

## USNESENÍ

Krajský soud v Plzni rozhodl ve veřejném zasedání konaném dne 9. 2. 2022 v trestní věci obžalovaného **R**, **R**, narozeného ,

**takto:**

K odvolání státního zástupce Okresního státního zastupitelství v Chebu se podle § 258 odst. 1 písm. b) trestního řádu **ruší** rozsudek Okresního soudu v Chebu ze dne 12. 8. 2021 č. j. 2 T 143/2020 – 716 v celém rozsahu a podle § 259 odst. 1 trestního řádu se věc **vrací** soudu prvního stupně.

### Odůvodnění:

1. Okresní soud napadeným rozsudkem podle § 226 písm. b) trestního řádu (v právní větě zprošťujícího výroku je nesprávně uvedeno trestního zákoníku) zprostil obžalovaného **R** **R** obžaloby pro skutek spočívající v tom, že

*obžalovaný měl dne 28. července 2019 v době kolem 16:33 hodin, jako strojvedoucí nákladní vlakové soupravy č. 64520 společnosti ČD CARGO, a.s. skládající se ze dvou tažných elektrických lokomotiv a 17 nákladních vagonů pro přepravu sypkých hmot, při projíždění pravotočivého oblouku od kilometru 422,060 po kilometr 422,300 na trati č. 170, ve směru jízdy od železniční stanice Chodová Planá na železniční stanici Mariánské Lázně, nerespektovat drážní dopravní značení, kterým byla pro daný úsek nařízena maximální průjezdní rychlost na 30 km/h, a do prvního, který se nachází 1,554 km za předvěstníkem N s návěstí "Očekávejte traťovou rychlost" s číslicí 3 a 0,055 km za rychlostníkem N s návěstí "Traťová rychlost" s číslicí 30, vjet rychlostí 91 km/h a za stálého brzdění na kilometru 422,162 v rychlosti 86 km za hodinu došlo k vykolejení vlakové soupravy, při kterém došlo k poškození:*

*a) elektrické lokomotivy č. 91 54 363 502-6, řazené jako master (první v pořadí), u které došlo k poškození*

- elektrické instalace na střeše lokomotivy, a to sběrače AX NG 028, odrušovací tlumivky, krytu motoru chlazení elektrodynamické brzdy a ochranného uzemnění, dále sběrače AX-NG 028, vypínač střídavý Secheron MACS 25 kV AC, svod AC, propojek a izolátorů, flexi spojky mezi sběračem a odpojovačem 17 OSAD7, houkačky, uzemňovače AC OSAD23 s bleskojistkou, odpojovače sběrače, měřicího transformátoru trolejového napětí pro elektroměr GSEFB25F Gr0, krytu motoru chlazení EBD a ochranného uzemnění,
- I. podvozku, a to plochy na jízdní ploše dvoukolí (narušení pravidelnosti obvodu kola), promáčknutí podélníku hlavního rámu podvozku u 1. osy vpravo o hloubce 8,5 mm, promáčknutí podélníku hlavního rámu podvozku u 1. osy vlevo o hloubce 4 mm,
- II. podvozku, a to promáčknutí podélníku hlavního rámu podvozku u 4. osy vpravo o hloubce 3,5 mm, promáčknutí podélníku hlavního rámu podvozku u 1. osy vlevo o hloubce 5 mm
- rámu, a to promáčknutí hlavního potrubí vzduchojemu I. stanoviště, poškození potrubí I. stanoviště vpravo a II. stanoviště vlevo, poškození bočních pryžových doražů II. stanoviště 2L a 2P a poškození horního doražu levé strany II. stanoviště,

*dle znaleckého posudku škoda vzniklá poškozením této lokomotivy činí 938.045,- Kč bez DPH,*

*b) elektrické lokomotivy č. 91 54 7 363 511-7, řazené jako Slave (druhá v pořadí), u které došlo k poškození*

- elektrické instalace na střeše lokomotivy, a to na I. stanovišti utržení sběrače I. AX-NG 028, ulomení 3 ks izolátorů sběrače I., zdeformování patek pro uchycení sběrače, zdeformování odrušovací tlumivky 4 TL 1, poškození kondenzátoru tlumivky, průchodky DC svodu CBT 10/2000 DC systému a izolátoru, propojky průchodky DC, odpojovače - uzemňovače OSAD24, odpojovače 18 OSAD7 a krytu klimatizace, na druhém stanovišti poškození sběrače I. AX-NG 028, střechy nad stanovištěm, měřicího transformátoru trolejového napětí pro elektroměr GSEFB25F Gr0, vypínače střídavého SÉCHERON MACS 25kV AC a izolátorů pod propojovací pásnicí,
- rámu vozidla, a to poškození tažného háku a sprábla I. stanoviště, obnutí pluhu na pravé straně I. stanoviště, poškození bočních dorazů I. a II. stanoviště, promáčknutí horních dorazů do rámu podvozku,
- I. podvozku, a to deformace jízdní plochy kol, rám podvozku od promáčklých horních dorazů,
- II. podvozku, a to deformace jízdní plochy kol a rámu podvozku os promáčklých horních dorazů,

dle znaleckého posudku škoda vzniklá poškozením této lokomotivy činí 3.290.193 Kč bez DPH, čímž společnosti **ČD Cargo, a.s.**, IČ: 28196678, jako vlastníku, byla poškozením obou lokomotiv způsobena celková škoda ve výši **4.228.238 Kč bez DPH**,

