

sbírku podobnou, přizpůsobiti se konkrétním okolnostem. Nebylo by zajisté nemožné ani řešení takové, že by účelně byla vyhledána součinnost mezi autoritou úřední a podnikavostí soukromou. Nic by též nebránilo tomu, aby při takovéto publikaci nebylo především přihlédnuto k právu druhdy uherskému, kdež autentický text jest velké většině obyvatelstva nepřístupný a kde staré úřední překlady nevyhovují. Nelze ovšem zapřít, že všechny tyto práce byly by měly před 15 lety daleko větší význam nežli nyní. Avšak ani tak není pozdě.

Několik poznámek k zákonu o jízdě motorovými vozidly.

Antonín H a r t m a n n.

Dnem 1. listopadu 1935 nabyl účinnosti zákon o jízdě motorovými vozidly z 26. března 1935, č. 81 Sb. z. a n. Jeho hlavními prameny jsou Pařížská mezinárodní úmluva z 24. dubna 1926, č. 9/1931 Sb. z. a n., zákony ze 16. července 1931, č. 124 Sb. z. a n., k jejímu provedení, a z 9. srpna 1908, č. 162 ř. z., o odpovědnosti za škody z provozování jízdních silostrojů, pak minist. nařízení z 28. dubna 1910, č. 81 ř. z., a č. 57.000/1910 B. M. a vl. nařízení z 30. června 1932, č. 107 Sb. z. a n. Jejich ustanovení byla doplněna nebo upravena, pochybno však zda vždy v jejich prospěch. I zákon z 12. dubna 1935, č. 77 Sb. z. a n., o dopravě motorovými vozidly a jich zdanění se dotýká nového zákona.

1. Kdežto mezinárodní úmluva č. 9/1931 Sb. z. a n. v čl. 2 ustanovuje, že se za motorová vozidla podle jejích předpisů pokládají všechna vozidla opatřená mechanickým pohonem, jezdicí na veřejné cestě, aniž jsou vázána na kolejnice, a sloužící dopravě osob nebo zboží, § 1 zákona č. 162/1908 ř. z. je definuje jako silniční vozidla poháněná živelní silou na veřejných silnicích a cestách, nikoliv na kolejnicích, podle § 1 min. nař. č. 81/1910 ř. z. se jeho ustanovení vztahují na jízdní silostroje jezdicí po veřejných dopravních cestách, které se nepohybují po kolejnicích (automobily, motorové vlaky a motorová kola), při čemž jsou vyňaty automobilo-

vé hasičské vozy a jízdní silostroje, které nejsou určeny ani k dopravě osob ani k dopravě nákladů, jako silniční parní válce a podobné, a § 1 nař. č. 57.000/1910 B. M. jednal toliko o »strojochodech na veřejných cestách bez koľajov chodiacich«, vymezuje § 1 nového zákona v odst. 1. motorová vozidla jako vozidla uváděná do pohybu motorickou silou, která se pohybují po zemi, nikoliv však po kolejnicích. V odstavci 2. uvádí pak demonstrativně (»zejména«) některé druhy těchto vozidel. Z definice a demonstrativního výpočtu vyplývá, že zákon pojímá motorová vozidla v širším rozsahu než dřívější předpisy, zejména Pařížská úmluva. Neomezil provoz na pohyb po veřejných silnicích a cestách — důvodová zpráva uvádí, že prakticky bude jistě velmi málo případů, kdy by vozidlo bylo určeno výhradně jen k používání mimo veřejné silnice a cesty — a nepřijal jako znak, že slouží dopravě osob nebo zboží, naopak zařadil sem příkladmo hasičská motorová vozidla, silniční válce — jež sice theorie (Krčmář, Právo obligační, str. 311, Mandl, Automobilový zákon str. 11) uznávala za jízdní silstroje po rozumu § 1 zák. č. 162/1908 ř. z., nikoliv však judikatura (Sb. Vážný 8545, 11.322) — zametací pojízdné stroje, pojízdné drtiče šterku a podobné. Ovšem vyňal zákon ihned v § 5 některá z těchto vozidel — silniční válce a pojízdné drtiče šterku, motorové pluhy, motorové vozíky pro invalidy, jízdní kola s pomocným motorem (velomotory) do obsahu váleů 0'1 l a traktory užívané v zemědělství s nejvyšší možnou rychlostí do 12 km za hodinu — z platnosti druhé části zákona, vyhradiv vládnímu nařízení, že může pro ně upravit poměry, jichž se týká tato druhá část, a že může z její platnosti vyjmouti zcela nebo částečně i jiné kategorie motorových vozidel. Jsou to ustanovení §§ 6 až 93 kromě § 88 (o úrazovém pojištění osob zaměstnaných na podkladě pracovního nebo služebního poměru při provozu motorových vozidel); nejsou tedy dosud uvedená vyňatá vozidla podrobena ustanovením o zápisu do rejstříku (§ 16 zák.) — toliko pro jízdní kola s pomocným motorem o obsahu váleů do 0'1 l předepsal § 10 vl. nař. č. 203/1935 Sb. z. a n. potvrzení výrobce nebo okresního úřadu a pro motorové pluhy a traktory užívané v zemědělství §§ 12 a n. téhož vyzkoušení a osvědčení — ustanovením o řídičské zkoušce a o oprávnění řídit tato vozidla a zápisu

do rejstříku čsl. řidičů (§§ 12 a n. zák.), ani ustanovením o odpovědnosti z provozu (§§ 45 a n. zák.) a o zajištění nároků třetích osob za škody provozem způsobené (§§ 56 a n. zák.). Letadla pohybující se vlastní silou po silnicích a cestách, uvedl zákon sice rovněž jako motorová vozidla podléhající jeho ustanovením, ale vyňal je z platnosti ustanovení druhé části kromě §§ 45 až 55 a 88. Jsou tedy nyní letadla podrobena dvojím zákonným předpisům: pokud se vlastní silou pohybují po silnicích a cestách, ustanovením §§ 45 až 55 tohoto zákona (o odpovědnosti za provoz) a § 88 (o úrazovém pojištění zaměstnanců), jinak — pohybují-li se mimo silnice nebo cesty nebo nepohybují-li se vlastní silou (tedy i kdyby to byla letadla s roboty na př. uváděná do pohybu pohonnou silou se země) ustanovením zákona o letectví z 8. července 1925, č. 172 Sb. z. a n.

Důvodová zpráva k vlád. návrhu zákona odůvodňuje rozšíření rozsahu působnosti bezpečnostních předpisů i mimo silnice a cesty podotkla, že toto rozšíření jest z největší části jen teoretické, ale uvedla správně, že motorové vozidlo, i když se pohybuje mimo veřejné silnice a cesty, může přijíti ve styk se širším nebo užším okruhem třetích osob (zaměstnanci na továrním pozemku, osobami, jimž z jakéhokoliv důvodu je dovoleno používatí soukromých cest). Vždyť nejde tu jen o jízdu motorovými vozidly, nýbrž i o odpovědnost, která postihuje vůbec za škody, způsobené provozem motorového vozidla, a na místech veřejných nebo třetím osobám přístupných nebo i na soukromém pozemku (§ 45 zák.). Provozem jest pak nejen jízda, nýbrž každá okolnost nebo zařízení, jehož si vyžaduje bezprostřední příprava, zastavení nebo udržování vozidla, tedy stav, v němž se výkony jeho určení jako samostatného vozidla připravují, provádějí nebo udržují. (Randa: Náhrada škody, Krčmář: Právo obligační, str. 341, Mandl: str. 13, Mayr: Betrieb und Betriebsunternehmer, Jur. V. J. Schr. 1908, str. 236 n., Ehrenzweig: System II., sv. 1, str. 647, Vážný: 11.640, 13.443, Č. a. 71/1923). Není proto provoz a tím styk s jinými osobami omezen toliko na veřejné silnice a cesty.

Důvodová zpráva k vlád. návrhu (tisk sen. č. 1310) a zpráva technicko-dopravního výboru senátu (tisk č. 1389, str. 6) vytykají jako podstatný znak pojmu »motorové

vozidlo« v l a s t n í pohon vozidla. To však nedošlo výrazu v zákoně samém. V definici §u 1 praví se: »vozidla, uváděná do pohybu motorickou silou«, naproti tomu pod č. 11 uvádí letadla, pohybující se vlastní silou po silnicích a cestách, tedy jen zde vytýká vlastní sílu vozidla, z čehož lze a contrario vyvozovati, že u ostatních vozidel není rozhodným podstatným znakem pohon vlastním výkonem, vyvozovaný vozidlem samým. Uznává se přece, že platí co zákonodárce skutečně v zákoně řekl, nikoliv obsah důvodové zprávy, co se filologickým a právnickým výkladem zákonného textu podává jako skutkový obsah a smysl právní normy, nikoliv úmysly a názory činitelů při sdělování zákonů zúčastněných, které uvedeny jsou sice v materiálech, v textu zákona však vyjádření nedošly. (Srv. Boh. A 952, 2892, 2983, 3086, 3115, 3403 a j.) Není vyloučeno ani, že při pokročilém stavu a stálém vývoji techniky by se podařilo zhotoviti vozidlo, pro něž motorická síla by se vyvozovala mimo ně a převáděla na ně. (Srv. letadla s roboty, řízená se země.) Proto definice v § 1 bez znaku »vlastního pohonu« bude vyhovovati i pro taková vozidla a budou se na ně vztahovati zákonná ustanovení.

Důvodová zpráva k vlád. návrhu uvedla dále, že jest samozřejmé, že pod pojem motorového vozidla ve smyslu tohoto zákona nespádají dětské hračky, byť i byly poháněny motorem (dětské automobily) a že nebylo proto nutno výslovné vyloučení v zákoně. Ani to nedošlo výrazu v zákoně; pojem motorového vozidla byl vymezen zcela všeobecně jako vozidlo, poháněné motorickou silou. Zákon uvádí příkladmo i jízdní kola s pomocným motorem a vyjímá z ustanovení toliko taková jízdní kola, která mají pomocný motor do obsahu válců 0'1 l. Jinak vyňal rovněž toliko traktory užívané v zemědělství, a to s možnou nejvyšší rychlostí do 12 km/hod. Jinak nejsou ani obsah válců a výkonnost motoru a možná rychlost vymezeny a jako rozhodné pro zařazení motorových vozidel pod ustanovení zákona určeny. Spadají sem tedy takto všechna motorová vozidla, pokud nejsou v §§ 2 a 5 zák. výslovně vyňata. Co uvádí důvodová zpráva, může býti případným pro skutečné dětské hračky, není však nikde určena hranice a mohou tedy býti podrobena zákonným ustanovením i zcela malá motorová vozidla, kte-

rá mohou dosíci ve skutečnosti vysoké rychlosti i nad 12 km/hod.

Z ustanovení zákona byla v § 2 kromě speciálních vojenských vozidel vyňata trolleyová vozidla, t. j. vozidla, která se sice pohybují po zemi, nikoliv po kolejnicích, a jsou ve svém pohybu vázána na vrchní elektrické vedení. (§ 1 vlád. nař. ze 4. července 1935, č. 153 Sb. z. a n.); na ně se vztahuje ze zákona jediné ustanovení § 88 o úrazovém pojištění. To jsou tedy vozidla, nemající »vlastní pohon«, která svou vázaností na zdroj energie se blíží vozidlům, pohybujícím se po kolejích na způsob lanových nebo visutých drah — nemohou volně jeti ve větší vzdálenosti od vrchního vedení — nejsou však železnicemi nebo drobnými drahami po rozumu zákonů č. 27/1869 a č. 147/1902 ř. z. a zák. čl. XVIII/1874, neboť se nepohybují po kolejích, jak vyžadují uvedené zákony. Na ně se proto nevztahují ani předpisy těchto zákonů ani zákona č. 81/1935, Sb. z. a n. kromě uvedeného § 88. Odpovědnost za škody, způsobené jejich provozem, bude používatí jen podle občanského práva a poněvadž tato vozidla (trolley-busy) nejsou vozidly ani podle zákona č. 81/1935 Sb. z. a n., ani železnicí, nebude při střetu s jiným vozidlem motorovým platiti ani ustanovení § 48 zák.

