

kovní úřad min. financí poskytoval za takové bankovky náhradu. Stížnost není odůvodněna; v hlavní věci se nedrží rozsudečných zjištění a neprovádí materielně právního důvodu zmatečnosti dle zákona (§ 288 čís. 3 tr. ř.). Soud zjistil z posudku bankovního úřadu min. financí ve směru objektivním, že bankovky, jimiž platila obžalovaná, byly opatřeny padělanými kolky; ve směru subjektivním z výsledků řízení, že obžalované bylo známo, že jsou padělané, a že je vědomě udávala za pravé, nedohodnuvši se s pachatelem padělků, neb osobou jinak na činu účastněnou. Tím jsou dány všechny předpoklady skutkové podstaty zločinu dle § 4 odstavec první, jímž byla obžalovaná právem uznána vinnou. Pouhým popíráním subjektivní viny a brojením proti skutkovým zjištěním prvního soudu neprovádí stížnost uplatňovaného (aniž jiného) důvodu zmatečnosti § 281 tr. ř. To platí zejména o vývodech, jimiž se snaží stížnost dát písemnému prohlášení a fingovanému označení odesílatele jiný smysl než soud nalézací. Za zákonné platidlo lze pokládati pouze bankovky s p r a v ý m i kolky, a jen takové byl povinen přijímati jednotlivec i stát, na padělané bankovky se tato povinnost samozřejmě nevztahuje. I když se připustí stížnosti, že za bankovky opatřené kolky padělanými bylo lze dosáti náhrady v jisté kvotě nominální hodnoty, utrpěl v každém případě příjemce padělků škodu; obnos její (po případě obnos zamýšlené škody) netřeba zjišťovati, poněvadž § 4 odstavec první zákona prohlašuje za zločin každé vědomé udávání padělků za pravé bez ohledu na obnos a také vyšší sazba trestní není odvislá od výše způsobené škody. Neodůvodněnou v tomto směru zmatečnou stížnost bylo proto zamítnouti. Odůvodněna jest naproti tomu zmatečná stížnost, pokud s hlediska důvodu zmatečnosti čís. 10 § 281 tr. ř. dovozuje, že obžalovaná neměla býti vedle zločinu dle § 4 odstavec první zákona odsouzena ještě také pro zločin podvodu dle §§ 197, 201 a) tr. zák. Jak vyplývá z důvodové zprávy a z druhé věty úvodního odstavce čl. I. zákona z 22. května 1919, čís. 269 sb. z. a n., nastupuje § 4 tohoto zákona na místo předpisu § 201 lit. a) tr. zák. (o t. zv. podvodu mincovním), kterýžto § byl současně zrušen. Jako nebyla možná ideální konkurence zločinu podvodu dle všeobecného předpisu § 197 tr. zák. se zločinem zvláštního podvodu § 201 tr. zák., poněvadž jde tu i tam o podvod a v § 201 a) tr. zák. pouze jest nahrazen všeobecný pojmový znak listivého předstírání a uvedení v omyl zvláštním momentem (vědomého udávání peněz padělaných za pravé), tak také nelze připustiti ideální konkurenci § 197 tr. zák. s § 4 zákona ze dne 22. května 1919, čís. 269 sb. z. a n., který nastoupil na místo zrušeného § 201 tr. zák. a normuje zase též zvláštní případ podvodu t. zv. mincovního (peněžního). Činnost, ve které shledává první soud známky podvodu dle § 197 tr. zák., totiž udání nepravého jména na poštovní poukázce a předložení fingovaného prohlášení tvoří právě z p ů s o b vědomého udávání padělků a jest postižena podřaděním pod skutkovou podstatu § 4 zákona.

Čís. 723.

Porušení předpisu § 15 pražského uličního řádu.

Elektrická dráha jest železnici, automobil pak dopravním prostředkem ve smyslu § 85 lit. c) tr. zák.

(Rozh. ze dne 4. února 1921, Kr I 539/21.)

Nejvyšší soud jako soud zrušovací zavrhl po ústním líčení zmateční stížnost obžalovaného do rozsudku zemského trestního soudu v Praze ze dne 18. března 1921, jímž byl stěžovatel uznán vinným přečinem dle §§ 335, 337 tr. zák.