c) nákladní nádobové vozy řady Uacs

- č. 83 54 930 7968-4, který v důsledku vykolejení utrpěl celkové neopravitelné poškození, a dle znaleckého posudku jeho hodnota v době před poškozením činila 330.517 Kč,
- č. 83 54 932 1188-1, který v důsledku vykolejení utrpěl celkové neopravitelné poškození a dle znaleckého posudku jeho hodnota v době před poškozením činila 187.416 Kč,
- č. 83 54 932 1198-9, který v důsledku vykolejení utrpěl celkové neopravitelné poškození, a dle znaleckého posudku jeho hodnota v době před poškozením činila 187.410 Kč,
- č. 83 54 932 1234-3, který v důsledku vykolejení utrpěl celkové neopravitelné poškození, a dle znaleckého posudku jeho hodnota v době před poškozením činila 192.881 Kč,
- č. 83 54 932 1279-8, který v důsledku vykolejení utrpěl celkové neopravitelné poškození a dle znaleckého posudku jeho hodnota v době před poškozením činila 187.942 Kč,
- č. 83 54 932 1285-5, který v důsledku vykolejení utrpěl celkové neopravitelné poškození, a dle znaleckého posudku jeho hodnota v době před poškozením činila 186.942 Kč,
- č. 83 54 932 1290-5, který v důsledku vykolejení utrpěl celkové neopravitelné poškození, a dle znaleckého posudku jeho hodnota v době před poškozením činila 186.942 Kč,
- č. 84 54 932 1197-1, který v důsledku vykolejení utrpěl celkové neopravitelné poškození, a dle znaleckého posudku jeho hodnota v době před poškozením činila 187.385 Kč,
- č. 84 54 932 1210-2, který v důsledku vykolejení utrpěl celkové neopravitelné poškození, a dle znaleckého posudku jeho hodnota v době před poškozením činila 187.434 Kč,
- č. 84 54 932 1246-6, který v důsledku vykolejení utrpěl celkové neopravitelné poškození, a dle znaleckého posudku jeho hodnota v době před poškozením činila 186.942 Kč,
- č. 84 54 932 1248-2, který v důsledku vykolejení utrpěl celkové neopravitelné poškození, a dle znaleckého posudku jeho hodnota v době před poškozením činila 186.942 Kč,
- č. 84 54 932 1298-8, který v důsledku vykolejení utrpěl celkové neopravitelné poškození, a dle znaleckého posudku jeho hodnota v době před poškozením činila 187.942 Kč,
- č. 83 54 932 1278-0, který v důsledku vykolejení utrpěl opravitelné poškození předního čelníku, nárazníků na předním čele, táhlového ústrojí a spojkových koboutů s propojkami, a dle znaleckého posudku škoda vzniklá poškozením činí 187.942 Kč,
- č. 84 54 9321 271-4, který nebyl vykolejený, ale v důsledku události, došlo k poškození obozu, a dle znaleckého posudku škoda vzniklá poškozením činí 110.800 Kč,

čímž společnosti **Vápenka Čertovy schody a.s.**, IČ: 45348626, jako vlastníku, byla na poškozených nákladních nádobových vozech způsobena celková škoda ve výši **2.784.637 Kč bez DPH**,

d) k poškození tělesa železničního spodku, a to:

Shodu s prvopisem potvrzuje Pavlína Došková.

- ocelových zápor a jejich tábel, která vlivem nárazu vykolejených vagonů ztratila svou funkčnost a musela být nahrazena novými,
- záporové stěny, u které došlo poškození výdřevy,
- kolejové lože, které bylo nutno odtěžit a nahradit novým,

čímž byla firmě - **Krajská správa a údržba silnic Karlovarského kraje, příspěvková organizace**, IČ: 70947023, způsobena dle znaleckého posudku škoda ve výši **12.078.922 Kč**

e) ke stržení trakčního vedení a jeho nosného lana o celkové délce 250 m a dále ke poškození trakčních podpěr, a to:

- TP 71 - uvolněné závaží pohyblivého kotvení
- TP 77 - poškozené dva věšáky
- P2 poškozen věšák a ohnuté rameno L3
- P3 poškozen věšák a ohnuté rameno L2
- P4 poškozená ramena
- TP 80 zničena všechna ramena
- P5 zcela zničena
- P6 zcela zničena
- TP 81 ohnutá ramena L1, L2 a L3 a věšák
- TP 83 spadlé rameno L3,

dále ke poškození kolejového svršku, a to:

- kolejnic UIC 60/UIC 60E1/60 E2 o celkové délce 416 m,
- 366 kusů betonových pražců typu B91 S/1 s upevněním W14,

čímž byla **Správě železniční a dopravní cesty, státní organizace**, IČ: 70994234, způsobena škoda na poškozeném trakčním vedení ve výši 82.000 Kč a na poškozeném železničním svršku ve výši 1.136.443 Kč, a celková škoda tedy činí **1.218.443 Kč**,

f) ke poškození majetku, vybavení stavby, společnosti **Raeder & Falge s.r.o.**, IČ: 28714989, která prováděla práce na stavbě silničního obchvatu obce Mariánské Lázně, který prochází pod tratí, kde ke vykolejení nákladní vlakové soupravy došlo, a to:

- znečištění výztuží vápencem s nutností jejich očištění před dalšími pracemi
- zničení přepravky materiálu
- zohýbání 10 ks spínacích tyčí délka 450 cm
- zohýbání 10 ks spínacích tyčí délky 350 cm
- zohýbání 10 ks spínacích tyčí délky 250 cm
- zohýbání 8 ks stabilizačních tyčí,

kteřé tímto byla na poškozených věcech způsobena ve výši **246.200 Kč**,

čímž celková škoda na poškozené nákladní vlakové soupravě, železniční trati a jejího příslušenství činí 20.556.440 Kč, a tím, že jako strojvedoucí nerespektoval drážní dopravní značení, kterým byla pro daný úsek nařízena maximální průjezdní rychlost na 30 km/h, kterou překročil o 61 km/h porušil ustanovení § 35 odst. 1 písm. i) vyhlášky č. 173/1995 Sb. Ministerstva dopravy, kterou se vydává dopravní řád drah v platném znění, článek 329 a článek 1336 vnitřního předpisu Správy železniční a dopravní cesty "D1", článek 2.4.1.8 interní normy ČD Cargo a.s. č. PTs10-B-2011 a článek 2.1.15 přílohy č. 6 interní normy ČD Cargo č. PTs10-B-2011.

2. Obžaloba v tomto jednání (opomenutí) obžalovaného spatřovala přečin obecného ohrožení z nedbalosti podle § 273 odst. 1, odst. 2 písm. b) (porušení důležité povinnosti vyplývající z jeho zaměstnání a uložené mu podle zákona), odst. 3 písm. b) (způsobení škody velkého rozsahu)

Shodu s prvopisem potvrzuje Pavlína Došková.

trestního zákoníku. Okresní soud v odůvodnění napadeného rozsudku popsal obhajobu obžalovaného a obsah provedených důkazů. Na základě jejich rozboru dospěl (velmi zjednodušeně vyjádřeno) k závěru, že obžalovaný sice nerespektoval drážní dopravní značení nařizující maximální průjezdní rychlost 30 km/hod v daném úseku, tuto rychlost překročil o 61 km/hod, v důsledku čehož došlo k vykolejení vlaku, současně však uzavřel, že nebyl zaměstnavatelem seznámen se změnou traťových poměrů na daném úseku, proto o změnách traťové rychlosti vědět ani nemohl. Pro absenci jakékoli formy zavinění dospěl soud prvního stupně k závěru, že skutek označený v žalobním návrhu není trestným činem.

