

věr odvolacího soudu, že žalobkyně jeho vlastníci není. Žaloba byla tedy zamítnuta nižšími stolicemi bez právního omylu.

Čís. 2246.

Podnikl-li ten, komu dán automobil k opravě, jízdu na zkoušku, jest on a nikoliv vlastník automobilu »podnikatelem jízdy« (§ 1 odstavec třetí zákona ze dne 9. srpna 1908, čís. 162 ř. zák.).

(Rozh. ze dne 6. února 1923, Rv I 822/22.)

Vojtěch E. dal svůj automobil do správy mechaniku Otokaru G-ovi, jenž prováděl opravu v garáži firmy Václav R. v Č. Opraviv automobil podnikl s ním Otokar G. bez vědomí vlastníka Vojtěcha E. a jízdu na zkoušku, při níž se srazil s povozem žalobcovým. Žaloba na náhradu škody pro poškození povozu a spřežení řízena byla proti Vojtěchu E-ovi a Otokaru G-ovi. Procesní soud první stolice odsoudil oba žalované rukou společnou a nedílnou k náhradě škody, a uvedl ohledně prvžalovaného v d ů v o d e c h: Jde o to, zdá i vlastník automobilu, žalovaný Vojtěch E. ručí za škodu. Dle §u 1 odstavec třetí automob. zák. neručí vlastník za škodu, když silostroj byl přenechán v čase nehody jiné osobě na její účet a nebezpečí, takže podnikatelem jízdy nebyl vlastník, nýbrž osoba jiná. Soud je toho názoru, že vzhledem k zjištění, že automobil byl tehdy dán do správy Otokaru G-ovi a že tento podnikl s ním jízdu na zkoušku, nepřestal být vlastník podnikatelem jízdy, neboť oprava prováděla se pro vlastníka v jeho zájmu, a spolužalovaný G. nestal se ještě tím, že opravu prováděl, podnikatelem jízdy na vlastní účet a nebezpečí, když se jednalo o zkoušení vozu pro vlastníka. Na tom nemění ničeho okolnost, že Otokar G. má samostatný podnik na správu motorových vozidel. Jede jen tehdy, když jízdu vyvolala potřeba vlastníka, který má zájem na tom, aby byla oprava provedena, a bez vlastníkovy potřeby by se zajisté nehoda nebyla stala. Z těchto úvah nelze mluvit o vyloučení závazku vlastníka k náhradě škody z takové jízdy vzešlé. O d v o l a c í s o u d rozsudek potvrdil a uvedl v otázce, o níž tu jde, v d ů v o d e c h: Je sice správné, že když v čase škodlivé události silostroj byl někomu k provozu na jeho účet a nebezpečí přenechán, ručí tento na místě vlastníka (odstavec třetí §u 1 automob. zák.), ale tomu v tomto případě tak není. Soud první stolice správně dovodil, že když automobil byl dán spolužalovanému Otokaru G-ovi do správy a tento podnikl s ním jízdu na zkoušku, nepřestal prvžalovaný být sám podnikatelem jízdy, poněvadž správa prováděla se pro něho jako vlastníka, v jeho zájmu. Spolužalovaný Otokar G. nestal se tím, že se spraveným automobilem podnikl zkušební vyjíždku, ještě podnikatelem jízdy na vlastní účet a nebezpečí, neboť jednalo se o vyzkoušení automobilu, zda může vlastníku jeho k další jeho potřebě jako vlastnímu podnikateli jízdy být již odveden.

N e j v y š š í s o u d potvrdil rozsudek ohledně Otokara G-a, zamítl však žalobní nárok proti Vojtěchu E-ovi a uvedl v tomto směru v

d ů v o d e c h :

