

lovaného arcit' bez opory v rozsudečných zjištěních namítané, že prodávatel (vlastník) kola nebyla dispoziční nad kolem odňata, jelikož byl obžalovaný v držení zástavního listku. Nehledě k tomu, že obžalovaný zatajil prodávateli podle poznání tohoto zastavení kola a že si prodávatel mohl dispoziční nad kolem podle § 456 obč. zák. zjednatí jedině s jakousi újmou na svém majetku, jest rozhodným jen, že obžalovaný — dávaje kolo v zástavu — nakládal se svěřenou věcí způsobem, který byl výkonem práva, příslušejícího výhradně vlastníku, jenž ho obžalovanému nepostoupil. Dlužno proto ve zjištěném zastavení kola, byť jen přechodném, shledati přivlastnění sobě věci svěřené, kterýžto skutek byl by se stal beztrestným toliko za předpokladů § 187 tr. zák., které však v rozsudku nejsou zjištěny. K dalším rozhodovacím důvodům první stolice budiž, třebaže patrně se vztahují jen k druhému případu zastavení, podotčeno, že pouhé držení zástavního listku neumožňuje dlužníku vyvednutí zástavy, nýbrž jest nezbytným i, že má po ruce dostatečné prostředky, by zaplatil věřiteli dluh, k jehož zajištění byla věc dána v zástavu. Neshledav v zastavení kola přivlastnění si a důsledkem toho nespátřiv v souzeném skutku zpronevěru, řídil se nalézací soud nesprávným výkladem zákona, takže jest rozsudek v dotčené části zmatečným podle § 281 čís. 9 písm. a) tr. ř. a bylo jej k důvodné stížnosti veřejného obžalobce v části té zrušiti. Pro nedostatek skutkových zjištěních obzvláště po stránce subjektivní nelze rozhodnouti ihned ve věci samé a bylo ji vrátiti první stolici k opětovnému projednání a rozhodnutí, při němž bude důkladněji, než se stalo, přezkoumati zejména pravdivost údajů, jimiž se obžalovaným hájil, kdyžť k nesprávnosti těchto údajů může poukazovati jeho poznání, že kolo prodal.

Čís. 2948.

Řidič automobilu jest podle § 45 min. nař. ze dne 28. dubna 1910, čís. 81 ř. zák. povinen ihned, jakmile spatří před sebou chodce přecházejícího silnici, vydatně brzdití a rychlost, kterou dosud jel, zmírniti tak, by mohl býti připraven na všechny možnosti a předešel úrazu, nebo v nejnepříznivějším případě aspoň omezil zhoubné následky na nejmenší míru. Onen předpis nařizuje zmírnění rychlosti a brzdění již pro případ, že nehody mohou býti způsobeny, nikoliv jen pro případ, že bezprostředně hrozí.

Výrok o pachatelově nedbalosti, v případech § 335 tr. zák. výrok, že pachatel mohl poznati, že jeho opomenutí (jednání) může přivoditi nebo zvětšiti nebezpečí pro právní statky tam uvedené, obsahuje — ač jest po výtce závěrem skutkovým — současně i závěr právní, takže jest výrok ten i vhodným předmětem právních námitek, pokud ovšem lze dokázati, že byla výrokem porušena právní zásada.

(Rozh. ze dne 26. října 1927, Zm I 300/27.)

Nejvyšší soud jako soud zrušovací zavrhl po ústním líčení zmatečnou stížnost obžalovaného do rozsudku krajského soudu v Lito-

měřicích ze dne 17. února 1927, jímž byl stěžovatel uznán vinným přečinem proti bezpečnosti života podle § 335 tr. zák., mimo jiné z těchto

d ů v o d ů:

Zmateční stížnost, uplatňující důvody zmatečnosti § 281 čís. 5 a 9 písm. a) tr. ř., řídí se názorem, že stěžovatel jest zodpovědnosti za smrtelný úraz Václava B-e prost, nestačila-li k zastavení auta — utážením brzd a vypnutím motoru — ještě před B-em vzdálenost místa srážky od místa, kde bylo auto v okamžiku, kdy B. v jízdni dráze otálel a se zastavil, nejsa si jist, zda má jíti dále či zpátky. Teprve tímto nejistým chováním se B-e nastala prý pro stěžovatele poznatelnost nebezpečí a tím nutnost, brzditi a vypnouti motor. Toto stanovisko jest prý již určeno větou nálezu zrušovacího soudu ze dne 24. září 1926, č. j. Zm I 252/26, že kritická situace v jízdni dráze bezprostředně před srážkou (kritická proto, že B. přecházel v ní nejistě se strany na stranu, vida blížící se auto a chtěje předejiti srážce) vyžadovala, by obžalovaný — bylo-li mu to lze — použil posledního prostředku k zabránění úrazu, totiž by vypnul motor a zastavil. Než předpoklad stížnosti, že zrušovací soud určil prvé stolici pro nové projednání a rozhodování věci vylíčené stanovisko, jest mylný. Stížnost nevystihla jím správně ani smysl ojedinelé věty jí výlučně citované. Neboť věta ta, jež jest odpovědí na nesprávný názor rozsudku tehdy zrušeného, že objíždění B-e a stržení auta ve směru jeho chůze jsou srovnatelnými s povinnostmi, uloženými řidičům aut v zájmu bezpečnosti osob, nemluví povšechně o situaci poukazující k možnosti nebezpečí a o použití prostředků v § 45 min. nařízení ze dne 28. dubna 1910, čís. 81 ř. zák. uvedených vůbec, nýbrž o situaci kritické a o použití prostředku posledního. K citované větě pak připojuje nález další větu, že, jestliže (obžalovaný) tak neučinil nebo tak učiniti nemohl, ježto jel snad — rozuměj v době, když nastala situace kritická a tím nutnost zastavení auta, tedy v době, kdy B. přecházel nejistě se strany na stranu — takovou rychlostí, která mu to nedovolovala, tedy rychlostí vzhledem na § 45 min. nařízení nedovolenou, spočívalo by v tom jeho provinění, nehledíc ani k případnému dalšímu zavinění, že alespoň rychlost nezmiřnil včas a dostatečně. A při slově »nedovolenou« jest nálezem poukázáno k příslušným vývodům předchozího rozhodnutí zrušovacího soudu ze dne 1. prosince 1924, č. j. Zm I 502/24, kde jest obzvláště vysloveno, že obžalovaný byl podle § 45 min. nařízení povinen, ihned, jakmile spatřil před sebou chodce přecházejícího silnici, vydatně brzditi a rychlost, kterou dosud jel, zmiřniti tak, by mohl býti připraven na všechny možnosti a předešel úrazu, nebo v nejnepříznivějším případě aspoň omezil zhoubné následky na nejmenší míru. Jelikož jest takto rozeznáno mezi okamžikem, kdy se B. chystal k přechodu (kdy začal s přechodem přes silnici), a okamžikem, kdy se pak při tomto přechodu stalo chování B-ovo v samé jízdni dráze nejistým, je zřejmo, že zrušovací soud dal i v nálezu ze dne 24. září 1926 pro tuto věc ustanovení § 45 min. nařízení výklad ten, že

povinnost k jednání tam naznačenému vzešla stěžovateli již v době, kdy viděl B-e přecházeti silnici, neboli v okamžiku, kdy se B. k přechodu rozhodl a s ním začal, a že selhání případného úsilí stěžovatelova, by zastavil auto, v pozdějším okamžiku kritickém — totiž kdy se dosavadní možnost nebezpečí vystupňovala otálením B-e na samé jízdni dráze ve skutečné nebezpečí bezprostředním úrazem hrozící — nejde na vrub stěžovateli jedině tehdy, nemohlo-li včasné zastavení auta býti připraveno ani dostatečným brzděním a zmírněním rychlosti od doby, kdy, ovšem ne již ke skutečnému nebezpečí, avšak přece k možnosti nebezpečí poukazovala okolnost, že B. zamýšlí nebo začíná jíti přes silnici. Třebaže tento poukaz na pouhou možnost vzejítí nebezpečné situace nenutil k okamžitému zastavení auta, nutkal k oněm opatřením, jimiž si stěžovatel mohl a měl zabezpečiti ovládání vozu a možnost okamžitého zastavení pro případ, že se situace dalším vývinem událostí, zvláště nevhodným zachováním se B-e, stane skutečně nebezpečnou (kritickou), tedy k brzdění a zmírnění rychlosti. Prostředkem zmírnění rychlosti — ovšem nejúčinnějším a mnohem intensivnějším než pouhé přehození rychlostní páky na menší stupeň rychlosti — jest i vypnutí motoru (t. j. přerušení přenosu hybné síly činného motoru na kola) na rozdíl od zaražení motoru, t. j. od přerušení činnosti motoru, jehož uvedení vedle zastavení auta v § 45 min. nařízení patrně hledí — jak další věta § 45 naznačuje — k tomu, by lomozem činného motoru, byť na prázdno jdoucího, nebyla poplášena blížící se zvířata, zejména dobytek. Jsa vázán právním názorem, který vyslovil zrušovací soud výkladem § 45 min. nařízení (§ 293 tr. ř.), nalézací soud nejen mohl, nýbrž musil učiniti východiskem úvah, zda stěžovatel zmírnil — i použitím prostředku vypnutí motoru — rychlost jízdy a brzdil včas a dostatečně, okamžik, kdy se B. chystal přejíti a začal přecházeti silnici. Důsledkem toho nemají pro posouzení, zda stěžovatel opomenul jednání podle § 45 min. nařízení mu náležející, rozhodného významu okolnosti, že B. otálel a zastavil se v jízdni dráze, stav se nejistým, zda má jíti dále, či zpátky, jak daleko bylo v tomto okamžiku auto od B-e a že tato vzdálenost nestačila k zastavení auta ještě před srážkou, a nalézací soud mohl výsledky hlavního přelíčení, k těmto okolnostem poukazující, v rozsudku opomenouti, aniž se tím stal výrok o rozhodných skutečnostech neúplným a rozsudek podle § 281 čís. 5 tr. ř. zmatečným, jak neprávem stížnost vytýká.