2. Podle § 6 zák. jsou připuštěna k jízdě v Čsl. republice — kromě cizozemských motorových vozidel, o nichž jsou další ustanovení — jen motorová vozidla, zapsaná do rejstříku československých motorových vozidel nebo ta, jež obdržela tak zv. obchodní nebo zvláštní rejstříkovou značku. (§ 9, odst. 3 a 4 zák.) Tyto značky mohou býti přiděleny okresním (státním policejním) úřadem domácím výrobcům motorových vozidel nebo karoserií, správkárnám motorových vozidel a obchodníkům jimi pro výrobní, prodejní nebo zkušební účely (obchodní značky) nebo vozidlům, jichž může býti užito mimořádně k jízdě, nutné ve veřejném zájmu. Obchodní značky se nepřidělují pro určité vozidlo a vozidla tato nejsou také podle znění zákona zapsána v rejstříku. Zde možno ihned podotknouti, že se o zápisu motorového vozidla vydá osvědčení (§ 16, odst. 4) a že jest řidič povinen míti při jízdě mimo jiné u sebe i toto osvědčení a předložiti je příslušným veřejným orgánům na požádání k nahlédnutí (§ 41 zák.), že však o obchodních značkách není ani v zákoně, ani

ve vlád. nařízení ustanovení o tom, že by bylo vydáno osvědčení, v něm uvedena po případě motorová vozidla, pro která může značky býti užito — což by bylo i nesnadné při výrobě, správkách a obchodech — ani zda a jak má řidič takového vozidla prokázati povolení řídit (jeti) vozidlem s touto značkou.

Za rejstřík převzat byl dosavadní rejstřík motorových vozidel. Do něho se podle § 16, odst. 2 a) zapisuje jméno, příjmení (rodinné jméno), zaměstnání a bydliště držitele motorového vozidla, po případě, je-li jiná osoba vlastníkem, i vlastníka. Držiteli ukládá zákon na různých místech různé povinnosti. Tak podle § 6, odst. 4 může žádati za vyzkoušení jednotlivého vozidla, o němž není prokázáno, že se shoduje se schváleným typem, podle § 8 jest povinen udržovati motorové vozidlo, jehož užívá k jízdě, ve stavu vyhovujícím vydaným předpisům, vozidla trvale nezpůsobilá k jízdě nebo kterých nehodlá z jakéhokoliv důvodu užívati, ohlásiti rejstříkovému úřadu k výmazu. Podle § 16, odst. 3 přihlašuje motorové vozidlo k zápisu do rejstříku jeho držitel a jest také povinen oznamovati všechny změny skutečností, jež se zapisují do rejstříku. Podle § 43 zák. jsou držitelé motorových vozidel povinni pečovati o to, aby vozidlo bylo řízeno toliko osobami k tomu podle zákona oprávněnými. Podle § 56 zák. jest držitel motorového vozidla zapsaného v rejstříku a držitel vozidel, jemuž byly přiděleny obchodní značky, povinen pojistiti sebe, po příp. jinou osobu, jež provozuje vozidlo s jeho vědomím na vlastní účet a nebezpečí, proti následkům odpovědnosti z provozu. Tedy velmi důležité povinnosti, na jejichž plnění má § 80 zák. trestní sankce. Spolky držitelů motorových vozidel mají býti také zastoupeny v kuratoriu fondu pro podporu při úrazech (§ 123 vlád. nař. č. 203/1935 Sb. z. a n.) a v Poradním sboru pro otázky, týkající se motorových vozidel (§ 137 téhož). Kdyby nebylo důvodové zprávy, vyložili bychom si pojem držitele podle § 309 ob. z. obč., po případě podle obdobného pravidla občanského zvykového práva, totiž že jest míněn majitel věci, který má vůli, ji jako svou podržeti. Pojem držitele motorového vozidla není totiž ani v zákoně ani ve vlád. nařízení definován. Důvodová zpráva k § 45 zák., který zavedl další termín »provozovatel«, praví, že vzhledem k tomu, že osnova zavádí výraz »držitel« (§ 8),

bylo by tu užití téhož výrazu. Došlo by však k rozporu se soukromoprávním pojmem držitele a držby. Zde jde ovšem o technický termín držitele ve smyslu tohoto zákona a nikoliv o »pojmem soukromoprávní«. Tedy vysvětlení tohoto »technického pojmu držitele« nám zůstaly jak zákon, tak důvodová zpráva i vlád. nařízení dlužny. Jako zde staví zákon držitele proti vlastníku, tak vyslovuje v § 45, že za provozovatele se v pochybnosti vlastník nebo každý spoluvlastník. Kdo jest vlastníkem motorového vozidla, bude třeba patrně v obou ustanoveních posouditi podle ustanovení občanského zákoníka (práva). Poukázati jest i k tomu, že zákon užívá výrazů vlastník a držitel také v § 69, ukládaje vlastníkům a držitelům nemovitostí sousedních s veřejnými silnicemi povinnost trpěti postavení výstražných značek a okleštění stromoví. Zde tedy patrně míněny jsou oba výrazy ve smyslu soukromého práva. V § 16 zák. se praví, že do rejstříku má býti zapsáno jméno atd. držitele motorového vozidla, po případě, je-li jiná osoba vlastníkem, »i vlastníka«. V tomto případě budou tedy zapsány údaje o dvou osobách. Držitelem nemusí podle toho býti vždy vlastník. Vlastníkem zůstane i ten, kdo zeizí motorové vozidlo s výhradou vlastnictví. Kromě toho jedná § 45 v odst. 2 ještě o tom, kdo užívá motorového vozidla v době škodné události a odlišuje ho jak od držitele, tak i od provozovatele. Důvodová zpráva k vlád. návrhu § 56 se zmiňuje, že držitelem vozidla jest »osoba zapsaná podle § 16, odst. 2, písm. a) v rejstříku motorových vozidel jako držitel vozidla«. To však nepodává vysvětlení ani definici, nýbrž opisuje totéž, neboť nemáme ani v § 16 ani k němu definici držitele. Autoři vlád. osnovy a komentovaného vydání (Čsl. Kompas 1935) praví k § 16: »Z vlád. dův. zprávy k § 45 zák. vyplývá, že nelze bráti tento pojem — držitele — ve smyslu soukromoprávním, nýbrž zdá se, že zákon chtěl tímto technickým termínem označiti takovou osobu, které její soukromoprávní i faktický poměr k vozidlu nejlépe umožňuje dostáti všem povinnostem, uloženým v tomto zákoně a prováděcích předpisech držiteli vozidla, jakož i uplatňovati práva držiteli vozidla tu přiznaná . . . Jak patrně, může býti držitelem po případě i osoba, jejíž soukromoprávní poměr k vozidlu je povahy jen obligační. — Kupec, jemuž bude vozidlo odevzdáno, ať je již zaplatil nebo obdržel na úvěr,

bude vlastníkem. Bude-li mu odevzdáno s výhradou vlastnictví pro prodávajícího, může býti vedle vlastníka jeho držitelem i podle § 309 ob. z. obč. Přenechá-li takový kupec vozidlo k provozu jinému, kdo má býti zapsán do rejstříku jako držitel, ale hlavně komu náleží povinnosti uložené držiteli a koho postihne trestní odpovědnost podle § 80 zák. za zanedbání těchto povinností? Podle znění §§ 6, 8, 16, odst. 3, 43, 56 («držitel») postihnou povinnosti vlastníka toliko, je-li spolu držitelem podle zákona. Bude kupec, kterému nebylo vozidlo odevzdáno a který má toliko obligační nárok, nebo schovatel, vypůjčitel a pod., jejichž poměr k vozidlu jest povahy jen obligační, povinen přihlásiti vozidlo k zápisu, oznamovati změny, dáti sebe a provozovatele pojistiti pod sankcí § 80 zák.? Ukládá-li zákon tyto významné povinnosti držiteli, ukládá-li trest na přestupek těchto předpisů, měl zajisté také přesně definovati, kdo jest tímto držitelem. Provozovatel se do rejstříku nezapisuje. Bylo by to také značné zatížení administrativy, zvláště, kdyby se provozovatel častěji měnil, a zejména při tom, že ani ze zákona, ani z důvodové zprávy k § 45 a 56 není zcela jasno, koho lze pokládati za provozovatele.

Podle § 16 zák., může sice každý, kdo prokáže svůj zájem, vyžádati si od rejstříkového úřadu ústně nebo písemně informace z rejstříku, ale toliko o skutečnostech, uvedených v § 16, odst. 2 a), tedy toliko o jménu, příjmení, zaměstnání a bydlišti držitele, po případě vlastníka. Co mu bude taková informace platna, nesmí-li ji podle znění obdržeti o ostatních údajích, zvláště o rejstříkové značce a způsobu zajištění nároků na náhradu škody [§ 16, odst. 2, písm. d) a f) zák.]? Zájem bude míti buď kupec vozidla nebo poškozený provozem vozidla. Nedoví se ani, kdo jest skutečným držitelem anebo oprávněným nakládati s vozidlem. Podle § 83, odst. 2 vlád. nař. č. 203/1935 Sb. z. a n., mají sice býti údaje zapísované do rejstříku prokázány držitelem motorového vozidla při přihlašování k zápisu. O tom, jak prokáže, že jest »držitelem«, není předpisu. Vlastnictví bude možno prokázati smlouvou, bude-li sepsána s výhradou vlastnictví. Nebude-li písemné smlouvy, nebude lze je prokázati, tím méně, že ten, kdo motorové vozidlo přihlašuje, jest jeho držitelem. Nebude, než zápis podle údajů přihlašovatelových.

proto říci, že trestný čin uvedeného druhu musí míti kvalifikaci, že byl spáchán provozem motorového vozidla. Ze zákona není zcela jasno, vztahuje-li se konečná věta »je-li z okolností patrné, že nemá potřebné spolehlivosti«, také na trestné činy stíhané soudem, či toliko na přestupky zákona o jízdě motorovými vozidly a nařízení k němu vydaných a na přestupky řádů silniční policie. Autoři a komentátoři zákona vztahují tuto větu na všechny trestné činy a vyvozují z toho, že i čin trestný soudně proti bezpečnosti života, zdraví a těla musí působiti buď sám svou povahou nebo vzhledem ke konkrétním okolnostem ztrátu spolehlivosti, potřebné pro nabytí povolení řídití motorové vozidlo. Podotknouti dlužno, že jiné trestné činy, zejména proti bezpečnosti majetku — krádež, podvod, zpronevěra — nebo pro poškození cizího majetku nejsou předmětem zápisu do rejstříku ani důvodem pro odnětí řidičského povolení, ač budou třeba často nasvědčovati tomu, že nemá potrestaný spolehlivosti, kterou lze požadovati od řidiče motorového vozidla, zvláště šlo-li by o řidiče z povolání. Pochybné jest, kdo má rozhodovati o tom, že jest patrné z trestného činu, že řidič nemá spolehlivosti potřebné pro řízení. O tom rozhodovati bude patrně příslušetí spíše rejstříkovému úřadu než soudu. Soudu jest uložena oznamovací povinnost o potrestání. Aby jí mohl vyhověti, bude nutno, aby při každém obvinění z některého z uvedených trestných činů vyšetřil nejen, je-li obviněný, pokud se týče odsouzený, snad oprávněn řídití motorové vozidlo, nýbrž i který okresní nebo policejní úřad povolení udělil a po případě i číslo povolení. Aby pak úřad mohl posouditi, pozbyl-li řidič potřebné spolehlivosti, bude nutno uvéstí i skutkové okolnosti trestného činu a nestačí pouhé oznámení o odsouzení. Bude proto nejvhodnějším, zaslati opis odsuzujícího rozsudku.

Otázkou jest dále, zda lze také zaslati zprávu o podmíněném odsouzení. Důvodová zpráva k vlád. návrhu zodpověděla tuto otázku záporně. § 9, odst. 3 zák. č. 562/1919 Sb. z. a n. ve znění zákona č. 134/1924 Sb. z. a n. ustanovuje, že, pokud doba zkušební neuplynula, smí býti podána zpráva a zaslány spisy o podmíněném odsouzení soudu; jiným veřejným úřadům pak jedině: 1. jde-li o udělení místa ve veřejné službě, 2. je-li zprávy a spisy zapotřebí k účelům řízení

disciplinárního (kázeňského), správního, trestního nebo důchodkového trestního, 3. při odsouzení pro zločin vůbec nebo jinak pro trestný čin, spáchaný ze ziskuchtivosti nebo proti veřejné mravopoctnosti, jde-li o zadání veřejné dodávky anebo jde-li o oprávnění k výkonu živnosti nebo povolání vyžadujících veřejné důvěry. Tedy neosvědčí-li se odsouzený, oprávněný řídit motorové vozidlo při podmíněném odsouzení pro trestný čin proti bezpečnosti života, těla nebo zdraví, bude nutno podati zprávu rejstříkovému úřadu. Jinak jsme mínění, že bude soud povinen oznámiti podmíněné odsouzení, půjde-li o řidiče ve veřejné službě, zejména řidiče oprávněného řídit motorová vozidla, jichž se užívá k veřejné dopravě osob. Jest to přece povolání, vyžadující veřejné důvěry.

(Pokračování.)

Bezprávnost zpronevěry.

Dr. Fr. Poláček.