3. Proti tomuto rozsudku podal ihned po jeho vyhlášení odvolání státní zástupce Okresního státního zastupitelství v Chebu. Podal ho v neprospěch obžalovaného do zprošťujícího rozsudku. V jeho odůvodnění vytkl okresnímu soudu, že nevzal v úvahu „Závěrečnou zprávu Drážní inspekce ČR o výsledcích šetření mimořádné události“ (*dále jen „Závěrečná zpráva Drážní inspekce“*).
4. Odvolatel se domnívá, že hlavní příčinou drážní nehody bylo jednání obžalovaného, který nedodržel své povinnosti stanovené mu příslušnými drážními předpisy. Sám obžalovaný doznal, že při jízdě přehlédl předvěst, která upozorňuje, že bude následovat omezení rychlosti na 30 km/hod. Přitom uvedená předvěst byla umístěna podle platných předpisů a nikoli nesprávně, jak tvrdí okresní soud v napadeném rozsudku. Správné umístění předvěsti vyplývá ze Závěrečné zprávy Drážní inspekce (její strana 19.). Podle tam uvedených zjištění byl tento předvěstník s Návěstí „Očekávejte traťovou rychlost 3“ a neproměnné návěstidlo s návěstí „Očekávejte konec platnosti rychlostníku NS“ poprvé identifikovatelný na vzdálenost 890 metrů a tyto šly bezpečně rozeznat na vzdálenost 287 metrů. Přesto obžalovaný značení přehlédl. Přitom Drážní inspekce vychází z vlastního šetření provedeného v den mimořádné události, tedy drážní nehody. Není tedy možno vycházet z tvrzení svědka C [REDACTED] o nepřehledném umístění této předvěsti s číslicí 3, jak dovozuje okresní soud. Podle výpovědi tohoto svědka učiněné v hlavním líčení dne 13. 5. 2021 tento jel na předmětné trati naposledy 16. 7. 2019 a právě tehdy pořídil fotografii založenou ve spise. Podle jeho výpovědi však fotografie značení v předmětném místě pořídil při zpáteční cestě, tedy myšleno z Chebu na Plzeň. Tato fotografie nemá s ohledem na dobu pořízení a skutečnost, že jde o značení v protisměru jízdy, než jel obžalovaný, žádný význam. Jmenovaný svědek připustil, že prvořadou povinností strojvedoucích je sledování trati a řízení se návěstidly, i když musí strojvedoucí sledovat další informace a údaje. I podle tohoto svědka byla předmětná předvěst s číslicí 3 viditelná na 50 až 100 metrů a nacházela se na rovném úseku. Právě skutečnost, že tato předvěst byla na rovném úseku, vedla podle výpovědi obžalovaného k tomu, že ji vůbec neočekával a přehlédl ji.
5. Státní zástupce upozorňuje na výpovědi dalších svědků – strojvůdců, kteří předmětnou trať, kde došlo k nehodě, projížděli. Svědci I [REDACTED], V [REDACTED] a M [REDACTED] S [REDACTED] v hlavním líčení dne 25. 2. 2021 obdobně uvedli, že předvěst s číslicí 3 signalizující následující omezení rychlosti na 30 km/hod byla umístěna na rovince dlouhé asi 2 km a viditelná byla na vzdálenost kolem 400 metrů. Podle svědka S [REDACTED] byla předvěst umístěna nízko a hrozilo oslnění sluncem. Oslnění v době průjezdu místa obžalovaným v den nehody však bylo vyloučeno Zprávou Drážní inspekce (odkaz na článek 3.6.3. Zprávy). Nemožnost oslnění obžalovaného sluncem je doložena obrázkem č. 5 na str. 60 Zprávy, která se zabývá schématem možného oslnění strojvedoucího sluncem. Podle tohoto schématu směřovaly sluneční paprsky vůči jízdě předmětného vlaku řízeného obžalovaným zleva mírně zezadu.
6. Odvolatel uvádí, že se obžalovaný hájil tím, že po předvěsti signalizující budoucí omezení rychlosti na 30 km/hod byla na trati umístěna návěst s číslicemi 95 omezující rychlost jízdy na 95 km/hod. Odvolatel k tomu připomíná zprávu Správy železniční dopravní cesty z 30. 4. 2021 vyhotovenou k dotazu státního zástupce v řízení před soudem. Podle ní rychlostník s číslem 95 umístěný na km 420,639 nebyl zneplatněn zakrytím nebo odstraněn, neboť stále platilo omezení

rychlosti na hodnotu 95 km/hod pro jízdu některých drážních vozidel bez ohledu na výluku či jiné změny. Tento rychlostník tedy v daném úseku stále plnil svoji funkci, neboť v předcházejícím úseku trati byla některým vlakům dovolena traťová rychlost 100 km/hod. Snížení dovolené traťové rychlosti ze 100 na 95 km/hod však nebyl případ vlaku řízeného obžalovaným v době mimořádné události. Rychlost tohoto vlaku byla jízdním řádem totiž stanovena na 90 km/hod a byla nejvyšší dovolenou rychlostí, která nesměla být překročena. Sám obžalovaný v hlavním líčení uváděl, že se jízdním řádem při jízdě řídil a nahlížel do něj. Rychlostník s číslem 95 pro něj evidentně neplatil, což mohl sám dovodit. Podle zmíněné zprávy Správy železniční dopravní cesty byly na km 420,639 umístěny celkem tři rychlostníky. Jeden stanovoval rychlost 100 km/hod, druhý rychlost 95 km/hod a třetí rychlost 70 km/hod. Ani jeden z nich však nedával pokyn obžalovanému jako strojvedoucímu jím řízeného vlaku. První dva proto, že stanovená rychlost tohoto vlaku byla jízdním řádem stanovena na maximum 90 km/hod, třetí proto, že jeho návěsti jsou určeny pro vlaky se zařazenými vozidly skupiny přechodnosti 3, kde ve vlaku řízeném obžalovaným se taková vozidla nenacházela. Návěstími rychlostníku 100, 95 a 70 na kilometru 420,639 tak nebyl obžalovanému jako strojvedoucímu vlaku udělen žádný pokyn. Podle názoru Správy železniční dopravní cesty umístění dalších návěstidel mezi předvěstník a rychlostník nevyklučuje právní řád ani vnitropodnikové předpisy, zakázáno není ani umístění jiných předvěstníků nebo rychlostníků.