Uplatňuje dovolací duvod Šu 503 čís. 4 c. ř. s., trvá první žalovaný Vojtěch E. v dovolání na námitce, že v době škodlivé události byl silostroj přenechán druhému žalovanému Otakaru G-ovi k provozu na jeho vlastní účet a nebezpečí, že tedy Otokar G. byl podnikatelem vozby, proto dle Šu 1 odstavec třetí autom. zák. ručí na místě vlastníka, a tento jest prost všelikého ručení. Doslov zákona, ne dosti jasný a přesný, dopouští zajisté pochybnosti o tom, kdo má v tomto případě býti pokládán za podnikatele vozby. Lze to však bezpečně dovoditi z dějin vzniku dotčeného ustanovení zákona, z nichž jde zcela zřejmě na jevo, jaký význam zákonodárce přikládal slovum »provoz« a »podnikatel vozby«. V první vládní předloze (čís. 2068 příloh k těsnopisným protokolům poslanecké sněmovny, XVII. sese 1904) nebyla obsažena slova »na jeho vlastní účet a nebezpečí (podnikatel vozby)« a příslušná věta Šu 1 odstavec druhý zněla prostě: »Bylo-li v době škodlivé události vozidlo přenecháno někomu jinému k provozu, ručí tento na místě vlastníka vedle řidiče.« V duvodové zprávě bylo k tomu připomenuto, že by nebylo spravedливо, činiti vlastníka zodpovědným tehdy, není-li provoz v kritické době určován jeho disposicemi, je-li on sice právnicky pánem vozidla, ale nikoli pánem vozby, jinými slovy, přísluší-li skutečná dispoice nad provozem někomu jinému, než vlastníkovu. S provozem přejde při takových transakcích na třetího přirozeně také odpovědnost, spojená s provozem. Případy, kde se provoz děje bez určení vlastníka, mají příčinu buď v tom, že byl provoz dobrovolně přenechán, neb v tom, že byl svémocně usurpován. Jako příklady onoho druhu uvedeny jsou v motivech případ, že si prodatel až do zaplacení kupní ceny vyhradil vlastnictví k silostroji, přenechal jej však kupiteli k volnému užívání; dále případ, že provoz byl přenechán pouze výprosou na odvolání, předpokládajíc, že silostroj byl skutečně někomu odevzdán k samostatnému provozu; konečně případ, že vlastník pronajme automobil někomu k výlučnému užívání, snad na sezonu nebo na jinou delší dobu, a to tak, že nájemce určuje, kdy, kam a jak má býti jezděno. Naproti tomu bylo zdurazněno, že příležitostné použití automobilu hostem a poměry automobilového povoznictví nespádají pod tato výjimečná ustanovení. »Právní poměr mezi vlastníkem a tím, kdo skutečně užívá vozu, nelze na venek zpravidla poznati; proto má poškozený míti právo, dožadovati se náhrady vždy především na vlastníkovu, jemuž se pak vyhrazuje, by námitkou prokázal poměr, dle něhož jest prost zásadního ručení.« Ve zprávě justičního výboru poslanecké sněmovny o první vládní předloze (čís. 2805 příloh k těsnopisným protokolům poslanecké sněmovny XVII. sese 1907) bylo k tomu podotčeno, že »přenecháním k provozu není již jakékoliv propůjčení od případu ku případu; tu nastává ručení vypůjčitele jen potud, pokud snad řídí vozidlo jako amatér; přenechání k provozu však předpokládá, že byl silostroj buďto na určitou dobu neb až na další opatření převeden do dispoice někoho jiného, jenž pak s ním nakládá,

dokud trvá přenechání k provozu. Výbor měl za to, že tento poměr jest dostatečně vyznačen slovy »přenechání k provozu« a »podnikatel vozby« a že není třeba zákonné definice.« Ve smyslu zprávy justičního výboru usnesla se pak poslanecká sněmovna na tomto doslovu třetího odstavce Šu 1: »Byl-li v době škodlivé události silostroj přenechán někomu k provozu (podnikatel vozby), ručí tento na místě vlastníka« (čís. 454 příloh k těsnopisným protokolům panské sněmovny XVII. sese 1907). V druhé předloze (čís. 2 příloh k těsnopisným protokolům panské sněmovny XVII. sese 1907) vyskytují se v třetím odstavci Šu 1 již slova »na jeho vlastní účet a nebezpečí.« Ve vysvětlivkách k této osnově zákona se uvádí, že »tímto doplňkem jest na jisto postaveno, že, byl-li automobil jen výprosou k užívání přenechán, přechází ručení na toho, kdo ho užívá, jen tehdy, vede-li přejímatel provoz samostatně, na vlastní účet a nebezpečí, tedy nikoli tenkrát, zůstává-li vlastník nadále nejen pánem vozidla, nýbrž i pánem vozby. Nová formulace omezuje proti dřívějšímu znění poněkud případy, ve kterých povinné ručení přechází z vlastníka na podnikatele vozby.« V tomto znění byla osnova zákona přijata komisí panské sněmovny (čís. 21 příloh k těsnopisným protokolům panské sněmovny XVIII. sese 1907), a stala se zákonem usnesením jak panské sněmovny (8. zasedání XVIII. sese, těsnopisné protokoly str. 103 až 135; čís. 709 příloh k těsnopisným protokolům poslanecké sněmovny XVIII. sese 1907), tak i poslanecké sněmovny (107. zasedání XVIII. sese, těsnopisné protokoly str. 7360—7381), když bylo ve zprávě justičního výboru poslanecké sněmovny o usnesení panské sněmovny poukázáno k tomu, že »nová formulace Šu 1 odstavec třetí má pouze ten účel, přesněji vysvětliti pojem přenechání k provozu, čímž se vyslovuje, že pouhé propůjčení nestačí, by ručení bylo s vlastníka svaleno na vypůjčitele, nýbrž že se k tomu vyžaduje pevný poměr smluvní, dle něhož podnikatel vozby vstupuje v nebezpečí a užitek«. Z toho, co uvedeno, plyne, že provoz silostroje na vlastní účet a nebezpečí jest přenechán, když vlastník odevzdal silostroj smlouvou někomu jinému na určitou nebo neurčitou dobu k dispozici tak, že po tuto dobu vlastník přestává býti pánem vozby, pozbývá možnosti, s ním nakládati. Že ten, komu byl provoz takto přenechán, po živnostensku jej provádí, bude sice snad pravidlem, ale není toho třeba, pročez také Randa (Schadenersatzpflicht 2. vydání 1908 str. 221 a 239 pozn. 15) vhodně vytýká, že místo o »podnikateli vozby« mělo by správněji býti mluveno o »pánu vozby«, neboli o »dočasném chovateli«, poněvadž slova »podnikatel vozby« předpokládají vozbu po živnostensku. Veškeré předpoklady, jak výše byly uvedeny, jsou splněny, dal-li vlastník silostroj do správy továrníkovi nebo mechanikovi. Tím se zakládá poměr smluvní, jímž se silostroj s vědomím a s vůlí vlastníka až do provedení opravy a vrácení opraveného silostroje dostává do volné dispozice toho, kdo opravou byl pověřen, jenž tedy také vše, co ve svém zájmu podniká se silostrojem, činí na vlastní účet a nebezpečí. Zejména platí to o jízdě na zkoušku, které jest třeba, by se ten, kdož převzal provedení opravy, přesvědčil o tom, že oprava byla řádně

