

Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČSSR ze dne 28.12.1963, sp. zn. 6 To 23/63, ECLI:CZ:NS:1963:6.TO.23.1963.1

Číslo: 23/1964

Právní věta: Obecné nebezpečí podle § 95 odst. 1 písm. a) tr. zák. předpokládá obecně nebezpečné jednání, jak je příkladmo v tomto ustanovení uvedeno, nebo podobně nebezpečné jednání, jehož účinek je podobný rozpoutání živlů (požáru nebo povodně) nebo nebezpečných látek či sil, které má za následek vydání lidí v nebezpečí smrti nebo těžké újmy na zdraví nebo vydání cizího majetku v nebezpečí škody velkého rozsahu. Znaky trestného činu záškodnictví podle citovaného tr. zák. jsou dány tehdy, jestliže jednání pachatele má povahu obecně nebezpečného jednání, z něhož obecně nebezpečný následek v konkrétní situaci bezprostředně hrozil nestačí tudíž, že takovýto následek by hrozil nebo nastal za splnění ještě dalších na pachateli nezávislých podmínek, nutných ke způsobení nebezpečného následku.

Soud: Nejvyšší soud ČSSR

Datum rozhodnutí: 28.12.1963

Spisová značka: 6 To 23/63

Číslo rozhodnutí: 23

Číslo sešitu: 5-6

Typ rozhodnutí: Rozhodnutí

Hesla: Doprava, Obecné ohrožení, Sabotáž, Záškodnictví

Předpisy: 140/1961 Sb. § 95
§ 97

Druh: Rozhodnutí ve věcech trestních

Sbírkový text rozhodnutí:

Č. 23/1964 sb. rozh.

Obecné nebezpečí podle § 95 odst. 1 písm. a) tr. zák. předpokládá obecně nebezpečné jednání, jak je příkladmo v tomto ustanovení uvedeno, nebo podobně nebezpečné jednání, jehož účinek je podobný rozpoutání živlů (požáru nebo povodně) nebo nebezpečných látek či sil, které má za následek vydání lidí v nebezpečí smrti nebo těžké újmy na zdraví nebo vydání cizího majetku v nebezpečí škody velkého rozsahu. Znaky trestného činu záškodnictví podle citovaného tr. zák. jsou dány tehdy, jestliže jednání pachatele má povahu obecně nebezpečného jednání, z něhož obecně nebezpečný následek v konkrétní situaci bezprostředně hrozil; nestačí tudíž, že takovýto následek by hrozil nebo nastal za splnění ještě dalších na pachateli nezávislých podmínek, nutných ke způsobení nebezpečného následku.

(Rozhodnutí Nejvyššího soudu z 28. prosince 1963 - [6 To 23/63](#)).

Krajský soud v Brně rozsudkem z 11. 11. 1963 sp. zn. T 11/63 uznal obžalovaného, pomocného zaměstnance, vinným trestným činem záškodnictví podle § 95 odst. 1 písm. a) tr. zák. a uložil mu trest odnětí svobody v trvání 7 let.

Nejvyšší soud k odvolání matky obžalovaného zrušil napadený rozsudek v celém rozsahu a uznal obžalovaného vinným trestným činem sabotáže podle § 97 odst. 1 písm. b) tr. zák. a uložil mu trest odnětí svobody v trvání 5 let.

Z odůvodnění:

Napadeným rozsudkem byl obžalovaný uznán vinným trestným činem záškodnictví podle § 95 odst. 1 písm. a) tr. zák. a odsouzen k trestu odnětí svobody v trvání 7 let.

Proti tomuto rozsudku podala v zákonné lhůtě odvolání matka obžalovaného, v němž žádá o snížení trestu odnětí svobody a poukazuje na některé polehčující okolnosti, zejména na úplné doznání svého syna, na jeho zachovalost, dobrou práci a na děti, o jejichž výživu je povinen pečovat.