7. Podle odvolatele obžalovaný pochybil i tím, že se neseznámil s tabulkami traťových poměrů (*dále jen „TTP“*), které byly uváděny ve služebním tabletu. K tomu se obžalovaný přiznal s tím, že si do tabletu příslušné podklady nestáhl. Vyplývá to z ohledání služebního tabletu obžalovaného po nehodě. Bylo zjištěno, že předmětné tabulky byly staženy až po vzniku mimořádné události. Přitom informace o vytvoření nového dokumentu TTP 713 se změnami platnými od 15. 7. 2019 byla obžalovanému doručena na tablet dne 12. 7. 2019 v 13:57 hodin. Obžalovaný neprovedl stažení těchto tabulek (resp. TTP trať 713B včetně tabulky 06b) v době před zahájením jízdy vlaku PN 64520 dne 28. 7. 2019, tj. před nehodou. O tom svědčí zpráva ČD Cargo z 22. 2. 2021 pořízená k dotazu státního zástupce. Podle ní strojvedoucí má tablet v osobním užívání a může ho využít i doma, povinnost seznámit se s uvedenými změnami vyplývá z článku 2.4.1.3. interní normy ČD Cargo PTs10-V2011 Lokomotivní čtyry, kapitola 2, 4 Povinnosti lokomotivní čtyry. Podle ohledání tabletu obžalovaného se tento přihlásil do příslušné aplikace naposledy 4. 3. 2018. To vyplývá ze zápisu komisionální prohlídky tabletu z 28. 7. 2019. Obžalovaný tedy tento služební tablet nepoužíval přesto, že z obsluhy tabletu byl proškolen dne 16. 4. 2019. V té souvislosti odvolatel poukazuje na zprávu Správy železniční dopravní cesty na č. l. 284 a 285 spisu. Považuje za nesprávné tvrzení okresního soudu v odůvodnění rozsudku (strana 11. 2. odst.), že nelze zjistit, že v tabletu byla vyznačena předmětná změna. Porušení této povinnosti obžalovaného navrhuje zanést do skutkového stavu nehodového děje. Podle zmíněné zprávy ČD Cargo z 22. 2. 2021 měl obžalovaný po vydání změn TTP (po distribuci konkrétní tabulky na tablet dne 12. 7. 2019) před směnou konanou dne 28. 7. 2019, při níž došlo k mimořádné události, ještě i další směny, a to ve dnech 25. a 26. 7. 2019. Součástí každé z těchto směn byla tzv. režijní jízda, kdy zaměstnanec nevykonává činnost, ale jen se přepravuje do místa výkonu práce. V tomto případě se obžalovaný přepravoval vlakem do Cerhenic po dobu 4 hodin. Měl tedy dostatečný časový prostor k seznámení, ať už v rámci přípravných dob po nástupu na směnu, tak i v průběhu předchozích směn. Podle zmíněné zprávy je změna v konkrétní tabulce TTP vyznačena červeným křížkem na konci řádku, což je názorně uvedeno na str. 3 zmíněné zprávy ČD Cargo z 22. 2. 2021.
8. Výpovědi strojvedoucích o tom, že TTP ve služebních tabletech jsou nepřehledné a náročné na seznámení, na které poukazuje okresní soud v odůvodnění zprošťujícího rozsudku, je nutno podle odvolatele hodnotit ve světle Závěrečné zprávy Drážní inspekce. Je možno poukázat i na část výpovědi svědka – strojvedoucího V [redacted] z hlavního líčení, který popsal, že po nástupu na směnu se dívá do knihy normálií, nastuduje tablet a pak teprve jde řídit drážní vozidlo.