Otázka bezprávnosti zpronevěry poutá náš zájem jednak, pokud snažíme se zjistiti její význam hmotněprávní (I), a jednak pokud sledujeme důsledky otázky té při řešení otázek procesněprávních (II).

Ve směru prvním uvážiti je dále, jaký význam otázka ta má jednak pro objektivní (1) zákonnou skutkovou podstatu zpronevěry, — a tu pak, pokud lze bezprávnost považovati za složku zvláštního (a) objektivního pojmového znaku, neb pokud jest ji počítati k obecným (b) objektivním pojmovým znakům — resp. jednak posouditi význam otázky té při řešení subjektivní (2) zákonné skutkové podstaty zpronevěry.

Ve směru druhém jde o stanovení poměru, v jakém otázka ta ocitá se ke zjišťovací činnosti soudcově (1), dále jakého zvláštního řešení vyžaduje otázka ta v řízení porotním (2), a konečně pokud řešení otázky bezprávnosti může dáti podklad k opravným prostředkům (3).

I.

1. Zpronevěry se dopouští, kdo »věc jemu svěřenou za sebou zadrží nebo sobě přivlastní«. Zákonná definice, uvádějíc

Několik poznámek k zákonu o jízdě motorovými vozidly.

Antonín H a r t m a n n.

Pokračování.

O výmazu trestů z rejstříku řidičů zákon sám nic neustanovuje. O tom ustanovuje § 84 vlád. nařízení č. 203/1935 Sb. z. a n. Právě v odst. 2: »Zahlázení soudního odsouzení pro trestný čin proti bezpečnosti života, těla nebo zdraví jest oznámiti rejstříkovému úřadu, jemuž bylo oznámeno uložení restu, a tímto v rejstříku řidičů vyznačeno (§ 6 zákona ze dne 14. června 1928, č. 111 Sb. z. a n., o zahlázení odsouzení).« Soudy jsou povinny oznámiti tresty, uvedené v § 15, odst. 1, jež uložily. Půjde-li skutečně o trestný čin uvedený v § 15, odst. 1, musí rejstříkový úřad řidiči odníti řidičské oprávnění, a to navždy (§ 14 zák.), (srv. § 15 »b u d i ž mu oprávnění odňato«, »toto opatření b u d i ž učiněno zejména«). Jest tu kategorický příkaz zákona a není ponecháno úřadu a jeho uvážení, bude-li zjištěn trestný čin kvalifikovaný podle § 15 zák., zda chce či nechce oprávnění odníti. Tu však bude zbytečno, oznamovati rejstříkovému úřadu jak udělení milosti, tak i zahlázení trestu, když pro odsouzení bylo oprávnění odňato a řidič následkem toho z rejstříku vymazán. Vždyť zde stačí jediné odsouzení soudem, aby oprávnění bylo odňato. Podle hořejšího výkladu soudu bude zpravidla známo, bylo-li uznáno rejstříkovým úřadem, že jde o trestný čin kvalifikovaný podle § 15 zák. Nepůjde-li o takový čin, nebude prostě do rejstříku zapsán a nebude třeba ani zahlázení trestu v něm vyznačiti. Tedy opět by bylo oznámení zbytečné. Oznámení měl by soud učiniti z úřední povinnosti. Ale kromě toho nebude, zvláště při dřívějších odsouzeních, ze spisů zřejmo, je-li odsouzený a za zahlázení trestu žádající oprávněným řidičem. To by musel žadatel uvést v žádosti, udávaje rejstříkový úřad a po případě číslo zápisu, nebo by soud musel dodatečně to dáti zjistiti.

b) Dále jest rejstříkovému úřadu podle § 18 zák. oznámiti trestné činy proti ustanovením zákona č. 81/1935 Sb. z. a n. o jízdě motorovými vozidly nebo proti předpisům

podle něho vydaným. Tyto činy trestá podle § 80 zák., pokud nejde o činy soudně trestné, okresní nebo státní policejní úřad. Jim tedy náleží oznámiti potrestání rejstříkovému úřadu — nejsou-li samy rejstříkovým úřadem. Podle znění zákona jest opět pochybno, mají-li rejstříkovému soudu býti oznamovány i tresty (pokuty), uložené v blokovém (mandátním) řízení podle § 81 zák. zmocněnými orgány veřejné moci. Autoři vládního návrhu a komentátoři odpovídají záporně: »Z povahy věci vyplývá, že nelze zapisovati tresty, uložené v trestním řízení blokovém, ať již podle tohoto zákona či podle předpisů řádů silniční policie; při tomto trestním řízení nezjišťuje se totiž totožnost řidičova, nýbrž jen značka vozidla.« Jest pravda, že § 81, odst. 4 ustanovuje, že trestní příkaz má obsahovati rejstříkovou značku vozidla, čin jako závadný shledaný, uloženou pokutu, úřad, jehož jménem bylo zakročeno, a datum, a že nepředpisuje, aby bylo uvedeno jméno řidiče a údaje jeho řidičského oprávnění. (O tom též dále pod č. 5.) § 15 zák. naproti tomu předpisuje, že oprávnění musí býti odňato, byl-li řidič potrestán opětně pro trestné činy proti ustanovením tohoto zákona nebo předpisům podle něho vydaným. O tom, že se nemá hleděti k takovým trestným činům, na něž byla uložena pokuta v blokovém řízení, není ustanovení. Pokuty ukládají se přece podle § 81 zák. rovněž jen za tyto přestupky a zákon nečiní výjimky. V oběžníku ministerstva vnitra z 15. ledna 1935, č. 6 Věst. min. vnitra, uvedeny jsou většinou přestupky toho druhu, na které lze uložit pokutu trestním příkazem (v blokovém řízení) a které svědčí, že řidič neměl potřebné spolehlivosti. Tak na př. nedá-li včas okolnostem přiměřené výstražné znamení (§ 38, odst. 5 zák.), nerozžehne-li při jízdě předepsané svítilny (§ 108 vlád. nař.), nerozžehne-li, je-li třeba, svítilny na stojícím vozidle (§ 108 vlád. nař.), opustí-li motorové vozidlo, pokud motor pracuje a dříve, než utáhl brzdy a učinil opatření, aby vozidlo nemohlo býti uvedeno v pohyb nepovolanými osobami (§ 38, odst. 6 zák.), jede-li nepřipustnou rychlostí (§ 106, odst. 1 vlád. nař.), nezvolní-li rychlost, je-li třeba (§ 106, odst. 4 a 5 vlád. nař.) atd. Takových přestupků, z nichž jest patrné, že řidič nemá potřebné spolehlivosti, mohl by se dopouštěti stále a kdyby zaplatil vždy orgánu pokutu, nebylo by důvodu odněti mu

podle § 15 zák. oprávnění, poněvadž by tyto tresty nedošly k vědomosti rejstříkového úřadu. Kdyby nechtěl, anebo nemohl několikrát zaplatiti uloženou mu pokutu, bude zahájeno na oznámení orgánu řádné správní řízení a po opětném odsouzení musí mu býti odňato oprávnění. Nebylo by to jistě důsledné, mohl-li by ten, kdo na př. byl dvacetkrát i vícekrát pokutován, nerušeně dále jezdit proto, že zaplatil, jiný však, který proto, že nemohl nebo nechtěl zaplatiti pokutu a byl pak porestán třikrát nebo čtyřikrát pro tytéž přestupky, by pozbyl řidičského oprávnění. Nelze souditi, že zákonodárce byl by chtěl takovou nedůslednost, ba nespravedlnost. Snad by se poukázalo i na to, že § 18 zák. ukládá úřadům a soudům, aby oznamovaly uložené tresty a nejmenuje orgány veřejné moci. Ale orgány jsou jen zmocněnci úřadu, který má podle § 80 zák. trestati tyto přestupky, zakročují za úřad a jemu odvádějí pokuty a průpis trestního příkazu. Trestá tu tedy úřad svými zmocněnci a nesvědčilo by to pro to, že nemají býti tyto tresty oznamovány rejstříkovému úřadu. Že není třeba oznamovati tresty uložené blokovým řízením, vyvozuje se i z ustanovení § 84, odst. 3 vlád. nař. č. 203/1934 Sb. z. a n. Tresty, uložené za trestné činy, na něž by bylo bývalo možno použití trestního řízení blokového, vymažší se z rejstříku podle uvedného ustanovení z úřední moci po uplynutí jednoho roku, počítajíc ode dne pravoplatného uložení trestu. Tu viděti jest opět dvojí míru a nedůslednost. Tresty uložené v blokovém řízení by se neměly vůbec zapisovati a neměly by míti ani účinek, že se odejme řidičské oprávnění. Byly-li by však tytéž přestupky z jakékoliv příčiny trestány v řádném trestním správním řízení, ač jinak mohlo býti užito blokového řízení, zapíší se a zůstávají po celý rok zapsány a mohou odůvodniti odnětí oprávnění. Důvodová zpráva k § 84 vlád. nař. praví, že zaváděje blokové řízení trestní, připustil zákon průlom do zásady § 18 o zápisu všech administrativních trestů podle tohoto zákona do rejstříku, ježto při blokovém řízení trestním nezjišťuje se totožnost pachatelova. Chtěl-li však zákon tento průlom připustiti, bylo to snadno učiniti několika slovy buď v § 15 nebo v § 18 nebo v samém § 81 zák. To se však nestalo.

c) Trestati přestupky řádů silniční policie příslušno jest obecní představenstvo podle §§ 28, 62 a 64 ob. zřiz. Č. (§ 14

zák. z 15. června 1886, č. 47 čes. z. z. § 21 vyhl. z 21. června 1886, č. 54 čes. z. z.), obecní starosta nebo okresní politický úřad (§ 29 zák. z 31. prosince 1874, č. 5 mor. z. z., § 25 vyhl. ze 4. března 1892, č. 29 mor. z. z., §§ 27, 28 zák. z 1. ledna 1878, č. 5 slez. z. z.). Přestupky Uličního a jízdního řádu pro hlavní město Prahu (vyhl. policejního ředitelství v Praze z 2. srpna 1931, č. j. 9.001/31) trestají podle § 87 téhož policejního ředitelství v Praze, po případě jednotlivá okresní policejní komisařství, zřízená v obvodu Velké Prahy jako orgány policejního ředitelství. Jsou tedy také povinna oznamovati přestupky podle § 18 zák. Oznamovati budou ovšem jen hrubé přestupky (srv. § 15 zák. »pro opětovný hrubý přestupek«, kdežto v předcházející větě se praví toliko »opět- ně pro trestné činy proti ustanovením tohoto zákona nebo předpisům podle něho vydaným«). Podle § 88 uvedeného řádu jsou oprávněni členové sboru státní stráže bezpečnosti vybírat při výkonu služby za d r o b n ě j š í n e s r o v n a l o s t i pořádkové pokuty dobrovolně placené a částku 30'— Kč nepřesahující. K takovým pokutám vybraným rovněž v blokovém řízení se již podle znění § 15 zák. nepřihlíží a nejsou oznamovány rejstříkovému úřadu. Vlád. nařízením ze 6. března 1936, č. 51 Sb. z. a n. (čl. IV, § 19) jest umožněno, aby politické a státní policejní úřady, jakož i obce v mezích své trestní pravomoci užily blokového řízení, totiž, aby zmocnily orgány veřejné moci, aby pro správní přestupky ukládaly pokuty stejné a v stejném rozsahu jako podle § 81 zák. o jízdě motorovými vozidly. O tom bude tedy platiti totéž, co bylo řečeno pod b).

Jestliže by pak neměly býti skutečně oznamovány tresty, uložené v blokovém (mandátním) řízení, pozbylo by ustanovení § 15 zák. valně všeho praktického významu, neboť by se nedostávalo rejstříkovým úřadům oznámení o většině trestných činů proti ustanovením zákona č. 81/1935 Sb. z. a n. a nařízení podle něho vydaných a o přestupcích proti předpisům řádů silniční policie, i kdyby svědčily o úplné nespolehlivosti řidiče, a zbývalo by skoro jen odsouzení soudem pro trestné činy, z nichž by bylo patrné, že nemá spolehlivosti.

Podle oběžníku min. vnitra ze 14. dubna 1936, č. 51 v. m. vn., lze ukládati pokutu v blokovém řízení na př. při

přestupcích předpisů o používání levé strany silnice, o vyhýbání a předjíždění a pod.