Důvody:

Zmateční stížnost uplatňuje číselně důvody zmatečnosti čís. 9 b), 10 věcně také čís. 5 a 9 a) § 281 tr. ř. Dovozuje s hlediska důvodu čís. 9 a), že rozsudek neúplně cituje a nesprávně vykládá ustanovení § 15 uličního řádu pro policejní obvod pražský, v jehož přestoupení shledává soud zavinění obžalovaného. Dle citovaného § jest zakázáno jezdit po kolejnicích elektrických drah, je-li jízdní dráha ulice dostatečně široká a sjízdná. Sjízdnost jízdní dráhy rozsudek nezjistil a zejména neuvažil, že v době činu v dubnu 1920 byla ulice mimo prostor mezi kolejnicemi následkem četných dolíků a jam v dlažbě neschůdná i pro automobil, jedoucí s nejmenší rychlostí, jak potvrdil svědek G., takže byl obžalovaný nucen zvolit si tu část ulice, která byla sjízdňější. Soud nepřihlížel také k tomu, že na místě nehody v Bělského třídě v Praze VII. auta jinak nejezdí než mezi kolejnicemi dráhy, a že ustanovení § 15 jízdního řádu neužíváním pozbylo platnosti (čís. 5 § 281 tr. ř.). O tom, že ulice byla nesjízdná, navrhuje stížnost slyšení znalce a referenta pražského magistrátu. Stížnost přehlíží, že rozsudek shledává zavinění obžalovaného nejen v tom, že nedbal zákazu obsaženého v § 15 uličního řádu a jel mezi kolejnicemi elektrické dráhy, ačkoliv měl po obou stranách a zvláště také na levé straně, kde měl jeti, volnou dráhu, 4 i více metrů širokou, s dlažbou docela dobrou, nýbrž také v tom, že nevěnoval jízdě náležitě pozornosti, maje před srážkou zrak dolů do auta sklopený, takže teprve zvoněním řidiče motorového vozu a upozorněním svědka G-a, jež vezl, byl (ovšem již pozdě) upozorněn na hrozící srážku. Přes to, že soud necituje úplně § 15 ulič. řádu, čehož ostatně nebylo třeba, uvádí všechny předpoklady nutné pro posouzení, dbal-li obžalovaný zmíněného zákazu čili nic, zjistiť, že jízdní dráha mimo koleje byla dostatečně široká, volná a sjízdná, kdežto naopak mezi kolejnicemi byla dlažba chatrná, správně vyslovil, že obžalovaný jednal nejen proti zakazu, jel-li mezi kolejnicemi, kudy jeti neměl, nýbrž že svou nepozorností — nevěnuje zajisté péče jízdě (a nedbaje chatrné dlažby u kolejí) srážku auta s motorovým vozem zavinil. Z uvedených rozsudečných zjištění vysvítá, že jest lichá výtká stížnosti, že soud nezjistil stav dlažby v ulici v době činu a sjízdnost dráhy mimo koleje. Také výtká neúplnosti není odůvodněna, neboť soud přihlížel k seznání svědka G-a, že dlažba byla v době činu na více místech chatrná; nenabyl ovšem přesvědčení, že byla chatrná v prostoru mimo koleje, neboť, přesvědčiv se místním ohledáním konaným v březnu 1921, že stav dlažby byl ještě i v té době (»dosud«) špatný, ale jen těsně při kolejích, kdežto jinde byla dlažba úplně dobrá, nabyl přesvědčení, že byla mimo koleje bezvadná také v dubnu 1920 tím spíše, že nebylo se žádné strany tvrzeno, že se dlažba v těch místech v mezidobí opravovala. K okolnosti, že také jiní jezdí nedovoleně mezi kolejemi, soud nepřihlížel, poněvadž je právně bezvýznamná, a nemohl ani přihlížeti, poněvadž se tak obžalovaný nehájl. Zakaz § 15 uličního řádu platí.