9. Odvolatel připouští, že před nehodou došlo k systémové změně, kdy změny na trati už nebyly uváděny v tzv. knize normálí, ale začaly se uvádět v tabletech v tabulkách trat'ových poměrů. Dále bylo zjištěno, že změna na trati v místě nehody byla změněna z dočasné, která musela být uváděna v jízdním rozkaze, na trvalou, která již v rozkaze uvedena nebyla. V důsledku toho se některým strojvedoucím stalo obdobně jako obžalovanému, že při přehlédnutí předvěsti s číslem 3 začali brzdit vlak až po výjezdu z lesa, kdy uviděli tabulku s trvalou rychlostí 30 km/hod a díky brždění rychlobrzdou vjeli do opraveného úseku něco málo přes 30 km/hod. Jednalo se však o osobní vlaky nebo o vlaky s menší hmotností, než měla souprava řízená obžalovaným. Uvedená skutečnost zřejmě přispěla ke vzniku drážní nehody. Hlavní příčinou však bylo zanedbání povinností obžalovaným tak, jak státní zástupce uvádí. Podle jeho názoru obžalovaný mohl a měl zjistit v tabletu omezení rychlosti na trati v tabulkách trat'ových poměrů a dále přehlédl předvěst s číslem 3 signalizující, že na trati bude omezena rychlost na 30 km/hod. Předvěst byla umístěna na přehledném místě a v dostatečné vzdálenosti od samotné návěsti omezující rychlost na 30 km/hod. Obžalovaný tím porušil ustanovení uvedená v odst. 3. a 17. odůvodnění obžaloby. V důsledku tohoto porušení došlo k drážní nehodě, při které vzniklo obecné nebezpečí. Podle odvolatele je obžalovaný nadále podezřelý z přečinu obecného ohrožení z nedbalosti podle § 273 odst. 1, odst. 2 písm. b), odst. 3 písm. b) trestního zákoníku, případně jen podle § 273 odst. 1, odst. 2 písm. c) trestního zákoníku, pokud by porušení povinnosti z jeho strany nebylo posouzeno jako porušení povinnosti důležité.
10. Státní zástupce navrhl, aby krajský soud zrušil zprošťující rozsudek soudu prvního stupně a uložil mu, aby o věci znovu jednal a rozhodl.
11. Obžalovaný se prostřednictvím svého obhájce písemně vyjádřil k odvolání státního zástupce. Uvedl, že napadený rozsudek považuje za formálně i věcně správný. Podle jeho názoru nelze napadenému rozsudku ani jeho odůvodnění nic vytknout.
12. Obžalovaný zdůrazňuje závěry okresního soudu o tom, že rychlost vlaku řízeného obžalovaným nebyla zdaleka jediným faktorem, který měl zásadní vliv na vznik mimořádné události. Skutečnosti uváděné v odvolání považuje za vytržené z kontextu. Například svědek C [REDAKCE] sice uvedl, že primární povinností strojvůdce je sledovat trat', ovšem současně doplnil, že soustavné sledování trati ve světle všech ostatních povinností strojvůdce je prakticky vyloučeno. Obžalovaný vytýká státnímu zástupci, že Závěrečnou zprávu Drážní inspekce používá pouze v rozsahu podporujícím obžalobu. Tato zpráva obsahuje celou řadu zjištění představujících pochybení Správy železnic, anebo zaměstnavatele obžalovaného ČD Cargo. Závěry zprávy jsou objektivně popsány v odůvodnění napadeného rozsudku. V odvolání se na jednu stranu odkazuje na dílčí a izolovaný závěr ohledně vysoké rychlosti svědčící v neprospěch obžalovaného. Opomíjí však řadu dalších závěrů svědčících v jeho prospěch. Jako jednu příčinu vzniku mimořádné události okresní soud vyhodnotil nesprávné značení trati, konkrétně nesprávné umístění předvěstního štítu. Umístění tohoto značení bylo provedeno v rozporu s předpisy. Předpis D1-SŽDC 122 v bodě 1391 stanovuje, že předvěstní štít se umístí před nejbližší následující návěstidlo s návěstím začátek pomalé jízdy nebo začátek dočasné pomalé jízdy, a to na vzdálenost nejméně 700 metrů. V bodě 1334 je uvedeno, že se strojvedoucímu předvěstí snížení rychlosti od nejbližšího následujícího rychlostníku N. Nejbližší následující rychlostník N, který byl umístěn za předvěstním štítem, však povoloval rychlost 95 km/hod. Na toto pochybení upozorňuje Drážní inspekce v závěrečné zprávě na str. 92, kde výslovně uvádí, že znění předpisů provozovatele dráhy vylučuje umístění dalších rychlostníků mezi tato nepřenosná návěstidla, i když jsou v drážním provozu potřebná. Za umístování dopravního značení je v drážní dopravě odpovědná Správa železniční dopravní cesty. Tato organizace tedy bude motivována k tomu, aby nesprávné umístování dopravního značení obhájila. Rozhodně nelze tuto organizaci při řešení správnosti umístování dopravního značení považovat za objektivní. Přesto však je v odvolání akceptován její závěr, podle něhož mělo být

dopravní značení v souladu s právními předpisy. Tento závěr je v příkrém rozporu se Závěrečnou zprávou Drážní inspekce i se svědeckými výpověďmi strojvůdců.

13. K námitkám státního zástupce ohledně neseznámení se obžalovaného se změnami TTP tento cituje ustanovení § 68 odst. 2 vyhlášky Ministerstva dopravy č. 173/1995 Sb. ze dne 22. 6. 1995, kterou se vydává dopravní řád drah. Podle tohoto ustanovení osoba řídící drážní vozidlo musí být prokazatelně zpravena o změnách stavebnětechnických parametrů staveb drah a staveb na dráze podle odst. 1, které mají přímý vliv na bezpečnost a plynulost provozování drážní dopravy, a to nejpozději před první jízdou v dotčeném úseku dráhy. V souladu s opatřením č. 29/2016 provozního ředitele ČD Cargo a v souladu s interním předpisem citovaným ve vyjádření mělo docházet k prokazatelnému seznamování strojvedoucích se změnami stavebnětechnických údajů na trati (TTP) podpisem v tzv. „Knize k seznámení (normálií)“. Tímto způsobem zajišťovala společnost ČD Cargo až do roku 2019 splnění povinnosti prokazatelně seznamovat strojvedoucí se změnami na dráze. Tímto způsobem však obžalovaného před započítím jízdy v den vzniku mimořádné události nikdo nespravil. Teprve až po jejím vzniku bylo k velkému překvapení obžalovaného a dalších strojvůdců z provozní jednotky zjištěno, že zmiňované opatření provozního ředitele č. 29/2016 bylo s účinností od dubna 2019 zrušeno. Tato informace se nedostala nejen k obžalovanému, ale dokonce ani k odborové organizaci zaměstnanců ČD Cargo. V této souvislosti obžalovaný poukazuje na výslech svědka S [REDACTED] – [REDACTED] odborové organizace. Obžalovaný tedy legitimně očekával, že pokud by na trati jakékoli změny nastaly, dozvěděl by se o nich prostřednictvím Knihy normálií, případně na základě příkazu, který se předává strojvůdcům v listinné podobě před započítím jízdy. Žádná z těchto forem však nebyla zaměstnavatelem obžalovaného ani provozovatelem dráhy dodržena. Skutečnost, že se někde v tabletu obžalovaného nacházely nepřehledným způsobem informace o změnách na trati, nemůže mít pro danou věc žádný význam, neboť zaměstnavatel obžalovaného měl povinnost zpravovat strojvedoucí podle vlastní interní normy prostřednictvím Knihy normálií, a dále takový způsob seznámení s traťovými poměry nemůže naplnit hypotézu § 68 odst. 2 výše citované vyhlášky č. 173/1995 Sb., podle které má být strojvůdce zpraven se změnami na trati prokazatelným způsobem. Nelze tedy na strojvůdce přenášet povinnost aktivně vyhledávat všechny změny na trati v nepřehledných tabulkách, což by ve svém důsledku znamenalo studium přinejmenším v rádech několika hodin, k čemuž strojvůdce nemá ani časový prostor.
14. Podle názoru obžalovaného okresní soud skutečnosti obsažené v jeho vyjádření pečlivě hodnotil a na jejich základě dospěl ke správnému rozsudku. Obžalovaný navrhuje, aby krajský soud odvolání státního zástupce podle § 256 trestního řádu zamítl jako nedůvodné.
15. Krajský soud z podnětu odvolání státního zástupce přezkoumal podle § 254 odst. 1 trestního řádu zákonnost a odůvodněnost zprošťujícího výroku napadeného rozsudku i správnost postupu předcházejícího řízení, a to z hlediska vytýkaných vad. K odvoláním nevytýkaným vadám mohl přihlídnout jen tehdy, pokud by měly vliv na správnost odvoláním napadených výroků. Odvolací soud dospěl k závěru, že napadený rozsudek obsahuje nejasná nebo neúplná skutková zjištění týkající se přezkoumávané části rozsudku a soud prvního stupně se nevypořádal se všemi okolnostmi významnými pro rozhodnutí (§ 258 odst. 1 písm. b) trestního řádu). To ho vedlo ke zrušení napadeného rozsudku a vrácení věci soudu prvního stupně k novému projednání a rozhodnutí (§ 259 odst. 1 trestního řádu).
16. Obžaloba klade obžalovanému za vinu přečin obecného ohrožení podle § 273 odst. 1, odst. 2 písm. b), odst. 3 písm. b) trestního zákoníku. Jeho základní skutková podstata předpokládá zavinění ve formě nedbalosti, a to alespoň nevědomé. Pachatel tedy nemusí vědět, že může způsobit porušení nebo ohrožení zájmu chráněného trestním zákoníkem a že může způsobit předpokládaný následek, ale vzhledem k okolnostem a svým osobním poměrům o tom vědět měl a mohl (§ 16 odst. 1 písm. b) trestního zákoníku).