Jak hledí vlád. nařízení a zejména důvodová zpráva a výklad k těmto ustanovením omeziti účinnost § 15 zák., zůstává zákon spravedlivě přísným, jde-li o řízení motorového vozidla opilým řidičem. Ustanovujeť § 15, že nedostatek nespolehlivosti jest dále spatřovati zejména též v tom, řídil-li někdo motorové vozidlo ve stavu opilosti. Odkazem na § 38, odst. 1, naznačuje, že jest tu míněn stav, v němž rozpoznávací nebo ovládací schopnost jest snížena. Zde bude tedy jediný přestupek důvodem pro odnětí řidičského oprávnění; uvádí jej zákon vedle trestných činů proti ustanovením zákona jako samostatný důvod («jest dále spatřovati zejména též v tom...»). Arciť bude skutkovou otázkou, kdy jest tu »stav opilosti«, kdy tedy jest požitím lihovin rozpoznávací nebo ovládací schopnost tak snížena, že se stává řidič nespolehlivým k řízení motorového vozidla. Nestačí asi »lepší nálada« nebo podroušenost. V oběžníku min. vnitra z 15. ledna 1936, č. 6 Věst. min. vnitra, není tento přestupek uveden mezi těmi, na které může býti uložena pokuta v blokovém trestním řízení. Dojde-li při jízdě v takovém stavu k úrazu nebo bylo-li tu konkrétní ohrožení bezpečnosti jiných osob nebo věcí, půjde o čin soudně stíhaný (§§ 335, 337, 431 trest. zák. §§ 291, 310 zák. čl. V./1878) a orgán veřejné moci, který zjistí tento stav, učiní oznámení soudu. Jinak učiní vždy trestní oznámení příslušnému okresnímu nebo státnímu policejnímu úřadu. Podle § 85, odst. 2 zák. může, je-li odůvodněna domněnka, že řidič vozidla jest opilý, učiniti vhodné opatření, aby vozidlo nemohl dále řídit. Bude moci dáti vozidlo s řidičem zavést k okresnímu nebo státnímu policejnímu úřadu, aby tento učinil podle § 85 vhodné opatření, nebo jinak zajistiti vozidlo nebo řidiče, zejména bude asi nutno, předvésti řidiče k lékaři, aby bezpečně byl zjištěn stav snížení rozpoznávací nebo ovládací schopnosti. Zatímní odnětí řidičského průkazu by další jízdě ve skutečnosti nezabránilo. Kdežto § 15 zák. mluví o »stavu opilosti«, šlo by asi o přestoupení zákona (§ 38) a mohlo by býti oprávnění odňato teprve, kdyby řidič byl pro tento přestupek opětně potrestán, byla-li by požitím lihovin rozpoznávací nebo ovládací schopnost jen v menší míře snížena.

5. Když bylo již jednáno o blokovém (mandátním) řízení podle § 81 zák., jest nutno poukázati na další ustanovení o něm v tomto zákoně — a nyní i ve vlád. nařízení ze 6. března 1936, č. 51 Sb. z. a n. (čl. IV., § 19), která vzbuzují jisté pochybnosti. § 81, odst. 6 zák. ustanovuje: Je-li přistižená osoba ochotna pokutu zaplatiti, avšak nemůže-li tak na místě učiniti, vydá jí výkonný orgán trestní příkaz, který je vystaven způsobem, v odstavci 4 uvedeném a obsahuje vedle údajů tam zmíněných i poučení o tom, kde a do kdy má býti pokuta zaplacená, a o následcích nezaplacení. Nebude-li pokuta zaplacená do uvedené doby, pozbude trestní příkaz platnosti a nastoupí řádné trestní řízení. — Doslovné ustanovení má i odst. 7 § 19 uvedeného vládního nařízení. Vyhotovili se trestní příkaz podle odst. 4 §u 81 zák. (odst. 5 § 19 vlád. nař.) — bez udání jména a ostatních osobních dat postižené osoby a nezjišťuje-li se podle důvodové zprávy k § 84 vlád. nařízení č. 203/1935 Sb. z. a n. a výkladu k těmto ustanovením v blokovém řízení totožnost pachatele, tedy ani osobní data, jak může býti proti němu zahájeno řádné trestní řízení, nezaplatí-li dobrovolně v určené lhůtě uloženou mu pokutu? Zde zapomněl zákon, po případě vlád. nařízení doplniti ustanovení, že v takovém případě má veřejný orgán vedle trestního příkazu zjistiti a sepsati i osobní údaje (jméno, příjmení, zaměstnání a bydliště přistižené osoby). Veřejný orgán má předložiti při blokovém řízení jen průpisy trestních příkazů, vydaných pokutovaným (přistiženým osobám), zmocňujícímu úřadu, tedy okresnímu nebo státnímu policejnímu (oběžník min. vnitř. z 15. ledna 1936, č. 6 m. v., čl. VII.). Z nich, vyhotovených podle uvedených ustanovení, nezví úřad vůbec, kdo byl pachatelem. Podle předcházejícího odstavce § 81 zák. (§ 19 vl. nařízení) nesmí úřední orgán k zaplacení nutiti a je tedy tím méně oprávněn zjišťovati, zda přistižená osoba skutečně nemůže platiti. Má-li o tom pochybnosti, bude lépe, neuloží-li pokutu, nýbrž vyhotoví ihned trestní oznámení tak, jako by přistižená osoba odpřela pokutu zaplatiti; pak jest však toto ustanovení zbytečné.

A stejně pochybné jest ustanovení § 82 zák. a obdobné ustanovení odst. 8 § 19 vlád. nařízení č. 51/1936 Sb. z. a n. Tu se ustanovuje: »Trestní příkaz podle § 81 může býti vy-

dán i v nepřítomnosti řidiče vozidla tím způsobem, že jedno vyhotovení příkazu bude připevněno na vozidlo. Příkaz musí obsahovati v tomto případě údaje a poučení, uvedené v § 81, odst. 6. — Nebude-li pokuta zaplácena do uvedené doby, pozbude trestní příkaz platnosti a nastoupí řádné řízení trestní.« Je tu i pochybno, zda pokutovaná osoba o trestním příkaze vůbec zvěděla, nebyl-li snad v její nepřítomnosti někým jiným nebo náhodou odstraněn. Veřejný orgán, vydává trestní příkaz v nepřítomnosti odpovědné osoby, nebude ani věděti, kdo jí jest, v trestním příkaze nemůže a nemá podle předchozího uvést osobní data — a ani nemůže, neznaje jich — a má-li snad vyčkati, až nepřítomná osoba sama se přihlásí, k motorovému vozidlu přijde, jest celé toto ustanovení zbytečné. Je možno věřiti v poctivost každé takto přistižené osoby, že dobrovolně se přihlásí a pokutu zaplatí?

Oběžníkem z 11. února 1936, č. 9586/36-10, č. 13 věst. m. vn., vydalo ministerstvo vnitra doplňující pokyn, že orgán vydávající v takovém případě trestní příkaz si zjistí potřebný podklad k podání trestního oznámení, aby je mohl podati, kdyby uložená pokuta nebyla zaplácena. Zjistí (zapiše si) totiž osobní údaje přistiženého, zejména přesné bydliště a směrodatné okolnosti skutkové podstaty, údaje časové, místní, rejstříkovou značku vozidla a pod. V případě § 82, odst. 1 zák. má si orgán zjistiti (zapsati) rejstříkovou značku vozidla a směrodatné okolnosti skutkové podstaty přestupku. Tyto případy vede velitelství (četnického útvaru) nebo úřad — patrně zmocňující, tedy okresní nebo státní policejní, jemuž orgán předkládá průpisy? — v evidenci a nebyla-li pokuta v 8denní lhůtě zaplácena, podá trestní oznámení, o němž se zavede řádné trestní řízení (okresním nebo státním policejním úřadem, v jehož obvodu byla osoba při přestupku přistižena, zpravidla tedy opět zmocňujícím úřadem). K tomu oběžník ze 14. dubna 1936, č. 27.016, č. 51 věst. min. vnitra, slibuje vydání všeobecných směrnic o trestním blokovém řízení, ustanovil, že postačí uvést v trestním příkazu výši pokuty a není třeba již v něm vypisovati skutkovou podstatu a není nutno uváděti rejstříkovou značku vozidla, datum a není zapotřebí podpisu zmocněného orgánu. To se však přiči výslovnému ustanovení § 81, odst. 4 zákona, že trestní příkaz má obsahovati rejstříkovou značku vozidla,

čin jako závadný shledaný, uloženou pokutu, úřad, jehož jménem bylo zakročeno, a datum. Není přece možno pouhým ministerským oběžníkem zrušiti ustanovení zákona, třebaš jen o formě příkazu? A zdá se nám, že se řízení v případech §§ 81, odst. 6 a 82, odst. 1 zák. tím příliš komplikuje a zavádí se zbytečné psaní. Nebylo by jednodušší, kdyby v platebním příkazu bylo zjištěno jméno a osobní údaje přistiženého a ostatní údaje podle § 81, odst. 4 aby úřad sám měl v patrnosti zaplacení pokuty a, nebyla-li by zaplacena, ihned podle toho jako trestního oznámení provedl řízení? Aby správně zjistil osobní údaje přistiženého, musí si orgán dáti předložiti řidičský průkaz. Jinak je věrohodně zjistiti, i přesné bydliště, nebude často asi možno. A jak u nepřítomného pachatele? Z rejstříkové značky vozidla, kterou si má orgán zjistiti, bude moci úřad provádějící trestní řízení zjistiti ze svého rejstříku, ale často teprve u jiného rejstříkového úřadu držitele (vlastníka) vozidla, který nebude vždy řidičem, a teprve dalším šetřením osobu řidiče, kterého může potrestati. (Stalo se také již, že byl podle evidenční značky pokutován býv. ministr pod svým jménem, nikoliv s označením jako ministr, nýbrž jako šofér, ač neřídil sám.)

6. § 24 vlád. nařízení č. 203/1935 Sb. z. a n. ustanovuje: »Nastane-li později změna v osobě držitele vozidla, jest dosavadní držitel povinen odevzdati novému držiteli osvědčení o způsobilosti vozidla (§ 21, odst. 3), pokud se týče typové osvědčení (§ 23). Tuto listinu jest povinen držitel motorového vozidla vydati při exekučním zabavení vozidla exekučnímu orgánu.« Zákon sám nemá ustanovení, které by bylo vhodným podkladem pro toto ustanovení vlád. nařízení. V žádosti za zápis motorového vozidla do rejstříku mají sice podle § 83 vlád. nař. býti údaje o vozidle, uvedené v § 10, odst. 1 zák. a o zkoušce prokázány osvědčením o zkoušce (typovým osvědčením), podle § 41 zák. nemusí však řidič míti tato osvědčení u sebe a je předložiti veřejným orgánům. Při prvním zápisu jest ovšem držitel motorového vozidla povinen předložiti vedle typového osvědčení též druhý opis. Účel ustanovení § 24 vlád. nař. není jasný. Jako nařízení, vydané na základě zákona jest sice pod sankcí § 80 zák., jest však pochybno, zda jest tak kryto zákonem, aby zakládalo veřejnoprávní povinnost vynutitelnou správním úřadem

(okresním anebo státním policejním). Při změně držitelů jde o soukromoprávní poměr mezi oběma a neodevzdání těchto listin nabyvateli nemá následků podle veřejného práva — kromě následků trestní sankce. Nabyvatel není povinen při ohlášení změny do rejstříku předložit tyto listiny, leda by šlo o první zápis motorového vozidla do rejstříku u jiného rejstříkového úřadu, příslušného podle nového stanoviště vozidla. Vydání těchto listin při exekčním z a b a v e n í exekčnímu orgánu nemá rovněž významu. Nejsou dokladem o vlastnictví, nehodí se k symbolickému odevzdání, a dojde-li k dražbě, nabývá vydražitel vlastnictví příklepem a zaplacením nejvyššího podání. Podle exekčního řádu a zákona jest zabavení vykonáno sepsáním protokolu a popisem zabavené věci; nevyžaduje vydání nějakých listin dlužníkem.

(Pokračování.)

Z P R Á V N Í P R A K S E

Kdy je obchodní zástupce ve služebním poměru?

Ve sporech obchodních zástupců o nárok z pracovního (služebního) poměru je často sporným, jde-li o nárok ze služebního (pracovního) poměru. Terminologie příslušných zákonů jest různá; na př. občanský zákon mluví o služební smlouvě, zákon o pracovních soudech o poměru pracovním a služebním, zákon pensijní o služebním poměru, kdežto zákon o soukromých zaměstnancích o poměru pracovním.

Rozhodnutí této otázky je důležité po stránce příslušnosti soudu i pro věcné rozhodnutí sporu. V těchto sporech se často potkáváme s námitkou, že obchodní zástupce nebyl ve služebním poměru, protože nedostával pevné služné, nýbrž pouze provisi z uzavřených obchodů.