Podle zjištění krajského soudu obžalovaný, který pracoval jako pomocný zaměstnanec ve vozovně Dopravních podniků, uvolnil dne 12. srpna v nočních hodinách u 4 vozů pouliční elektrické dráhy typu T II čelistové brzdy. Dva z takto odbrzděných vozů vyjely dne 13. srpna 1963 v ranních hodinách na trať. S jedním z těchto vozů jela řidička K., která zjistila, že nemá čelistové brzdy v pořádku a proto musila zastavovat pomocí kolejnicové brzdy. Částečně si závadu pomocí další řidičky odstranila na konečné stanici a pak odjela k nádraží, kde nechala cestující vystoupit a odjela do vozovny. Další vůz, který toho dne vyjel na trať s uvolněnými čelistovými brzdami, k žádosti řidičky, uvedl do pořádku na konečné stanici vozmistr. Ostatní dva vozy s uvolněnými čelistovými brzdami na trať nevyjely, neboť řidiči zjistili závadu při výjezdu z vozovny a tuto si sami odstranili.

Při noční směně na 15. 8. 1963 provedl obžalovaný odbrzdění čelistových brzd u 44 vozů téhož typu. Toho dne ráno vyjel s jedním z těchto vozů jako první řidič J., který zjistil závadu u výhybky při výjezdu z vozovny, u níž musil zastavit pomocí kolejnicové brzdy. Totéž se přihodilo i řidičce M. Na to vozmistr zastavil výjezd dalších vozů, dal prohlédnout všechny vozy, přičemž zaměstnanci závady na čelistových brzdách odstranili.

Obžalovaný doznal ve shodě s provedenými důkazy svůj nepřátelský postoj k socialistickému státnímu a společenskému zřízení. Obžalovaný se cítil tímto zřízením poškozen a chtěl mít zásluhu po zvratu státního zřízení, který očekával a proto provedl výše uvedený čin. Tímto svým činem, podle doznání, hodlal v ranních hodinách způsobit poruchu v dopravě a pozdní příchod pracujících do zaměstnání. Spoléhal na to, že řidiči závadu brzd při vyjetí objeví. Neodmyslil, že by jeho počínáním mohly být ohroženy životy a zdraví přepravovaných osob.

Krajský soud takto zjištěný skutek kvalifikoval ve shodě s obžalobou jako trestný čin záškodnictví podle § 95 odst. 1 písm. a) tr. zák.

Obecné nebezpečí předpokládá obecně nebezpečné jednání, jehož účinek je podobný rozpoutání živlů nebo nebezpečných látek či sil, které má za následek vydání lidí v nebezpečí smrti nebo těžké újmy na zdraví nebo vydání cizího majetku v nebezpečí škody velkého rozsahu. Proto znaky trestného činu záškodnictví podle citovaného ustanovení jsou dány jen tehdy, jestliže jednání pachatele má povahu obecně nebezpečného jednání, z něhož obecně nebezpečný následek v konkrétní situaci bezprostředně hrozí; nestačí tudíž, že takovýto následek by hrozil nebo nastal za splnění ještě dalších na pachateli nezávislých podmínek, nutných ke způsobení obecně nebezpečného následku.

Jednání obžalovaného, jak bylo správně zjištěno krajským soudem, nemá charakter obecného nebezpečí. Obžalovaný svým jednáním způsobil neúčinnost tzv. čelistových brzd u vozů elektrické dráhy typu T II. Tím však pouze snížil brzdny účinek soustavy brzd, které jsou na těchto vozech instalovány. Ze znaleckého posudku vyplývá, že 4 čelistové brzdy, které jsou umístěny na hřídelích trakčních motorů, jsou ovládány šlapkou, kterou je ovládána též brzda elektrodynamická a 4 brzdy kolejnicové-elektromagnetické. Sešlápnutím této šlapky z nulté polohy do polohy první dojde působením elektrodynamické brzdy postupně k zastavení vozu, eventuálně ke snížení rychlosti vozu na minimum. Čelistové brzdy, které vlastně slouží k parkování vozu a tak nahrazují brzdu ruční, počnou působit po sešlápnutí této šlapky do druhé polohy. Elektromagnetické kolejnicové brzdy (nejúčinnější) začnou působit až po úplném sešlápnutí této šlapky. Z toho je zřejmé, že i když čelistové brzdy jsou důležitými brzdami v soustavě brzd na těchto vozech, jejich samotným vyřazením z provozu není ještě vyvoláno obecné nebezpečí ve smyslu § 95 odst. 1 písm. a) tr. zák.