17. Z odůvodnění napadeného rozsudku lze dovodit, že okresní soud neměl u obžalovaného ve vztahu k zavinění mimořádné události za prokázanou ani nevědomou nedbalost. Pro absenci jakéhokoli zavinění ho proto obžaloby zprostil podle § 226 písm. b) trestního řádu, neboť žalovaný skutek z tohoto důvodu není trestným činem. Soud prvního stupně poukázal v odůvodnění napadeného rozsudku na řadu skutečností, které se podílely nebo spolupodílely na vzniku mimořádné události, ale jdou hlavně na vrub provozovatele dráhy Správy železnic (dříve Správy železniční dopravní cesty), případně na vrub zaměstnavatele obžalovaného, tedy dopravce ČD Cargo. Podle názoru krajského soudu však nalézací soud tyto skutečnosti přecenil a naopak těm skutečnostem, které by nasvědčovaly zavinění ve formě alespoň nevědomé nedbalosti, se nevěnoval buď vůbec, nebo jen okrajově. Nevypořádal se důsledně se skutečnostmi, které namítá v odvolání státní zástupce.
18. Bezprostřední příčina mimořádné události, tedy vykolejení vlakové soupravy řízené obžalovaným dne 28. 7. 2019 mezi železničními stanicemi Chodová Planá a Mariánské Lázně, je zřejmá. Spočívala v tom, že obžalovaný jako strojvedoucí vlakové soupravy přehlédl předvěstník, který předvěstil omezení rychlosti na 30 km/h. Začal brzdit vlakovou soupravu až v okamžiku, kdy spatřil rychlostník omezující tuto rychlost od tohoto bodu. V důsledku překročení dovolené rychlosti v tomto úseku o 61 km/h došlo k vykolejení vlaku a škodě na majetku, která byla vyčíslena v obžalobě.
19. Nebylo objasněno, proč obžalovaný předvěstník přehlédl. Důvody, které v tomto směru nabízel, se neprokázaly. Nemohl být oslněn sluncem. Podle Závěrečné zprávy Drážní inspekce České republiky provedeným šetřením toto vysvětlení obžalovaného nebylo potvrzeno (viz str. 59. Závěrečné zprávy včetně schématu na str. 60.). V tomto směru lze přisvědčit odvolání státního zástupce. Slunce v době mimořádné události svítilo ve vztahu ke směru jízdy vlaku zleva mírně zezadu, takže k oslnění obžalovaného dojít nemohlo. Nebyl ovlivněn povětrnostními podmínkami. Z „Vyhodnocení příčin a okolností vzniku mimořádné události“ zpracovaného ČD Cargo (*dále jen „Vyhodnocení ČD Cargo“*) na čl. 363 vyplývá, že dle tabelárního řádu vlaku řízeného obžalovaným byla rychlost vlaku v úseku Plzeň – Jižní Předměstí – Lázně Kynžvart neměnná (90 km/h), nebyl tedy důvod právě v tomto okamžiku či úseku do tabelárního jízdního řádu nahlížet. Pokud by obžalovaný jako strojvedoucí přesto chtěl tuto informaci v tabelárním jízdním řádu ověřit, při řádném umístění tabletu strojvedoucího v držáku a dodržování zásad obsluhy tabletu nehrozí déletrvající ztráta očního kontaktu strojvedoucího s dopravní cestou a tedy i nevnímání návěsti z tohoto důvodu. Předvěstník N se nachází v úseku trati (zorném poli) před stožárovým světelným hlavním návěstidlem automatického bloku 4207, jehož návěst je strojvedoucí povinen sledovat. Lze tedy shrnout, že podle tohoto Vyhodnocení obžalovaný neměl v době vzniku mimořádné události ani bezprostředně před ní důvod sledovat tabelární jízdní řád. Nebylo pak zjištěno, že by mohla jeho pozornost v této době rozptýlit komunikace s někým jiným. Nebylo zjištěno, že by v té době s kýmkoli pracovně komunikoval.
20. Je tedy zřejmé, že do okamžiku, kdy obžalovaný spatřil až rychlostník omezující rychlost, o omezení rychlosti v tomto úseku trati nevěděl, jinak by nepochybně adekvátně reagoval už dříve. Podstatné je posoudit, zda o tomto omezení rychlosti vědět vzhledem k okolnostem a svým osobním poměrům měl a mohl. Tím se okresní soud příliš nezabýval, zjištěné skutečnosti hodnotil poměrně jednostranně ve prospěch obžalovaného a opačnými se nezabýval buď vůbec, nebo jen okrajově. Státnímu zástupci lze přisvědčit v tom, že soud prvního stupně důsledně nevyhodnotil všechny skutečnosti vyplývající z Vyhodnocení příčin vzniku mimořádné události ze strany Správy železnic (čl. 271-290 včetně příloh) a Vyhodnocení ČD Cargo (čl. 346-366 včetně dodatků na čl. 369-386) a doplnění, na která státní zástupce upozorňuje v podaném odvolání a která vyžádal až v řízení před soudem (čl. 621-624, čl. 642). Soud prvního stupně nevyhodnotil důsledně ani Závěrečnou zprávu drážní inspekce a v ní uvedené skutečnosti.