provedena a silostroj jde bezvadně. Provoz vozby silostrojem zahrnuje v sobě nejen vozbu, nýbrž i veškeré úkony, jichž jest potřebí, by silostroj byl uveden v pohyb a udržován ve stavu způsobilém k vozbě. Převzetí silostroje k opravě spadá tedy také pod pojem provozu, poněvadž v takovémto případě vlastník přenechá tomu, komu odevzdal silostroj k opravě, veškeré úkony, jichž jest třeba, by silostroj byl zase uveden ve stav způsobilý k vozbě, a zejména jízdu na zkoušku po provedené opravě, by zjištěno bylo, zda silostroj pracuje bezvadně. Pokud nižší soudy tvrdí, že jízda na zkoušku byla podniknuta v zájmu vlastníka, dlužno odvětit, že tento zájem byl pouze podružný; první a hlavní zájem měl žalovaný Otokar G. na tom, by automobil po opravě byl vyzkoušen, a tím zjištěno, že oprava byla bezvadně provedena, neboť jen za této podmínky příslušel mu nárok na mzdu. Žalobce sám uvádí, že bylo Otokaru G-ovi zapláceno za jízdu na zkoušku — samozřejmě za zdařenou jízdu —, plat ten byl částí mzdy za opravu, a nasvědčuje právě i tato okolnost tomu, že jízda na zkoušku se děla hlavně v hospodářském zájmu druhého žalovaného Otokara G-a. Dle toho, co vyloženo, byl v tomto případě podnikatelem vozby ve smyslu zákona, t. j. pánem vozby nikoli vlastník — první žalovaný Vojtěch E. — nýbrž mechanik Otokar G. — druhý žalovaný. Nevadí, že s m ě r jízdy na zkoušku byl určen nikoli druhým žalovaným, nýbrž jinými osobami, o nichž žalobce tvrdí, že jsou příbuzní prvního žalovaného; po případě že účelem jízdy bylo v e d l e vyzkoušení opraveného automobilu též vyřízení obchodní záležitosti firmy Václav R., u které automobil v Č. stál, — jakmile jest zjištěno, že vlastník — první žalovaný — o jízdě nevěděl a tudíž ji nenařídil. Poukazuje-li posléze žalobce na motivy k automobilovému zákonu a na judikaturu, stačí připomenouti, že z motivu, jak svrchu podstatným obsahem svým byly uvedeny, pro jeho názor ničeho nelze odvoditi, a že judikatura stojí na stanovisku opačném (rozhodnutí ze dne 27. března 1913, Rv II 6/23, Gl. U. N. F. 6370, — ze dne 5. února 1915, Rv I 994/14, Ger. H. 1915/27, Z. Bl. 1916 58; — ze dne 3. února 1915, Rv I 36/15 Jur. Bl. 1915/16, Z. Bl. 1915 256).

Čís. 2247.

Nařízení ze dne 6. února 1919, čís. 57 sb. z. a n. vztahuje se též na vklady a požadavky tuzemců u vídeňské poštovní spořitelny.

(Rozh. ze dne 6. února 1923, Rv I 827/22.)

Žalující střadatelské družstvo v K. bylo se žalovanou spořitelnou v E. od roku 1916 v obchodním spojení, činíc u ní vklady jednak přímým vplatem, jednak prostřednictvím vídeňské poštovní spořitelny. Žalující družstvo vplatilo pro žalovanou spořitelnu u poštovního úřadu v K. dne 29. ledna 1919 15.000 K, dne 6. února 1919 40.000 K a dne 15. února 1919 28.000 K, jež byly žalované dne 5., 10. a 19. února 1919 vídeňskou postov. spořitelnou připsány k dobru. Dne 28. března 1919 zprávil žalovaná spořitelna žalující družstvo, že ony vklady byly vzhledem