Dle § 9 zákona o soukromých zaměstnancích jest platem úhrn zaměstnancových požitků, kterými mohou býti pevné měsíční služné, p r o v i s e, podíl na zisku, zvláštní odměna (§ 16), nebo jiné peněžité nebo naturální požitky. Dle zákona jest též provise zákonnou formou platu a může proto obchodní zástupce býti v pracovním (služebním) poměru i tehdy, nedostává-li pevné měsíční služné, nýbrž pouze provisi. Podle § 2a zákona čís. 131/31 Sb. z. a n. jsou pracovní soudy v mezích § 1 příslušné rozhodovati zejména ve sporech o mzdu a jiné služební požitky a odměny. Odůvodnění vládního návrhu (tisk senátu č. 352 z r. 1930) uvádí k tomuto ustanovení k pojmu »provisi«, že jde o platy zaměst-

pina mohla by přicházeti v úvahu při úkonech osobního stavu, kde má význam úmysl dlužníků v věřitele zkráttiti, kdežto jiné skutkové podstaty lze si stěží mysliti splněny u aktu osobního stavu. (Pokračování.)

Několik poznámek k zákonu o jízdě motorovými vozidly.

Antonín Hartmann.

(Dokončení.)

§ 83, odst. 4 vlád. nař. ustanovuje však dále, že dřívější držitel je povinen odevzdati novému držiteli osvědčení o zápisu vozidla do rejstříku. Třebas jde o soukromoprávní poměr mezi oběma a trestní sankce § 80 zák. pro nesplnění tohoto nařízení není případná, jest tu aspoň ustanovení § 41 zák., že řidič jest povinen míti stále u sebe osvědčení o zápisu vozidla, jež řídí, a na požádání je předložiti příslušnému veřejnému orgánu. Nesplnění toho bylo by trestno podle § 80 zák. Může tedy aspoň ustanovení § 41 zák. býti podkladem pro nařízení, pokud jde o změnu držitele. Ale § 83, odst. 4 vlád. nař. ustanovuje dále, že při exekčním zabavení motorového vozidla jest jeho dosavadní držitel povinen vydati toto osvědčení (o zápisu do rejstříku) exekčnímu orgánu. Ustanovení to není ani zákonem, ani věcně odůvodněno. Pouhé zabavení — bez uschování — neodnímá ani podle exekčního řádu, ani exekčního zákona, ani podle jiných zákonných předpisů držiteli věci skutečnou, ani právní disposici s věcí. Dlužník zůstává držitelem, může zabavené vozidlo zeiziti, ovšem se zástavním právem na něm zřízeným, může ho užívati a po právu s ním jezdit. Nařizuje-li však nařízení vydání tohoto osvědčení a § 41 zák. na-proti tomu ustanovuje — pod sankcí § 80 zák. — že řidič musí míti toto osvědčení vždy u sebe a je předložiti na požádání příslušným veřejným orgánům, a kromě toho také nařízení, že musí odevzdati osvědčení novému držiteli, zne- možní se držiteli dlužníku volně, skutečně i právně nakládati s vozidlem. Držitel, vlastník, mohl by užíváním vozidla si

získati příjmy a takto má býti zbaven i toho, aby z možného zdroje příjmů uhrazoval své dluhy. Podle ustanovení exekučního řádu (zákona) v novelisovaném znění zaniká soudcovské zástavní právo ve dvou letech po zabavení, nepokračuje-li vymáhající věřitel řádně v exekuci. Mohlo by tedy dlužníku takto býti odňato nakládání s vozidlem po dvě léta od prvního zabavení a kdyby přistoupili noví věřitelé, i po několik roků. Jak lze toto ustanovení ze zákonných předpisů odůvodniti? Stačilo zajisté ustanovení, že jest držitel povinen vydati toto osvědčení při dražbě, ač ani tu nemělo by zvláštního významu.

7. Podle § 43 zák. jsou povinni držitelé motorových vozidel pečovati o to, aby vozidlo bylo řízeno toliko osobami k tomu podle zákona oprávněnými. Nehledíme-li k tomu, že pojem držitel, podle důvodové zprávy »technický« tohoto zákona, není ani v zákoně, ani ve vlád. nařízení vymezen, zavedl zákon v § 45 nový »technický« pojem (výraz) »provozovatel«. V pochybnosti bude jím vlastník nebo každý spoluvlastník a může, ale nemusí jím býti držitel. Tu bylo na místě uložiti tuto povinnost provozovateli. Jeť též on podle § 45 zák. odpověděn za škody z provozu vozidla.

8. O odpovědnosti za škody, způsobené provozem motorových vozidel, jednají §§ 45 a n. zák. K nim není prováděcího nařízení.

a) Především ukládá § 45 odpovědnost za škody, způsobené provozem motorového vozidla na místech veřejných nebo místech třetím osobám přístupných nebo mimo tato místa, užívá-li se pozemku neoprávněně k jízdě motorového vozidla. Nemůže býti pochybnosti, že takto jsou označena místa, kde se děje provoz, nikoliv, kde byla způsobena, povstala škoda. Odpovědnost postihuje, nechť škoda z provozu vznikla kdekoliv. Tak uznávala i praxe podle zákona číslo 162/1908 ř. z. Jestliže z motorového vozidla jedoucího po veřejné silnici odletí součást a poraní osobu nebo poškodí věc na soukromém pozemku vedle silnice nebo vyvrátí-li vozidlo, jedoucí po některém z uvedených míst sloup, tyč nebo strom a jimi jsou poraněny osoby v soukromé zahradě, poškodí se stavení na soukromém pozemku, jest pro přičtení odpovědnosti nerozhodné. Že jest správný výklad, že jde o provoz na uvedených místech, nikoliv o to, že tam byla

způsobena škoda, nasvědčuje slovosled, marginální rubrika («škody, způsobené provozem motorových vozidel»), znění § 1 zák. č. 162/1908 ř. z., který jest podkladem tohoto ustanovení, zejména však věta »užívá-li se pozemku . . . k jízdě motorového vozidla«. Slovu »jízdě« jest tu rozuměti v širším smyslu jako provoz, a patrně bylo užito nepřesného výrazu nebo mělo býti slovy »užívá-li se k jízdě« naznačeno, čeho jest třeba od přípravy k jízdě až do jejího ukončení. Bude sem spadat i stání motorového vozidla, parkování. Ustanovení o veřejných a třetím osobám přístupných místech jsou jasná. Ale pochybnost vyvolává věta: »mimo tato místa, užívá-li se pozemku n e o p r á v n ě n ě k jízdě motorovým vozidlem«. Naproti veřejným místům na prvním místě, položil zákon místa třetím osobám přístupná a mimo tato místa pozemek, jehož se užívá neoprávněně. Jde v obou případech o soukromé pozemky, ať cesty, ať jiné. Neoprávněně bude užíváno soukromé cesty, pojedeli se po ní nebo bude-li jí užito třeba ke stání, ač je přístup na ni zakázán vůbec nebo motorovým vozidlům tabulkou nebo vyhláškou, nebo i, je-li uzavřena závorami a pod. Neoprávněně užíváno bude, pojedeli se bez svolení přes cizí dvůr nebo jiný soukromý pozemek. Zákon nerozeznává, zda se užije pozemku vědomě či omylem, snad předpokládajíc, že jest to cesta veřejná nebo třetím osobám přístupná, ani z jakého důvodu se pozemku užívá. Neoprávněná by byla jízda, kdyby se na př. chtěl řidič vyhnouti na úzké cestě nebo smykem nebo jinak z jakékoliv příčiny se dostal na cizí pozemek. Přihlédněme podrobněji k omezení odpovědnosti podle tohoto ustanovení. Důvodová zpráva, tisk č. 1310 praví na str. 21: »Na rozdíl od dosavadních předpisů nevztahuje se zákon toliko na jízdu motorových vozidel na veřejných silnicích a cestách, t. j. na všech prostranstvích, jež jsou určena k veřejnému užívání pro jízdu, nýbrž na jízdu těmito vozidly v ů b e c, pokud platnost některých předpisů není snad výslovně jen na jízdu po veřejných silnicích a cestách omezena. Tato změna jest odůvodněna potřebou, chrániti bezpečnost těla, zdraví a majetku nejen na veřejných silnicích a cestách, nýbrž všude tam, kde může býti provozem motorových vozidel ohrožena.« Důvodová zpráva k § 45 zák. pak praví: »Jde-li na př. o cestu soukromou, byť byla fakticky přístupna, leč takovou, jejíž

obecné užívání není vlastníkem (resp. oprávněným) dovoleno, nejde o místo třetím osobám přístupné. Tu jest třeba ještě další podmínky, aby totiž bylo k jízdě motorovým vozidlem užito pozemku neoprávněně.« Vycházíme-li od této podmínky a hledíme-li ke znění zákona a k důvodové zprávě, docházíme k tomuto úsudku: Podle § 45 odpovídá se za škody způsobené mimo veřejná nebo třetím osobám přístupná místa, užívá-li se pozemku k jízdě motorovým vozidlem neoprávněně. Z toho plyne a contrario jasně, že se neodpovídá podle tohoto zákona, ani vlastníku ani třetí osobě, užívá-li se takového pozemku oprávněně, tedy (i podle důvodové zprávy) se svolením vlastníka nebo jiného oprávněného (poživatele a pod.). Dejme tomu, že by bylo ještě odůvodněno, aby nebyla hrazena škoda způsobená vlastníku pozemku (oprávněnému) samému, svolil-li řidiči, aby užil k jízdě pozemku, na př. soukromé cesty, dvora a pod., a to alespoň podle tohoto zákona, třebas by nebyl vyloučen nárok na náhradu podle občanského práva. Nadhodí se však otázka: jest odůvodněno vyloučiti odpovědnost podle tohoto zákona za škody, které byly způsobeny provozem na takovém pozemku třetím osobám? Nelze ani správně odůvodniti tím, že snad i tato třetí osoba užila neoprávněně, bez svolení tohoto pozemku. Povolil-li však oprávněný i jí užiti pozemku, jeti po soukromé cestě, proč má býti vyloučena odpovědnost za škodu jí způsobenou? Nanejvýš by bylo odůvodněno odepření náhrady podle § 47, kdyby poškození sama zavinila nebo snížení náhrady podle posledního odstavce téhož, jestliže škodu spoluzavinila. Dovolil-li vlastník užiti jeho soukromé cesty, pozemku dvěma, třem osobám, nikoliv neomezenému okruhu osob, nemůžeme říci, že jde o místo třetím osobám přístupné, a to ani po rozumu zákona ani podle důvodové zprávy. Jestliže řidič pojedje neoprávněně, t. j. bez svolení po soukromé cestě, polní nebo lesní, nebo i po jiném pozemku, přes dvůr, ohradu, zahradu a pod. a způsobí provozem škodu, poraní nebo usmrtí vlastníka, nebo někoho jiného z osob, oprávněných tam se zdržovati, poškodí věci, pro selhání brzd nebo pro smyk vjede do vlastníkovy nebo sousedovy stavení a je poškodí, jiskrami parního motoru nebo výbuchem benzínu zapálí les i sousední: podle znění zákona odpovídají podle něho

za škody provozovatel, po případě vlastník a řidič rukou společnou a nerozdílnou. Neboť řidič použil pozemku bez dovolení, tedy neoprávněně, škoda byla způsobena provozem motorového vozidla na tomto pozemku a vznikla, třebaš řidič dbal všech předepsaných i věcných opatrností nebo vznikla ze zvláštní povahy vozidla, ze selhání nebo nedostatku jeho činnosti (§ 47 zák.). Jel-li však řidič tamtéž s dovolením vlastníka nebo jiného oprávněného a byla-li způsobena škoda za týchž okolností a v témž rozsahu, neodpovídá podle znění první věty § 45 žádná ze jmenovaných osob podle tohoto zákona, podle občanského práva pak (rukou společnou a nerozdílnou § 52) jen tehdy, dá-li se přičítati řidiči zavinění, třebaš jen culpa levis. Že jel po soukromém pozemku, a to ještě s povolením, nebude zaviněním. Jestliže na př. selhaly brzdy, vybuchla nádrž, vozidlo dostalo smyk a řidič dbal všech opatrností, půjde o pouhou náhodu podle § 1311 ob. z. obč. a obdobného pravidla zvykového práva, za kterou jmenované osoby neodpovídají a poškození nemají ani podle občanského práva nároku na náhradu. Myslím, že tento úsudek plyne logicky ze znění zákona a důvodové zprávy. A nelze říci, že příklady tu uvedené by byly málo praktické. Jako vyslovil § 1 zák. že motorovým vozidlem jest vozidlo pohybující se po zemi s ostatními znaky, stačilo zde říci zcela všeobecně: »škoda způsobená provozem motorového vozidla« nebo »škoda způsobená provozem motorového vozidla, ať po veřejných místech, ať kdekoliv jinde«.