21. Z provedených důkazů zatím vyplývá, že obžalovaný jako strojvedoucí soupravy měl za povinnost seznámit se před jízdou s aktuálními traťovými poměry na projížděné trati, včetně případného omezení rychlosti na některých jejích úsecích. Na předmětném úseku byla vytvořena přechodná přeložka tratě, která byla uvedena do provozu dne 20. 5. 2019. V celém jejím úseku byla stanovena traťová rychlost 30 km/h. Ve stejnou dobu byla formou přechodného omezení traťové rychlosti provozovatelem dráhy zavedena pomalá jízda 30 km/h. Dne 12. 7. 2019 byla uvedena pomalá jízda s platností od 15. 7. 2019 zrušena s tím, že v předmětném úseku byla zavedena traťová rychlost 30 km/h (viz. str. 61 a násl. Závěrečné zprávy drážní inspekce). Při jízdě vlaku přes úsek s přechodným omezením traťové rychlosti jsou pak strojvedoucí prokazatelně zpraveni písemným rozkazem vždy před každou jízdou na trať, kde se úsek s tímto omezením nachází. Jsou o tom dále informováni umístěním neproměnných návěstidel. Na rozdíl od toho při jízdě vlaku přes úsek s trvalým omezením traťové rychlosti jsou strojvedoucí o tomto omezení informováni údaji v Tabulce traťových poměrů, tedy nikoli již písemným rozkazem, a dále umístěním neproměnných návěstidel.
22. Omezení rychlosti na 30 km/h v tomto úseku tedy nastalo s účinností od 15. 7. 2019 v režimu trvalého omezení traťové rychlosti. Provozovatel dráhy ho včas a řádně zveřejnil a informace o něm byla distribuována dopravcům včetně ČD Cargo. V důsledku této změny nebylo již zmíněné omezení uvedeno v rozkaze, který obžalovaný kritického dne podepsal před jízdou v železniční trati Plzeň hlavní nádraží. Bylo zahrnuto to TTP na tabletu, který měl obžalovaný v rámci výkonu svého povolání přidělen. Změna traťové rychlosti (tzv. přechod na rychlostníky) byl tedy upraven formou změny TTP, se kterou byl obžalovaný povinen se před jízdou seznámit. Ve vztahu k tomu z provedených důkazů, zejména z obou citovaných Vyhodnocení a ze Závěrečné zprávy drážní inspekce, vyplývají následující skutečnosti. Informace o změně traťových poměrů v TTP byla na tablet užívaný obžalovaným v rámci jeho zaměstnání doručena už 4. 7. 2019. Obžalovaný tuto změnu před zahájením předmětné jízdy ani během ní nestáhl, natož aby se s ní seznámil. Obžalovaný se přihlásil svými přístupovými údaji do příslušné aplikace naposledy dne 4. 3. 2018. Přechod z písemné formy seznámení na elektronickou byl předmětem Opatření č. 20/2018. S ním byl obžalovaný prokazatelně seznámen a stvrdil to svým podpisem v Knize normálií dne 3. 12. 2018. Obžalovaný byl ve dvou bězích v celkovém rozsahu 16 hodin proškolen v použití tabletu.
23. Tyto skutečnosti vyplývají zejména z Vyhodnocení ČD Cargo včetně příloh na čl. 369 a násl. spisu. Mimo jiné se zde uvádí, že obžalovaný byl seznámen se změnou stavebně technických údajů na trati elektronicky prostřednictvím pracovního tabletu, což je zřejmé ze „Zápisu z komisionální prohlídky elektronického zařízení (tabletů)“. Tato prohlídka se konala po vzniku mimořádné události dne 16. 8. 2019. Proto není seznamování se se změnami TTP u strojvedoucích ČD Cargo prokazováno prostřednictvím ručního podpisu v Knize normálií. Ze „Zápisu z komisionální prohlídky elektronického tabletu obžalovaného“ (čl. 374 p. v.) mimo jiné vyplývá, že na jeho tabletu byly všechny zasláné informace týkající se změny traťových poměrů na předmětné trati zobrazeny s předstihem začátku platnosti a obžalovaný byl o doručených dokumentech informován pomocí funkce „zvoneček“. Informace o doručení změnové tabulky Seznam změn k 15. 7. 2019 byla na tabletu zobrazena. Informace o vydání souboru dokumentů Seznam aktuálních změn TTP k 15. 7. 2019 byla na tablet obžalovaného doručena. Obžalovaný neprovedl stažení těchto tabulek platných od 15. 7. 2019 v době před zahájením jízdy vlaku. Na základě toho zaměstnavatel obžalovaného vyhodnotil (čl. 364) konkrétní odpovědnost obžalovaného za vznik mimořádné události spočívající v tom, že se po obdržení informace o změně TTP na pracovní tablet, nejpozději však při nástupu na směnu, neseznámil se změnou TTP spočívající ve změně traťové rychlosti (umístění předvěstníku N a rychlostníku N) a následně se při řízení drážního vozidla plně nevěnoval pozorování trati a případně se neřídil návěstí předvěstníku N. V důsledku souběhu těchto skutečností pak v nedostatečném předstihu

před rychlostníkem N zahájil brzdění vlaku, čímž došlo k překročení nejvyšší dovolené rychlosti od tohoto rychlostníku a k následnému vykolejení vlaku. Tyto závěry sice učinil zaměstnavatel obžalovaného, který může mít teoreticky zájem na snížení vlastní odpovědnosti za vznik mimořádné události, ale na druhé straně jsou tyto závěry i v souladu se Závěrečnou zprávou drážní inspekce. Výše zmíněné skutečnosti naznačují, že obžalovaný měl možnost se se změnou traťových poměrů a tedy s omezením rychlosti na daném úseku seznámit, ale neučinil tak. Pokud si je vůbec do svého tabletu nestáhl, ztrácí na validitě argument, že tyto tabulky byly v tabletu uspořádány nepřehledně. Okresní soud se bude muset v novém řízení těmito skutečnostmi při hodnocení existence zavinění obžalovaného a jeho formy zabývat a vypořádat se s nimi.

