsunternehmer“ im Automobilhaftpflichtge-

- setz (Juristische Vierteljahresschrift, 41. Band, S. 233—258).
- Právo obligační, Brno 1929.
- Meili, Die Kodifikation des Automobilrechts, Wien 1907.
- Der österreichische Automobilgesetzentwurf (Österreichisches Zentralblatt für die juristische Praxis 1907, S. 705—727).
- Miaskowski, Wann können Rechtsanwälte als Berufsfahrer angesehen werden? (Deutsches Autorecht 1929, Nr. 4, S. 3—4).
- Müller, Automobilgesetz, Berlin 1928.
- Zur Haftpflicht im Eisen- und Straßenbahn-, Kraft- und Luftfahrzeugverkehr (Deutsche Juristen-Zeitung 1928, S. 1132—1137).
- Neukirch-Rosenmeyer, Kommentar zum Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, Halle a. d. S. 1910.
- Pattai, Vortrag über das Automobil-Haftpflichtgesetz (Juristische Blätter 1907, S. 77—78).
- Perraud-Charmantier, Manuel pratique de l'automobile, Paris 1927.
- Randa, Das künftige deutsche Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen (Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht und Konkursrecht, 64. Band, S. 433—444).
- Die Schadenersatzpflicht nach österreichischem Rechte, Wien 1907.
- Roberts-Gibb, The law of collisions on land, London 1925.
- Schauer, Die Haftung des Automobilisten für die Beschaffenheit des Fahrzeuges (Allgemeine österreichische Gerichts-Zeitung 1908, S. 415—418).
- Schönbein, Die Haft- und Versicherungspflicht des Automobilhalters, Bern 1928.
- Sedláček, Obligační právo, Brno 1924, 1926.
- Siber, Zur Haftpflicht für Tiere und Automobile (Deutsche Juristen-Zeitung 1905, S. 138—141).
- Singer, Empfiehlt sich eine zusammenfassende Neuregelung der Haftpflichtgrundsätze der Eisenbahnen, Straßenbahnen, Kraftfahrzeuge u. Luftfahrzeuge? (Internationales Anwaltsblatt 1928, S. 132 bis 135).
- Stein, Über die Haftung für Schäden aus dem Scheuen von Tieren nach dem neuen Automobilhaftpflichtgesetz (Allgemeine österreichische Gerichts-Zeitung 1910, S. 99—102).
- Stiefel, Die Rechtsfolgen der Schwarzfahrt, Heidelberg 1929.
- Vaganay-Pascal, Ce que doit savoir tout automobiliste, Paris 1928.
- Verhandlungen des fünfundreißigsten deutschen Juristentages (Salzburg), Berlin und Leipzig 1928—1929.
- Weitz, Rechtstaschenbuch für den Kraftverkehr, Stuttgart 1927.
- Wehli, Literarische Anzeige (Werner, Das österreichische Gesetz über die Haftung usw.), (Allgemeine österreichische Gerichts-Zeitung 1908, S. 405—406).
- Werner, Das österreichische Gesetz über die Haftung für Schäden aus dem Betriebe von Kraftfahrzeugen, Wien 1908.
- Zörnlaib, Die Haftung bei Automobilschwarzfahrten (Allgemeine österreichische Gerichts-Zeitung 1913, S. 257—259).

REV15