b) Ani pojem »provozovatel« nevymezil zákon ani vládní nařízení. Jedině bylo v § 45 řečeno, že v pochybnosti se pokládá za provozovatele vlastník nebo každý spoluvlastník. Zaveden byl nový »technický« pojem, který nebylo lze definovati. § 1 zák. č. 162/1908 ř. z. ukládal odpovědnost řidiči a vlastníku a každému spoluvlastníku, ustanoviv dále, že místo vlastníka odpovídá provozní podnikatel, t. j. ten, jemuž byl jízdní silostroj v době poškozující události přenechán ku provozu na vlastní účet a nebezpečství. V § 56 jest sice ustanoveno, že držitel motorového vozidla, které jest zapsáno v rejstříku, a držitel vozidel, jemuž byly přiděleny obchodní značky, jest povinen pojistiti sebe, po případě jinou osobu, jež provozuje vozidlo s jeho vědomím na vlastní účet a nebezpečí, tedy užito bylo stejného označení, ale důvodová

zpráva k § 56 to neuznává za definici provozovatele. Neboť uvádí: »Vzhledem k tomu, že osnova zavádí výraz „držitel“ (§ 8), bylo by i tu užití téhož výrazu. Došlo by však k rozporu se soukromoprávním pojmem držitele a držby. Zde jde ovšem o technický termín držitele ve smyslu tohoto zákona a nikoliv o pojem soukromoprávní. Aby se předešlo nedorozumění, bylo použito pojmu »provozovatel motorového vozidla«, jímž bude nejen vlastník, nýbrž i ten, jemuž ve smyslu dosavadního znění § 1, odst. 2 zákona č. 162/1908 ř. z. bylo vozidlo odevzdáno k provozu na vlastní účet a nebezpečí, avšak zajisté i ten, jemuž bylo užívání vozidla smluvně poskytnuto, aniž by bylo co smluveno o nebezpečí, a aniž by bylo rozhodno, zdali uživatel bude provozovati jízdu na vlastní účet, či zdali vůbec nejde o výdělečnou jízdu. Provozovatelem bude zajisté i pachtýř živnosti, k jejímuž provozu náleží jízda nebo doprava motorovými vozidly. Kdo jest provozovatelem, bude ve většině případů věci úvahy podle konkrétních okolností. Původně bylo zamýšleno, pojmuti do zákona definici, pojmu provozovatele v tom smyslu, že jest jím každý, komu po právu náleží užívání vozidla. Poněvadž by však definicí takovou nebyly kryty všechny případy, jež jsou na mysli, bylo od pojetí definice do zákona upuštěno. Od provozovatele třeba lišiti osoby, jež tento k provozu připouští (viz § 52 osnovy), budou to především osoby, jež má na mysli dosavadní znění § 8, odst. 1 zákona č. 182/1908 ř. z., totiž osoby, kterých provozovatel užívá při provozu, pokud jde o jejich služební úkony při provozu motorového vozidla; mohou to býti však i jiné osoby, jímž provozovatel, aniž by jím přestával býti, dovoluje užívati vozidla, na př. v případech, kdy tu není vyhraněného soukromoprávního vztahu, týkajícího se jízdy vozidlem, mezi provozovatelem motorového vozidla a osobou, které provozovatel užití vozidla dovolí, nebo kterou o užití vozidla požádá. Snad by to byly některé případy prekaria, případy, kdy nelze souditi, že užívání vozidla má býti poskytnuto se všemi následky právními, a kdy by též přechod právních následků neodpovídal slušnosti (na př. provozovatel dovolí své dceři určitou jízdu vozidlem, nebo požádá přítele, aby obstaral určitou naléhavou věc a užil jeho motorového vozidla a pod.).

Definice, jak ji uvedla důvodová zpráva, by zajisté ne-

vyhovovala. Po právu užívá vozidla i ten, komu bylo propůjčeno, třebaš k jednotlivé jízdě, nebo k několika, komu bylo pronajato, ale stejně i šofér. Jako znak pojmu provozovatele uvádí se i »faktická dispozice nad motorovým vozidlem«. Tu má však i řidič a konečně i ten, kdo bezprávně odňal držiteli (vlastníku) vozidlo. Jak slova »provozní podnikatel, podnikatel provozu«, tak i provozovatel znamenají již svým smyslem toho, kdo má jakousi pravidelnou, trvalejší činnost, trvalejší užívání vozidla; nenazveme provozovatelem, kdo užije vozidla k jediné jízdě nebo jednou za čas. Zákon ponechal praxi — podle důvodové zprávy — aby v jednotlivém případě rozhodla, kdo jest provozovatelem. Jest to chyba, neboť ukládá provozovateli odpovědnost za škody; poškozený, chtěje se domáhati náhrady, bude museti si vyšetřiti, je-li osoba, od níž žádati chce náhradu, skutečně také provozovatelem, tedy za škodu odpovědnou, třebaš si zjistil z rejstříku držitele vozidla. Držitel není však vždy totožný s provozovatelem. Konečně soud může podle zjištění okolností uznati podle uvážení, že žalovaná osoba není provozovatelem, a zatím může promeškati poškozený lhůtu k žalobě proti pravému »provozovateli«, podle § 45 odpovědnému. Z rejstříku, jak uvedeno, skutečný provozovatel není patrný.

c) Zákon upravil odchylně ustanovení o střetu provozů. To konečně jest věcí volné úvahy. Ale za pochybené lze míti ustanovení § 48, odst. 4 zák. Především ustanovuje, že třetí osoby, které utrpěly škodu z události, jež nastala střetnutím se povinně odpovědných provozů — buď motorových vozidel nebo motorového vozidla a železničního podniku — mohou uplatňovati své nároky proti každé z provozů odpovědné osobě podle předpisů, platných o její odpovědnosti. Každá z těchto osob může se však domáhati, aby její závazek k náhradě škody podle dotčených předpisů byl omezen na tu poměrnou část škody, která jest přiměřená účasti jejího provozu na způsobení škody vzhledem k účasti povinně odpovědných provozů ostatních. — Zákon neustanovuje nic podrobnějšího, kdy a jakým způsobem může se domáhati tohoto omezení a jak se o něm rozhodne. Jest velmi problematické, posouditi a zjistiti, jakou účast na způsobení škody měl jednotlivý ze střetnutých se provozů. Poškozený bude zpravidla požadovati celou náhradu ode všech. Žaloba může

sice býti podána podle tohoto ustanovení další věty u každého soudu místně a věcně příslušného pro některou z odpovědných osob, může však býti podána i zvláště proti každé u soudu pro některou z nich příslušného. Lze očekávat, že zpravidla každá ze žalovaných osob jednoho provozu bude hleděti tvrditi a dokázati větší účast na škodě druhého odpovědného provozu. Kromě toho bude též odporováno z jiných důvodů, popíráno zavinění nebo vůbec odpovědnost, popřena výše náhrady. Všechny obrany, i omezení podle tohoto ustanovení budou uplatňovati žalované osoby námitkami proti žalobě. Soud bude moci po provedeném průvodním řízení teprve rozhodnouti rozsudkem, a to uzná-li jejich odpovědnost, odsuzujícím každou z osob k zaplacení částky přiměřené zjištění účasti provozu na škodě. Poněvadž bude nárok proti povinným z každého provozu podle toho omezen, nebude odsouzení rukou společnou a nerozdílnou. Bude-li popřen právní důvod, pokud se týče odpovědnosti za celou škodu a navrženo omezení a popřena i výše náhrady, bude asi přípustným rozhodnouti i mezitímním rozsudkem, pokud jest žaloba proti žalovaným z každého provozu po právu co do důvodu, a pak konečným rozsudkem o číslici náhrady. To bylo by ještě jednodušší, byla-li žaloba podána společně proti všem zúčastněným u soudu příslušného proti jednomu z nich. Kdyby však byly podány žaloby samostatně proti osobám z jednotlivého provozu odpovědným nebo proti každé zvláště u jejího příslušného soudu, musel by každý soud samostatně zjišťovati rozhodné skutečnosti pro posouzení účasti na škodě, prováděti průvodní řízení a rozhodovati. A tu by snadno pak o účasti a podle ní příslušné náhradě mohlo býti rozhodnuto různě, buď že by přisouzeny byly poškozenému i vyšší částky, než bylo celkem žádáno, nebo naopak, že by přisouzeny byly menší částky, ač by prokázána byla výše požadované škody. Hlavní však by bylo, že by jednáno bylo proti zásadě procesní ekonomie.

Jak bylo uvedeno, lze podle tohoto ustanovení žalobu podati proti každé z odpovědných osob u každého soudu místně a věcně příslušného pro některou z nich. Že jest možno podati odděleně žaloby na jednotlivé odpovědné osoby z každého provozu, plyne také ze čtvrté věty § 48. Tím jest vyslovena důležitá změna dosavadních ustanovení o příslu-

nosti i obsazení soudů. Neboť podle § 93 j. n. mohou býti dvě nebo několik osob, které mají svůj obecný soud před různými soudy, žalovány jako společníci v rozepři před každým tuzemským soudem, u něhož jeden ze společníků nebo jeden z hlavních zavázaných má obecný soud, leč by tento soud ani úmluvou stran se nemohl státi příslušným. Stejné ustanovení má § 77 opp. (zák. čl. I/1911). Podle § 48 zák. lze však žalovati každou osobu u kteréhokoliv soudu příslušného pro jinou osobu odpovědnou z téže události při střetu, byť byla žalována o sobě a nebylo tu společenství v rozepři. Žalobu o náhradu škod způsobených provozem motorového vozidla lze podati u věcně příslušného soudu bydliště žalovaného nebo u věcně příslušného soudu, v jehož obvodu byla škoda způsobena, kde tedy se stala škodná událost (§ 53 zák.). Bude to tedy pro žaloby do 5.000 Kč okresní soud, pro žaloby přes 5.000 Kč krajský soud obecného soudnictví. Žaloby na náhradu podle zákona o odpovědnosti železnic (§ 3 zák. č. 27/1869 ř. z.) náležejí před obchodní soud, a to podle volby žalobcevy buď u toho, v jehož obvodu má žalovaný podnik své sídlo, nebo u toho, v jehož obvodu příhoda nastala. Pro tyto spory jsou výlučně příslušny obchodní soudy (senáty) (Sb. Vážný 2013, 4592). Obchodním soudem jest krajský obchodní soud v Praze nebo obchodní senát jiného krajského soudu. Na Slovensku a v Podkarpatské Rusi není obchodních soudů a senátů. Žaloby proti státu jako podnikateli podle zákona o odpovědnosti drah lze podati buď u obchodního soudu úředního sídla finanční prokuratury, v jejímž obvodu nastala událost — tedy v Praze nebo v Brně — anebo u obchodního soudu místa této události (rozh. ze 17. března 1908, č. 1161 úř. sb.). Podle § 48 zák. může nyní žalována býti samostatně osoba odpovědná z provozu motorového vozidla při střetu se železničním provozem u obchodního soudu na př. v Praze, ač jde o náhradu škody, nikoliv o obchod a ač žalovaný není kupcem plného práva. Spor do 20.000 Kč projednával by samosoudce, přes 20.000 Kč senát s odborným soudcem laikem? Podle § 104 j. n. nemohou býti prorogovány krajské soudy pro spory, patřící před okresní soud. § 48 zák. nemá výhrady jako § 93 j. n. Může podána býti v případech § 48 zák. žaloba na náhradu do 5.000 Kč proti osobě odpovědné z provozu motorového

vozidla u obchodního soudu (senátu)? Nebo proti železničnímu podniku u okresního soudu?

Bude-li žalována osoba odpovědná z jednoho provozu zvláště a potom osoba odpovědná z druhého nebo i třetího provozu po sobě, ať u téhož nebo každá u jiného soudu, bude nutno projednávat i vždy znovu spor, prováděti důkazy — bude-li místo příhody vzdálené, svědci daleko bydlící, po případě dožádaným soudem — a výsledek každého sporu může býti různý. Rozhodny mohou býti různé námitky a návrhy na omezení náhrady podle předchozích vět odst. 4 § 48. I otázka útrat bude míti pro poškozeného žalobce význam, třeba ustanovuje § 48, že omezení nároku nemá vlivu na otázku přisouzení útrat sporu. Jako rozsudek vydaný v prvním sporu není pro druhý soud nijak závazný ani co do omezení nároku pro účast žalované osoby na události ani co do přisouzené výše náhrady vůbec, tak neodůvodní rozsudek vydaný v druhém sporu sám o sobě žalobu o obnovu prvního sporu (§§ 530 a n. c. ř. s., §§ 563 a n. zák. čl. I/1911).