Po právní stránce dlužno přisvědčiti názoru stížnosti, že výrok o nedbalosti pachatelově, neboli v případech § 335 tr. zák. výrok, že pachatel mohl poznati, že jeho opomenutí (jednání) může přivoditi nebo zvětšiti nebezpečí pro právní statky tam uvedené, obsahuje — ač jest ponejvíce závěrem skutkovým — současně i závěr právní, takže jest výrok ten i vhodným předmětem právních námitek. Avšak jest tím — a to vyslovuje i nález bývalého zrušovacího soudu Vídeňského ze dne 7. března 1884, čís. 14.383, ú. sb. č. 752, stížností citovaný — jen, pokud lze dokázati, že byla výrokem porušena právní zásada. Že rozsudečné předpoklady výroku o nedbalosti stěžovatelově nevyčerpaly hledisek vytčených v § 335 tr. zák. jako prameny poznatelnosti nebezpeč-

ného směru souzeného opomenutí (jednání), nebo přihlížely k dalším hlediskům tam neuvedeným, stížnost netvrdí. Naopak pokládá, stejně jako rozsudek, za rozhodné zvláštní předpisy, platné pro řidiče silostrojních vozidel, a rozchází se s rozsudkem jen potud, že dává předpisu § 45 min. nařízení ze dne 28. dubna 1910, čís. 81 ř. zák. jiný výklad jak ohledně okamžiku, kdy bylo na stěžovateli, by se podle § 45 zachoval, tak i ohledně prostředků, kterých mu bylo podle § 45 již v tomto, pokud se týče již od tohoto okamžiku použití, by se předešlo nehodě. Budiž připuštěno, že stěžovatel mohl poznati nebezpečný směr opozděného nebo nedostatečného použití prostředků v § 45 min. nař. přikázaných jediné správným výkladem tohoto ustanovení a že proto jeho výklad má význam i pro subjektivní stránku souzeného činu. Než nelze přisvědčiti námitkám stížnosti proti výkladu tohoto předpisu v napadeném rozsudku. Že stanovisko nalézacího soudu není v rozporu s právním názorem ve směru tom předchozími nálezy zrušovacího soudu vysloveným, bylo již shora dovozeno. Tam bylo též uvedeno, že dlužno rozeznávat mezi možnostmi nebezpečí a možnostmi úrazu, neboli nebezpečím skutečným a že vypnutí motoru není zaražením motoru, které uvádí § 45 min. nař. vedle zastavení auta jako poslední prostředek pro případ potřeby, neboli pro případ kritické situace, kdy již nejde o to, by bylo čeleno vytvoření se nebezpečné situace, nýbrž o to, by přes vytvoření se takové situace nedošlo k nehodě. Pouhý předpoklad, že B. přejde — stejně jako K. — jízdní dráhu, ani objevení se B-e v jízdní dráze nezavazovalo sice stěžovatele k okamžitému použití nejkrajnější opatrnosti, totiž k úplnému zastavení vozu. Mohl očekávati, že i B. osvědčí náležitou obezřetnost. Jelikož však již sám pokus B-ův, překročení silnici před automobilem a to dokonce po výstražném znamení stěžovatelově, poukazoval k jakémusi nedostatku opatrnosti B-e, mohl, ne-li musel stěžovatel počítati s tím, že B. bude v jízdní dráze i po dalším přiblížení se auta. Tím napovězené možnosti, že vzejde situace pro B-e nebezpečná, nebo že se zvýší nebezpečí neobezřetností B-e způsobené, byl stěžovatel povinen čeliti úkony § 45 min. nařízení přikázanými, totiž zmírněním rychlosti jízdy pomocí brzd, rychlostní páky a páky, již se motor vypne, a to tak včasné a vydatně, by byl v případě potřeby s to, by auto zastavil neb alespoň náraz co nejvíce zmírnil sesílením účinnosti brzd a, neučinil-li toho již dříve, vypnutím motoru. Nutnost včasné a dostatečné přípravy této nejkrajnější opatrnosti zmírněním rychlosti a brzděním zprostředkoval poznání stěžovatelovu předpis § 45 min. nař., tím spíše, že předpis ten nařizuje úkony ty již pro případ, že mohou býti způsobeny, nikoliv jen pro případ, že bezprostředně hrozí nehody. Neuvedl-li stěžovatel své jednání v soulad s předpisem § 45 min. nař., již od okamžiku, kdy poznal aneb alespoň mohl za předpokladu, že B. přejde přes silnici, poznati možnost vzejtí situace nehodou B-e hrozící, nemůže ho zodpovědnosti za následky z toho vzešlé sprostíti okolnost, že poznal anebo mohl z otálení B-e v jízdní dráze poznati skutečné nebezpečí tak pozdě, že bezprostředně hrozící nehodě nemohlo býti zabráněno ani použitím všech, i nejkrajnějších opatrností, nedostatečně připravených.