

*Dva praktické případy, týkající se § 1. odst. 4. zákona ze dne 9. srpna 1908, č. 162 ř. z., o motorových vozidlech (jízdných silostrojích).*

I.

*Ručení majitele vozidla za vzniklé jím škody není vyloučeno ani pak, když řidič proti příkazu vlastníka vozidla svěřil toto osobě třetí.<sup>1)</sup>*

U společnosti A., která se zabývá prodejem automobilů, vyžádal si kupec svolení její, aby jeho nastávající šofér byl řidičem, nalézajícím se ve službách společnosti, cvičen. I nařídila společnost svému řidiči přísně, aby výcvik ten byl předsevzat mimo město a aby jízdu před výcvikem řídil jedině tento. Řidič rozkazu toho neuposlechl, svěřil ihned ve městě řízení jízdy nováčkovi a přišel tím B. k úrazu.

I vynesl B. žalobu na A. o náhradu škody. Společnost namítala, že vozidlo bylo bezprávným činem odňato dispozici vlastníkově, takže týž není práv z nehody.

Všechny tři stolice tuto námitku prohlásily za bezpodstatnou. Nejvyšší soud učinil tak, připojiv tyto

**d ů v o d y :**

Předpokladu ku použití ustanovení § 1., odst. 4. zák. o silostrojích, aby závazek vlastníkův byl vyloučen, tu není.

Vozidlo nebylo v době úrazu odňato dispozici vlastníkově vztažně podnikatelově, nalézalo se spíše v jeho dispozici, pod čímž rozuměti dlužno faktickou možnost vozidlem nakládati, poněvadž s ním disponoval šofér ve službách žalované se nalézající. Pakliže tento proti výslovnému zákazu společnosti vozidlo svěřil k řízení osobě neobratné a nezkušené, nenastalo tím vyloučení závazku vlastníka vozidla, poněvadž, jak praveno, tím ještě nebylo odňato jeho dispozici, třebaš by druhý požadavek bezprávného činu tu byl; tím její zřízenec, k dispozici s vozidlem oprávněný, svěřil pouze řízení automobilu osobě třetí. Z této neopatrnosti šoféra,

<sup>1)</sup> Pozn. zasíl. K tomu srovnej pojednání Skřípského v tomto časopise z r. 1910, na str. 11 a nejmenovaného pod názvem: O právním postavení chauffera naproti majiteli neb držiteli automobilu v Právníku z r. 1911, na str. 677. Ve Vídni množí se případy, kde šoféři proti vůli a výslovnému zákazu vlastníka automobilu večer neb v noci si o vlastní újmě, pozvavše k spolujízdě své známé, vyjedou aneb automobil někomu k jízdě přenechají a úraz tím zaviní (tak nazvané „Schwarzfahrten“). Nejvyšší soud konstantně stojí na stanovisku ručení vlastníka neb podnikatele silostroje za veškeré takové nehody, poněvadž právě v takovýchto případech obecnstvo musí býti účinně proti takovýmto svévolím a bezprávním činům chráněno. Kdo by se o to zajímal, najde poučení v článku od Dr. H. Zörnleila v Ger. Ztg z r. 1913, č. 23 pod názvem: Die Haftung des Automobilisten für Schwarzfahrten.

která měla úraz v zápětí, jest žalovaná společnost práva již dle všeobecné zásady jednání na vlastní vruč a nebezpečí, kteráž zásada ovládá i zákon automobilový, v němž vedle zavinění také již pouhý výsledek (Erfolghaftung) k náhradě zavazuje.

(Rozhodnutí nejvyššího soudu ze dne 4. února 1913, č. j.  $\frac{Rv I 14/13}{1}$ .)

## II.

*Majitel silostroje zodpovídá za svého řidiče (chauffeura) i pak, když tento třetí osobou lstivým předstíráním byl k jízdě vylákán a při této úraz se stal.*

K řidiči silostroje (šoféru) dostavil se neznámý pán, lstivě mu předstíraje, že majitel silostroje B. svoluje, by šofér jej zavezl na nádraží, více kilometrů vzdálené. Šofér, důvěřuje v slova neznámého, zavezl neznámou osobu na nádraží a když jel v noci zpět, přejel A., který utrpěl těžký úraz.

Žalobní nárok A-ův o náhradu škody byl vůči žalovanému majiteli silostroje B-ovi ve všech třech stolicích co do důvodu za oprávněný uznán.

## D ů v o d y

všech instancí jsou v otázce zodpovědnosti majitele silostroje souhlasny a uvádějí mezi jiným:

Nelze souhlasiti s hájením se obžalovaného, že by silostroj v době úrazu byl býval disposici majitele odňat; vždyť nelze přece přehlédnouti, že ona neznámá třetí osoba zákonem vyžadované dispoice s vozidlem vůbec nevykonávala, kdežto přece zodpovědnost přechází z majitele na třetí osobu jen pak, když tato dispoici onu vskutku měla.

<sup>2)</sup> Jinak jest v zákoně říšsko-německém. Ve spise: Die Haftpflicht des Automobilhalters und des Eisenbahnunternehmers. Von V. Wilhelm Fuchs. Berlin. Verlag von Emil Ebering 1911, na str. 16 čteme: Als Haftpflichtige nach dem Kraftfahrzeuggesetz kommen ausser dem Fahrzeughalter unter Umständen auch andere Personen in Betracht. So bestimmt § 7, Abs. c, dass, wenn „das Fahrzeug ohne Wissen und Willen des Fahrzeughalters von einem anderen in Betrieb gesetzt wird, dieser anstelle des Halters zum Ersatze des Schadens verpflichtet ist“. Diese Bestimmung ist aus Billigkeitsgründen zum Schutze des Halters gegen die Folgen, die durch unbefugtes Gebrauchen seines Kraftfahrzeuges durch einen anderen entstehen können, in das Gesetz aufgenommen worden. Bei der unbefugten Inbetriebsetzung eines Kraftfahrzeuges durch einen anderen soll jedenfalls dieser anstelle des Halters haften. Er haftet also wie der Halter nach § 7 ff Kf.-G. und nicht nur neben ihm. Der Halter wird von jeder Haftpflicht frei. Vorausgesetzt ist dabei, dass ohne Wissen und Willen — beides muss zusammenkommen — des Halters der andere das Fahrzeug in Betrieb setzt. Der „andere“ ist jeder ausser dem wirklichen Halter des betreffenden Fahrzeugs. Also auch die Familienangehörigen des Halters, sowie sein Chauffeur, der dann im Falle des Absatzes 3, wie der Halter selbst zu haften hätte.