Není ustanovení, že by spor zahájený jen proti osobě odpovědné z jednoho provozu měl býti odpověden osobám odpovědným z druhého provozu. Tyto mohly by přistoupiti jako vedlejší intervenienti ke sporu, a to toliko za obecných podmínek §§ 17 a n. c. ř. s., §§ 84 a n. zák. čl. I/1911. Pochybně by bylo, ke které straně by přistoupily. Proti žalobě by se jistě bránily, popíraly odpovědnost, opíraly se výši žádané náhrady, neměly by proto právní zájem na tom, aby žalobce zvítězil. Navrhovala-li by žalovaná strana omezení nároku pro menší účast, dokazují, že druhý provoz měl větší účast, neměly by zajisté zase právní zájem na tom, aby žalované straně dopomohly k výhře, třeba snad jinak by stejně popíraly žalobní údaje a opíraly se výši náhrady.

Z toho však vychází také, jak porušena by byla zásada procesní ekonomie vedením několika sporů z téže škodné události, k čemuž napomáhá ustanovení § 48 zák.

Tendence § 6 zák. č. 192/1908 ř. z., jehož ustanovení převzal § 50 zák. č. 81/1935 Sb. z. a n., byla, aby spory o náhradu škody z provozu motorových vozidel byly zjednodušeny a urychleny, aby oběma stranám bylo umožněno zjistiti si skutečnosti rozhodné pro vymáhání nároku a obranu, aby také bylo umožněno, ještě za čerstvé paměti provésti prů-

vodní řízení. Tomu mělo napomáhati jednak ustanovení o příslušnosti soudu — soud místa škodné příhody na výběr daný — jednak ustanovení o promlčecích a oznamovacích (reklamačních) lhůtách. Zákon ustanovil proto krátké lhůty, pro subjektivní promlčení nároku šestiměsíční ode dne, kterého poškozený se dověděl o škodě a osobě náhradou povinné, a pro objektivní vedle toho tříletou ode dne, kdy nastala událost, z níž škoda vzešla. Vedle toho však zpravidla zanikne nárok, opomine-li poškozený svou vinou ve čtyřech týdnech po dni, kdy se dověděl o osobě náhradou povinné, mu oznámiti nehodu (oznamovací, reklamační lhůta). Do toho učinil velmi značný a důležitý průlom § 48 svým ustanovením odst. 4, poslední věty. Podle něho se nezapočítává ani do promlčecích lhůt, ani do lhůt ustanovených pro podání žaloby ani do jiných lhůt, jichž zmeškání má právní újmu v zápětí, pokud jde o náhradní nároky proti osobám odpovědným z ostatních povinně odpovědných provozů, doba od podání žaloby na osobu odpovědnou z jednoho provozu do pravoplatného skončení sporu. Všechny tyto lhůty se tedy staví a počínají dále běžeti až od pravoplatného skončení sporu. Uvažme, jak dlouho trvá nyní i celkem jednoduchý spor, zejména dojde-li ještě k odvolání a dovolání, a shledáme, že osoby odpovědné z druhého nebo třetího provozu, střetne-li se jich snad několik — dva nebo i tři provozu motorovým vozidlem a železniční provoz — mohou býti žalovány o náhradu až po několika letech, kdy již třebas ani všechny průvodní prostředky nejsou po ruce. (Místní ohledání nebude již míti významu, situace se mohla změnit, svědci jsou neznámo kde nebo zemřeli a pod.). Musíme se tázati, bylo-li toto ustanovení účelné a bylo-li ho vůbec třeba. Všeobecné jsou stížnosti na protahování sporů a zákon sám má tomu napomáhati? Možná, že se tato ustanovení v praxi neosvědčí a že jich nebude ani užíváno; pak byla však zbytečně dána do zákona. Nebude-li míti poškozený zvláštních důvodů, aby se domáhal odděleně náhrady proti osobám z několika odpovědných provozů, podá sám nejvhodněji zároveň jedinou žalobu na všechny osoby ze všech odpovědných provozů. Ušetří si několik sporů, náklady, zaneprázdnění a rozrušování jednotlivými spory, umožní provedení důkazů za čerstvé paměti a dřívější konečné vyřízení svých nároků.

d) Ustanovení § 2, posl. odst. zák. č. 162/1908 ř. z.: »Pochází-li však škoda nebo její rozsah toliko částečně ze zavinění poškozeného nebo někoho třetího, budiž s uvážením všech okolností uznáno na část nároků, uvedených v § 1«, převzal § 47, posl. odst. zák. ve znění: »Byla-li způsobena škoda pouze zčásti zaviněním poškozeného nebo někoho třetího, tedy s uvážením všech okolností, buď uznáno na poměrnou část nároků v §§ 45 a 46 uvedených.« Slova »nebo její rozsah« byla patrně vynechána vzhledem k tomu, že vládní osnova chtěla v § 46 vyloučiti náhradu většího rozsahu, kterou přiznával dřívější zákon poškozenému jako jinak při větším stupni viny, zejména při zohyzdění. Toto navržené znění bylo však změněno a zákon vyloučil jen vyšší náhradu při poškození věci, kdežto naopak vytkl zvláště zohyzdění, za něž byla podle dřívějšího předpisu přiznávána zvláštní náhrada na základě ustanovení § 1 zák., že odpovídá se při tělesném poškození podle §§ 1325 a 1326 ob. z. obč. Vynecháním slov »nebo její rozsah« nebylo však nic změněno, podle uvedeného ustanovení má býti uznáno na poměrnou část nároků, byla-li škoda způsobena zčásti zaviněním poškozeného nebo třetí osoby, ale se nevylučuje, aby bylo hleděno i k tomu, byla-li škoda již způsobena z většího jednáním některé z těchto osob (zanedbáním léčení, nevěcným ošetřením poranění a pod.).

8. Podle § 50, odst. 2 zák. zanikne nárok na náhradu, opominul-li k náhradě oprávněný svou vinou ve čtyřech týdnech po dni, kterého se dověděl o osobě náhradou povinné, oznámiti jí nehodu, leč by osoba náhradou povinná v oné lhůtě čtyř týdnů se dověděla o nehodě jiným způsobem. Zde první lhůta, do které má oprávněný k náhradě oznámiti nehodu, jest určena ode dne, kdy se dověděl o povinné osobě. Druhá lhůta byla již v dřívějším nepřesně určena a takovou zůstala i v novém zákoně. Podle znění jest to táž lhůta, jako první (v oné lhůtě čtyř neděl). Podle toho běží ode dne, kdy se oprávněný dověděl o osobě povinné. Nebyla-li tato osoba (vlastník, provozovatel) při nehodě, jak se doví oprávněný o tom, kdy se dověděla ona o tom, kdy se o ní jako odpovědné osobě dověděl oprávněný? I kdyby poškozený znal číslo (rejstříkovou značku) vozidla, neukládá zákon nikde jemu, aby podle ní pátral po odpovědné osobě. Ale z rejstříku, jak

jsme uvedli, doví se jméno držitele nebo i vlastníka, nikoliv však jméno a bydliště provozovatele, je-li jinou osobou. Může se toho dovědět z vyšetřování, ze zjišťování nehody veřejnými orgány bezpečnosti, a to jednak povinný o nehodě, jednak oprávněná osoba o povinné. Sporno jest také, zda lhůta určená oprávněné osobě jest propadnou či promlčecí. Z rozdílu, který činí zákon mezi lhůtami odst. 1 a odst. 2 a znění, že nárok zanikne před uplynutím promlčecí lhůty, lze souditi, že jde o propadnou (preklusivní) lhůtu. Pak by měl žalobce již v žalobě uvést přesně údaje, kdy se on dověděl o povinné osobě a kdy ona zase o tom, že a kdy on o ní zvěděl, a o tom nabídnouti důkazy, neboť soud by měl hledět z úřední povinnosti k tomu, zda byly lhůty zachovány. Že jest to propadná lhůta, nasvědčovalo by i znění § 48, odst. 4, poslední věty, kde vedle promlčecích lhůt pro nároky se uvádějí lhůty ustanovené pro podání žaloby a jiné lhůty, jichž zmeškání má v zápětí právní újmu. Byla-li by to také promlčecí lhůta, hleděl by soud k ní jen na námitku, ale i tu by žalobci náleželo prokázati, kdy se on dověděl o povinné osobě, a žalované, kdy ona o jeho vědomosti. Je-li několik osob odpovědných a povinných k náhradě, musí poškozený všem oznámiti nehodu, jestli o ní jinak se nedověděly, jako že byly přítomny, se dověděly z vyhledávání a pod., aby nárok proti některé nezanikl. Bylo by zajisté stačilo, kdyby se bylo uložilo oprávněnému, aby vždy oznámil nehodu všem odpovědným do určité lhůty. Oznámiti musí jen nehodu, nikoliv i své nároky.

9. § 16 zák. ustanovil toliko, že držitel vozidla přihlašuje je k zápisu do rejstříku. § 83 vl. nař. č. 203/1935 Sb. z. a n. k tomu ustanovil, kterými listinami se prokáží údaje, jež se zapisují do rejstříku a že předložiti má vedle typového osvědčení též druhý jeho opis. Rejstříkovou značku přidělí rejstříkový úřad při zápisu do rejstříku. Tato ustanovení doplnil zákon č. 77/1935 Sb. z. a n. v § 91, odst. 3 ustanovením, že evidenční (rejstříková) značka pro motorové vozidlo nesmí býti přidělena, pokud nebyl podán žadatelem průkaz vydaný příslušným finančním úřadem o tom, že motorové vozidlo bylo u tohoto úřadu řádně přihlášeno a že daň z motorových vozidel podle tohoto zákona byla za běžné platební období, jakož i za všechna předchozí platební období

zaplácena, po případě že motorové vozidlo bude nebo bylo od této daně osvobozeno. Předmětem a základem daně jsou motorová vozidla, jichž se používá k jízdě po veřejných cestách a místech, a evidenční značky přidělené k účelům výrobním, prodejním nebo zkušebním (§ 57 zák. č. 77/1935 Sb. z. a n.). Povinnost platit daň vzniká použitím motorového vozidla a vlečného vozu k jízdě, osvobozených po zániku osvobození, u obchodních (evidenčních) rejstříkových značek přidělením značky. Přes to jsou poplatníci povinni zaplatit tuto daň n a p ř e d (§ 66, odst. 1 a 2 cit. zák.), t. j. před tím, než podle prvního odstavce vznikla daňová povinnost. Poplatníci jsou také povinni přihlásit motorová vozidla a vlečné vozy před jejich použitím, obchodní evidenční známky v den jejich přidělení důchodkovému kontrolnímu úřadu (§ 68 téhož). Podle § 9 zák. č. 81/1935 Sb. z. a n. musí každé motorové vozidlo při jízdě již opatřeno býti předepsanou rejstříkovou značkou, tedy již před použitím, jinak jest tu trestné jednání podle § 80 zák. Podle uvedených ustanovení může rejstříkový úřad žádati průkaz o zaplacení daně toliko před zápisem do rejstříku, nikoliv již kdykoliv jindy. Mohl by tedy žadatel prokázat před zápisem nanejvýše, že zaplatil daň za běžné platební období, nikoliv i za všechna předchozí, když nesměl dostat rejstříkovou značku a nesměl ani užívat motorového vozidla k jízdě. Možné by to bylo jen, kdyby bylo vozidlo odhlášeno u jednoho rejstříkového úřadu a znova přihlášeno u jiného, který by měl vydati novou rejstříkovou značku. T. zv. obchodní značky, t. j. jistý počet rejstříkových značek, které nejsou vázány na určitá vozidla, může rejstříkový úřad přidělit domácím výrobcům motorových vozidel a karoserií, správkárnám a obchodníkům motorovými vozidly (§ 9. odst. 3 zák. č. 81/1935 Sb. z. a n.). Nezapisují se do rejstříku motorových vozidel ani vozidla, pro něž se jich může užívat (srv. § 16). Tyto evidenční značky jest přihlásit v den přidělení důchodkovému kontrolnímu úřadu (§ 68, odst. 1 zák. č. 77/1935 Sb. z. a n.) a povinnost platit daň vzniká sice přidělením (odst. 1), ale osoby daní povinné jsou povinny ji zaplatit již napřed (odst. 2 § 66 téhož). Ustanovení § 91, odst. 3 téhož zákona patrně neplatí o těchto značkách, neboť vozidla, pro která byly značky přiděleny, se podle těchto předpisů nepřihlašují

a § 91 žádá průkaz, že bylo motorové vozidlo u finančního úřadu přihlášeno a z něho daň zaplacená, nebo že motorové vozidlo bylo nebo bude od daně osvobozeno. Podle toho by mohl rejstříkový úřad přidělit obchodní značky i bez uvedeného průkazu.