Podle znaleckého posudku vůz elektrické dráhy T II se může stát neovladatelným v důsledku vyřazení čelistových brzd jen tehdy, když častým používáním elektromagnetických brzd dojde ke snížení napětí napájecí baterie natolik, že nastane neúčinnost nejen těchto brzd, ale i celého řízení vozu, neboť stykače pro jízdní a brzdné okruhy jsou napájeny proudem rovněž z této baterie.

Obecné nebezpečí by proto nastalo tehdy, kdyby ke zmíněné neovladatelnosti vozu došlo za dopravní situace, při které by bezprostředně hrozila taková havárie vozu, která by mohla mít za následek smrt nebo způsobení těžké újmy na zdraví více lidem nebo způsobení škody na cizím majetku ve velkém rozsahu. Takovýto stav jednáním obžalovaného nenastal ani nehrozil.

K vyřazení čelistových brzd u všech zjištěných vozů T II došlo v době, kdy vozy byly mimo provoz. Ze čtyř vozů, u kterých došlo k vyřazení čelistových brzd dne 12. 8. 1963, na trať vyjely pouze dva vozy, neboť u ostatních vozů neúčinnost těchto brzd zjistili řidiči ještě před vyjetím z vozovny. Třetí vůz bez cestujících dojel na konečnou stanici, kde zůstal stát, protože řidička zjistila, že čelistové brzdy jsou neúčinné. Závada byla odstraněna na místě vozem, který byl přivolán. Jedině vůz řízený řidičkou K. byl v provozu. Avšak ani v tomto případě nedošlo k obecnému nebezpečí podle ustanovení § 95 odst. 1 písm. a) tr. zák. řidička K. již při výjezdu z vozovny zjistila neúčinnost čelistových brzd. Podle výpovědi svědka N., vedoucího střediska, měla se K. pro neúčinnost čelistových brzd vrátit s vozem zpět do vozovny. Svědkyně K. však s tímto vozem a cestujícími dojela až na opačnou stranu města; službě u nádraží při tom hlásila závadu na čelistových brzdách.

Na konečné stanici za pomoci řidičky O. odstranila závadu na dvou zadních čelistových brzdách. Tím nastala u čelistových brzd přibližně padesátiprocentní účinnost. Při zpáteční cestě s cestujícími zjistila, že čelistové brzdy nejsou v pořádku a proto tyto dvě brzdy uvedla zase v činnost. Při další cestě při zastavování a parkování vozu používala opět pouze brzd elektrodynamické a elektromagnetických.

Takto pokračovala v jízdě až k nádraží, kde nechala vystoupit cestující a vrátila se do vozovny. Svědkyně předmětnou jízdu líčila tak, že nemusela vůz zastavovat za pomoci kolejnicových (elektromagnetických brzd) za stálého strachu, že najede na jiný vlak. Jak bylo uvedeno, tak elektrodynamická brzda sama o sobě stačí na zastavení vozu T II, případně na snížení rychlosti vozu na minimum. Kolejnicovými (elektromagnetickými) brzdami lze zcela nahradit brzdy čelistové. Tyto brzdy při přepravě cestujících byly účinné a to až do dopravení vozu zpět do vozovny. Tedy nedošlo v průběhu jízdy ani ke snížení napětí baterie, ze které jsou napájeny elektromagnetické brzdy natolik, aby se staly neúčinné a aby se stal i jinak vůz neovladatelným. Proto obavy z najetí na jiný vlak řidičky K byly neodůvodněné a vyplývaly zřejmě z její nedostatečné řidičské praxe, čemuž svědčí nejen to, že s vozem T II jezdila teprve 10 dnů, ale i to, že ani nevěděla, že tento vůz má čtyři čelistové brzdy a nikoliv dvě, jak ona předpokládala. Neúčinnost čelistových brzd řidička K. mohla před vyjetím z vozovny zjistit také z toho, že tento stav byl signalizován zhasnutými kontrolními

světly na řídicím pultu.