dokud nebude zrušen, a nemůže se obžalovaný omlouvatí okolností, v rozsudku ostatně nezjištěnou, že závaznost jeho pominula všeobecným nesetřením. Prováděti nové důkazy v řízení zrušovacím jest nepřípustno (§§ 258, 288 čís. 3 tr. ř.). Dle čís. 9 b) § 281 tr. ř. namítá stížnost, že k srážce došlo nikoli vinou obžalovaného, nýbrž náhodou tím, že obžalovaný s n a d (určitě to neví, ale nasvědčuje prý tomu výpověď svědka Š-a), následkem neočekávané nahodilé poruchy stroje náhodou vjel do jámy a tím byl stržen z rovné dráhy před vůz proti němu jedoucí. Avšak rozsudek neobsahuje žádného výroku o okolnosti vylučující trestnost dle § 2 lit. f) tr. zák., který by měl nejvyšší soud přezkoumati s hlediska důvodu zmatečnosti čís. 9 b) § 281 tr. ř.; nezjišťuje také skutečnosti, z nichž by se dalo souditi, že ke srážce došlo náhodou (nahodilá porucha stroje, nahodilé vjetí do jámy), ba neměl ani příčiny se těmito okolnostmi zabývatí, poněvadž se tak obžalovaný vůbec nehájil. Není zde tudíž zákonných předpokladů pro uplatňování tohoto důvodu zmatečnosti. Soud naopak zjistil, že obžalovaný jako zkušený šofér věděl a vědět i m u s e l, že svým jednáním, příčícím se povinností dbalého řidiče automobilů a předpisu uličního řádu, vydaným k ochraně života a tělesné bezpečnosti, způsobuje nebezpečství pro život, zdraví a tělo lidské. Dle čís. 10 § 281 tr. ř. uplatňuje stěžovatel, že neměl býti uznán vinným přečinem dle §§ 335 a 337 tr. zák., poněvadž ani elektrická dráha ani automobil nejsou podniky a provoz jich nezakládá poměrů zvláště nebezpečných dle §§ 85 c), 87, 89 tr. zák. Stížnost jest na omylu. Elektrická dráha je železnicí ve smyslu § 85 c) tr. zák.; neboť za železnici dlužno pokládati všechny dráhy s kolejemi, ať jsou hnány parou či jiným způsobem; automobily (i soukromé), sloužící veřejné dopravě osob a zboží dlužno rovněž počítati k dopravním prostředkům uvedeným v první větě v § 85 c) tr. zák. a to bez ohledu na sílu, jakou se pohánějí, poněvadž mají obdobnou strojovou konstrukci jako některé předměty v citovaném § uvedené — zejména železniční lokomotivy — (srov. posudek min. obchodu z 27. listopadu 1900, čís. 51.310, věstník min. spravedlnosti str. 89, 90 z roku 1901). U obou jsou i předpoklady pro ochranu dle § 85 c) (2. věty) tr. zák., poněvadž z povahy použité hybné síly, značné rychlosti pohybu, který se děje na ulicích a cestách, neuza-
vřených jiným vozidlům, veliké setrvačnosti v pohybu (ve srovnání s vozidly poháněnými animální silou), jakož i z okolnosti, že řízení obou vyžaduje napětí vši pozornosti spolehlivého řidiče, a ne méně z denní zkušenosti, že při provozu tom, upraveném zvláštními policejně bezpečnostními předpisy, dochází k častým srážkám a úrazům, plyne, že provoz i elektrických drah i automobilů se děje za zvláště nebezpečných okolností. Použil tudíž první soud na daný případ právem § 337 tr. zák., poněvadž je zjištěno, že pachatel zavinil srážku jako řidič automobilu a že jí ohrozil bezpečný provoz elektrické dráhy, že tedy jako čin byl spáchán vzhledem ku 2 věcem v § 85 c) tr. zák. jmenovaným.

Čís. 724.

Jde o zpronevěru (§ 183 tr. zák.), nenaložil-li sprostředkovatel svěřenými mu penězi dle vůle příkazatelovy.

Po stránce subjektivní nevyhledává se ku zločinu zpronevěry ani