10. Držitel motorového vozidla a vozidel, jemuž byly přiděleny obchodní rejstříkové značky, jest povinen pojistiti sebe, po případě jinou osobu, jež provozuje vozidlo s jeho vědomím na vlastní účet a nebezpečí proti následkům odpovědnosti z provozu těchto vozidel podle tohoto zákona u pojišťovny připuštěné ku provozování obchodu v Československé republice nebo složití k úhradě závazků z této odpovědnosti vznikajících kaucí u rejstříkového úřadu, nebo zajistiti nároky jiným způsobem, který ustanoví vládní nařízení. Podle § 45 zák. jsou odpovědni z provozu provozovatel, za něhož se v pochybnosti pokládá vlastník a řidič motorového vozidla. Užívá-li však někdo vozidla v době škodné události bez vědomí nebo proti vůli provozovatele, odpovídá místo něho; bylo-li užívání vozidla umožněno jeho nedbalostí, odpovídá vedle něho provozovatel. Ale podle důvodové zprávy k § 45 nekryje se pojem provozovatele s osobou, která provozuje vozidlo s vědomím držitele na vlastní účet a nebezpečí, nýbrž jest širší, naproti tomu však provozovatel, jak ho míní § 45 zák., není pojištěn sám o sobě, nýbrž jen, je-li spolu držitelem. Tedy: do rejstříku motorových vozidel se zapisuje držitel nebo vlastník, je-li jím jiná osoba; odpověden za škody z provozu jest provozovatel, kterým může býti vlastník, ale držitel jen, je-li spolu provozovatelem anebo aspoň řidičem, kdežto pojistiti proti těmto škodám jest povinen držitel sebe nebo jinou osobu, která podle výkladu jest provozovatel, ale kromě které může býti i někdo jiný provozovatel. Takový třetí provozovatel, který neprovozuje vozidlo na vlastní účet nebo nebezpečí, není pojištěn. Pojištěním není povinen ani vlastník, není-li spolu držitelem (srv. §§ 16, 56 zák.), neboť povinnou jest osoba zapsaná v rejstříku podle § 16 zák. jako držitel. Zcizí-li vlastník motorové vozidlo, vyhradiv si vlastnictví, provozuje-li však dále motorové vozidlo, nikoliv však již na svůj účet a nebezpečí, nýbrž na účet kupce (na př. na splácení kupní ceny), jest sice podle § 45 odpověden jako provozovatel, ale pojištění držitelovo se podle toho nevztahuje

na škody, následky z provozu vozidla, neboť pojišťuje držitel podle § 56 jen sebe, po případě jinou osobu, která s jeho vědomím provozuje vozidlo na vlastní účet a nebezpečí. Držitelovým pojištěním nejsou podle toho ovšem kryty škody způsobené provozem jinou osobou, která užívá vozidla bez jeho vědomí. Pochybnost by mohlo býti z různé dikce § 45, odst. 2 a § 56, odst. 1, užívá-li někdo vozidla proti vůli provozovatele, ale s jeho vědomím (provozovatel na př. ve smlouvě nebo jinak vymíní, že řidič nesmí sám s vozidlem jezdit, ale ví, že ho užívá k samostatným jízdám), tu však rozhodují ještě další slova, na vlastní účet a nebezpečí, což zpravidla při užití vozidla bez vědomí nebude. Není-li provozovatelem sám vlastník anebo držitel vozidla, jest držitelovo a spolu vlastníkovo pojištění pro škody způsobené třetí osobou bez významu. Odpovídá sice za škody podle § 45 vedle řidiče, na něhož se však držitelovo pojištění podle zákona nevztahuje, a vedle jiné osoby, která užívá vozidla bez jeho vědomí nebo proti jeho vůli, jen tehdy, umožnil-li svou nedbalostí toto užívání. Tak na př. nezajistil-li vozidlo, jež nechá stát, proti nepovolaným osobám, neuzamkne-li garáž a pod., ale sotva by se mohlo mluvit o nedbalosti, kdyby klíč od garáže nechal řidiči, který jest u něho zaměstnán.

Ustanovení § 1, odst. 4 zák. č. 162/1908 ř. z. »byl-li silostroj bezprávným postupem odňat volnému nakládání vlastníka nebo provozního podnikatele« vykládala theorie i praxe, že tu musí býti objektivně bezprávní jednání (na př. krádež), nikoliv protismělné jednání (použití vozidla zaměstnancem anebo jinou osobou proti smlouvě výslovné nebo proti vůli stran z ujednání vycházející — někomu bylo půjčeno vozidlo k jedné jízdě a on ho užívá dále a pod.). Následkem toho odpovídal vlastník vozidla i za t. zv. jízdy na černo, t. j. bez jeho vědomí nebo proti jeho vůli, pokud mu nebylo vozidlo odňato objektivně bezprávným postupem. Toto ustanovení bylo v § 45, odst. 2 zák. změněno a vlastník nebo držitel odpovídá jen, je-li provozovatelem motorového vozidla a bylo-li umožněno jeho nedbalostí ho užití bez jeho vědomí nebo proti jeho vůli třetím, takže jen za těchto podmínek odpovídá i za jízdy »na černo«. A není-li provozovatel také držitelem vozidla po rozumu zákona, neprospěje držitelovo pojištění nebo jeho kauce třetím osobám, které provozem utrpěly škodu.

Z důvodové zprávy k § 56 vlád. osnovy (»odpovědností z provozu motorových vozidel rozumí se odpovědnost podle tohoto zákona, jak je upravena v oddílu VIII. a nikoli již odpovědnost podle občanského zákona«) a z dikce zákona v § 56 (»proti následkům odpovědnosti z provozu těchto vozidel podle tohoto zákona«) se vyvozuje, že povinné pojištění se vztahuje jen na pojištění povinné odpovědnosti, t. j. na t. zv. ručení za výsledek nebo za t. zv. abstraktní nebo objektivní odpovědnost. To však jest velice pochybno. Nedošlo to výrazu v zákoně, neboť zákon v § 56 nepraví »proti následkům odpovědnosti podle tohoto zákona«, nepraví ani »povinné odpovědnosti« jako v § 55, ke kterému důvodová zpráva uvedla »povinnou odpovědností z provozu motorového vozidla se míní v tomto ustanovení, jakož i na jiných místech tohoto oddílu, objektivní odpovědnost podle tohoto zákona a nikoli též odpovědnost podle občanského práva«. Zákon ani oddíl VIII. neomezuje se na úpravu odpovědnosti za výsledek (abstraktní), nýbrž ustanovuje i, v kterých případech se odpovídá podle občanského práva. Tak v § 48; v § 52 praví výslovně, také tam, kde nároky na náhradu škody, vzniklé provozem motorového vozidla, dlužno posuzovati podle obecného občanského práva, jest provozovatel motorového vozidla, nebo kdo podle § 45 na jeho místo nastupuje, odpověden za zavinění osob, které ku provozu připouští. § 51 pak ustanovuje, že ustanoveními tohoto oddílu není vyloučena širší odpovědnost podle obecného práva občanského, nebo podle jiných zákonů.

Jinak by se ovšem dalo odůvodniti omezení na »povinné pojištění« či pojištění z abstraktní odpovědnosti za provoz tím, že snad pojišťovny nepřijmou pojištění pro případy, kde škoda jest způsobena zaviněním pojištěné osoby. Pokud nejsou výslovně vyňaty některé osoby (§ 57), jest každý držitel motorového vozidla povinen dáti pojistiti sebe nebo jinou osobu, provozující vozidlo s jeho vědomím na vlastní účet a nebezpečí proti následkům provozu; bude platiti podle toho pojistné, dojde-li však k nehodě, při níž by byla sebe menší neopatrnost některé osoby odpovědné za provoz, neměl by nároku na pojištěnou částku a tím ani poškozený nároku, aby z ní se mu dostalo náhrady na základě přednostního zákonného zástavního práva podle § 54 zákona.

§ 54 zák. dává poškozenému provozem motorového vozidla zákonné zástavní právo pro pohledávku na náhradu na pohledávce povinně odpovědného pojistníka proti pojistiteli z odpovědného pojištění, kteréž zástavní právo má přednost před zástavními právy jinak zřízenými. Toto ustanovení má již zákon z 3. července 1934, č. 145 Sb. z. a n., o pojistné smlouvě, v § 122 pro tyto druhy pojištění vůbec a měl je i § 127 zák. z 23. prosince 1917, č. 501 ř. z. V § 10 zák. č. 162/1908 ř. z. bylo na místě, ježto teprve do pozdějšího zákona byl zařazen všeobecný předpis. Ale nároky třetích osob z provozu mohou býti podle § 56 zák. zajištěny i složením kauce u rejstříkového úřadu nebo i jiným způsobem, jež ustanoví vládní nařízení. Byla-li by kauce složena hotově, bylo by tu *pignus irregulare*. Ač není všeobecného předpisu, že na kauci, složené u správního úřadu vázne zástavní právo pro třetí osoby, dá se tak vyvozovati z ustanovení § 56 zák. Chybí nám tu však ustanovení obdobné § 54, že toto zástavní právo jest zákonné a že spolu má přednost před zástavními právy jinak zřízenými, neboť § 54 ustanovuje tak jen, pokud jde o pojištěné částky. Vládní nařízení č. 203/1935 Sb. z. a n. ustanovuje v § 120, odst. 4 a 5 toliko, že platí jinak o složení této kauce a o její správě všeobecné předpisy a že se kauce použije k úhradě nároků třetích osob na náhradu škod, způsobených provozem motorového vozidla, jehož se kauce týká — zde nebylo pomýšleno na obchodní značky, jež se nepřidělují pro určité vozidlo — v rozsahu uvedeném v oddílu VIII. zákona, je-li tu pravoplatné rozhodnutí soudní, jemuž byla přiznána vykonatelnost. Před tím by tedy si mohl poškozený zajistiti přednostní právo jen zajišťovací exekucí, tedy jen v pořadí zabavení kauce, nikoliv ani zatímním opatřením, které sice zajišťuje předmět budoucí exekuce, ale samo nepropůjčuje ještě zástavního práva. Podle vl. nařízení (§ 120, odst. 6) lze vrátiti kauci po výmazu motorového vozidla z rejstříku. Podle § 8 zák. jsou držitelé motorových vozidel, jež se stala trvale nezpůsobilými k jízdě, nebo kterých nechtějí z jakéhokoliv důvodu již vůbec používat k jízdě, povinni neprodávati to oznámiti rejstříkovému úřadu za účelem výmazu vozidla z rejstříku. Podobně podle § 83 vl. nař. č. 203/1935 Sb. z., odst. 4 jest povinen držitel odhlásiti vozidlo, změní-li stanoviště tak, že vozidlo přechází do obvodu jiného rej-

stříkového úřadu. Postrádáme ustanovení, že a jakým způsobem má rejstříkový úřad zjistiti, že není nároků třetích osob na jejich úhradu z kauce, neboť než dojde k vykonatelnému soudnímu rozhodnutí, když nemusí býti rejstříkovému úřadu ani známo, že u soudu třeba odlehlého se projednává spor ani není přednostního zástavního práva, nebo povinnosti zjišťovati, zda třetí osobě přísluší zástavní právo, může držitel při havarii nebo při změně stanoviště (či spíše musí n e p r o d l e n ě) dáti vymazati vozidlo z rejstříku a úřad je povinen mu vydati po výmazu kauci. Podle terminologie zákona o pojištění smlouvě mělo by v § 54 správně býti řečeno »na pohledávce . . . pojištěného (pojištěncově) proti pojistiteli«, neboť držitel jako pojistník dává pojistiti sebe nebo jinou osobu, provozující motorové vozidlo s jeho vědomím na vlastní účet a nebezpečí, jde tedy po případě o pohledávku pojištěnců proti pojišťovně jako pojistiteli.

O těchto otázkách různě soudí Frant. Rosenbach, Automobilové právo II., Zákon o jízdě motorovými vozidly, Praha 1935, Čin, JUDr. Jos. Hoffmann, JUDr. Jos. Netík a JUDr. Jan Srb, Zákon o jízdě motorovými vozidly, Praha, Československý Kompas, 1935 a Hartmann, Zákony o motorových vozidlech, Praha, Právnické knihkupectví a nakladatelství, 1936. Srov. též časopis »Automobilové a pojišťovací právo«.

Úprava řízení o námitkách nepřislušnosti podle zákona z 16. 6. 1936, č. 161 Sb. z. a n.

Dr. Vlastimil Sobota.

Podle důvodové zprávy k zák. č. 161/36 má nová textace § 261a civilního řádu soudního za účel zkrácení sporu o příslušnosti. Bude tudíž úkolem tohoto článku řešiti rozbor tohoto paragrafu, zda a pokud tohoto účelu bylo dosaženo.

Zprvu hodlám se zabývati otázkou, zda ustanovení § 261a c. ř. s. se týká v podstatě ústních jednání a na první roky se vztahuje pouze potud, pokud jest v tomto paragrafu výslovně uvedeno, či vztahuje-li se jak na první roky, tak i na ústní jednání. Podle mého názoru jest nepochybně správná první alternativa; odůvodňuji-li blíže tento svůj názor, činím