Z ostatních 44 vozů, u kterých dne 15. 8. 1963 obžalovaný vyřadil z provozu čelistové brzdy, nevyjel na trať ani jeden vůz, neboť závady na těchto brzdách byly zjištěny ihned při vyjíždění prvních dvou vozů. Proto vyjíždění vozů bylo zastaveno, všechny vozy, které měly vyjet byly prohlédnuty a závady na čelistových brzdách odstraněny. Teprve potom byly dány do provozu.

Že nedošlo jednáním obžalovaného k vyvolání obecného nebezpečí ve smyslu § 95 odst. 1 písm. a) tr. zák. svědčí konečně i samotný rozsudek krajského soudu, v jehož výroku a ani v odůvodnění není uvedeno, že by obžalovaný svým jednáním obecné nebezpečí způsobil.

Trestný čin záškodnictví podle § 95 odst. 1 písm. a) tr. zák. u obžalovaného není dán ani z hlediska zavinění, při kterém musí pachatelův úmysl směřovat k tomu, aby způsobením obecně nebezpečného následku došlo k poškození socialistického společenského a státního zřízení. Úmysl způsobit obecně nebezpečný následek uvedený v cit. ustanovení obžalovaný ani nedoznal, ani jej nelze dovodit z ostatních v tomto řízení provedených důkazů. Obžalovaný doznal, že svým jednáním zamýšlel vyvolat pouze chaos v dopravě, při čemž věděl, že na závadu na čelistových brzdách se musí přijít při prvním brzdění; při tom nedomyslel, že by jeho jednáním mohli přijít o život lidé, nebo že by mohl být ohrožen majetek ve velkém rozsahu. Tato obhajoba odpovídá zjištěnému stavu věci.

Krajský soud formuloval výrok rozsudku tak, jako by vydání lidí v nebezpečí smrti nebo těžké újmy na zdraví nebo vydání cizího majetku v nebezpečí škody velkého rozsahu mělo nastat jako těžší následek jednání obžalovaného ve smyslu § 6 odst. 1 tr. zák. Tento obecně nebezpečný následek je však znakem trestného činu záškodnictví podle § 95 odst. 1 písm. a) tr. zák. a musí být proto způsoben úmyslně. V odůvodnění rozsudku krajský soud uvádí, že obžalovaný měl rovněž záměr svým jednáním vyvolat obecné nebezpečí. Toto tvrzení soudu nemá oporu v provedených důkazech.

Doznáním obžalovaného i dalšími důkazy provedenými krajským soudem je prokázáno, že obžalovaný byl nepřátelsky zaměřen vůči socialistickému státnímu a společenskému zřízení a očekával jeho zvrát a jednáním, které je předmětem tohoto trestního řízení, chtěl vykázat po zvrátu činnost poškozující hospodářství státu. Z tohoto důvodu zneužil svého zaměstnání pomocného zaměstnance ve vozovně Dopravních podniků a uvolnil celkem u 48 tramvajových vozů čelistové brzdy, čímž je vyřadil z provozu s tím záměrem, aby způsobil chaos v ranní dopravě a nástupu cestujících do práce.

Jde tedy o úmyslnou činnost, při níž obžalovaný zneužil svého zaměstnání, která měla poškodit socialistické společenské a státní zřízení vyvoláním poruchy v dopravě, tj. v hospodářské organizaci. Jednání obžalovaného naplňuje tudíž znaky trestného činu sabotáže podle § 97 odst. 1 písm. b) tr. zák. Nejvyšší soud proto po zrušení rozsudku krajského soudu uznal obžalovaného vinným tímto trestným činem a uložil mu nový trest odnětí svobody.