24. Obžalovaný zpochybňuje své zavinění i s poukazem na nesprávné a nejednoznačné dopravní značení na předmětném úseku tratě a před ním. Z dosud provedených důkazů však vyplývá, že toto dopravní značení vztahující se k omezení rychlosti na daném úseku na 30 km/h byla umístěna v souladu s předpisy i interními předpisy správce dráhy a předvěstník byl viditelný na dostatečnou vzdálenost. Okresní soud se v té souvislosti musí vypořádat i s argumentací odvolatele, který poukazuje na výpověď svědků I. ■■■■■ V. ■■■■■ a M. ■■■■■ S. ■■■■■. Výpověď prvně uvedeného svědka okresní soud v odůvodnění napadeného rozsudku vůbec nezmiňuje a nehodnotí ji. Z dosud provedených důkazů rovněž vyplývá, že předvěstník avizující omezení rychlosti na 30 km/h byl viditelný na dostatečnou vzdálenost. Je pravda, že mezi tento předvěstník a rychlostník omezujícím maximální rychlost na 30 km/h (které byly mezi sebou rozmístěny na dostatečnou vzdálenost splňující požadavky stanovené právními předpisy) byly umístěny další rychlostníky (viz též obrázek č. 3 na str. 25 Závěrečné zprávy drážní inspekce). Lze připustit, že Drážní inspekce poukázala na bezpečnostní rizika, která z takového umístění mohou vyplývat. Zvláště za situace, kdy obžalovaný z nezjištěných důvodů přehlédl předvěstník, mohly ho tyto další rychlostníky utvrdit v přesvědčení, že žádné omezení rychlosti nebude následovat. Nicméně ze zprávy Správy železnic na čl. 642 vyplývá, že jeden z výše uvedeným způsobem umístěných rychlostníků stanovoval rychlost 100 km/h, druhý rychlost 95 km/h a třetí rychlost 70 km/h. Ani jeden z nich však nedával pokyn obžalovanému jako strojvedoucímu jím řízeného vlaku. Tyto rychlostníky platily pro vlakové soupravy s jinými parametry. Těmito rychlostníky nebyl obžalovanému udělen žádný pokyn. Právní řád ani interní předpisy Správy železnic takového umístění dalších návěstidel mezi předvěstník a rychlostník nevylučují, zakázáno není ani umístění jiných předvěstníků nebo rychlostníků. Tyto závěry nejsou v rozporu ani se závěry Drážní inspekce. Ani těmito skutečnostmi se okresní soud důsledně nezabýval.
25. Ze Závěrečné zprávy drážní inspekce nevyplývá, že by se na vzniku této mimořádné události bezprostředně podílely Správa železnic, jako provozovatel dráhy nebo dopravce ČD Cargo, jako zaměstnavatel obžalovaného v tom smyslu, že by porušily předpisy nebo interní předpisy a toto porušení by se podílelo nebo spolupodílelo na vzniku mimořádné události. Z této zprávy je však zřejmé, že oba tyto subjekty nedocenily bezpečnostní rizika, která ze změny traťových poměrů na daném úseku vyplývala včetně prokazatelného seznámení strojvedoucích s jejich změnou. Kromě toho tato bezpečnostní rizika byla Správě železnic jedním z dopravců (Českými drahami) avizována. V této souvislosti Drážní inspekce dala řadu bezpečnostních doporučení, která kdyby platila v době mimořádné události, nemuselo by k ní pravděpodobně dojít. V té souvislosti lze poukázat na zpochybněnou smysluplnost a nutnost změny z přechodného omezení rychlosti na daném úseku na trvalé a s tím související prokazatelnost seznámení se strojvedoucích s touto změnou. Drážní inspekce dále například navrhla duplicitní umístění předvěstníků i za další vložené rychlostníky, důslednější seznamování strojvedoucích s traťovými poměry a jejich změnou i jinak než přes služební tablet, zkrácení doby seznání tratě pro strojvedoucí apod. Tyto skutečnosti však nic nemění na tom, že základní a hlavní příčinou mimořádné události, tedy vykolejení vlaku, bylo, že obžalovaný za situace, kdy se dostatečně neseznámil s traťovými poměry a v důsledku toho o omezení rychlosti na daném úseku tratě nevěděl, přehlédl předvěstník, který omezení avizoval, vjel do úseku s omezením rychlosti na 30 km/h rychlostí o

61 km/h vyšší, přičemž v důsledku toho došlo k vykolejení vlaku. Naštěstí přitom došlo „jen“ ke škodě na majetku, nikoli ke škodě na životech a zdraví osob, které se v místě pohybovaly a pracovaly.

26. Krajský soud považuje napadený rozsudek za předčasný. Okresní soud se dosud nevypořádal se všemi okolnostmi významnými pro rozhodnutí a jeho skutkové i právní závěry jsou nejasné a pochybné. Proto soud druhého stupně zrušil napadený zprošťující rozsudek v celém rozsahu a věc vrátil okresnímu soudu k novému projednání a rozhodnutí. Tento soud musí v novém řízení ve vztahu k posouzení zavinění obžalovaného a jeho formy vzít v úvahu výše uvedené skutečnosti, zejména těmi, které se vztahují k povinnostem obžalovaného seznámit se se změnou traťových poměrů a jejich dodržení. Musí rozebrat, jaké povinnosti ve vztahu seznámení se s traťovými poměry a jejich změnou obžalovaný jako strojvůdce před jízdou měl, z jakých předpisů vyplývaly, zda a jak s nimi byl seznámen. Ve světle výše uvedených skutečností bude okresní soud věnovat pozornost tomu, zda obžalovaný tyto předpisy dodržel, respektive v čem je porušil. V návaznosti na to okresní soud zhodnotí znovu formu zavinění, tedy posoudí, zda obžalovaný vzhledem k okolnostem a ke svým poměrům měl a mohl vědět o omezení rychlosti na daném úseku a adekvátně na to reagovat. Výše uvedené skutečnosti tomuto závěru nasvědčují. Pokud jde o doplnění dokazování, okresní soud zváží, zda je nutné k obsahu Vyhodnocení mimořádné události ze strany Správy železnic a ČD Cargo, případně k vyjasnění některých zde uvedených skutečností, vyslechnout v postavení svědků zpracovatele těchto vyhodnocení nebo jiné informované osoby těchto subjektů, které by se mohly k dané problematice vyjádřit. Pokud okresní soud v novém řízení dospěje k závěru, že u obžalovaného lze ve vztahu k zavinění mimořádné události dovést alespoň nevědomou nedbalost, bude muset do popisu skutku případného výroku o vině nového rozsudku doplnit skutková zjištění o skutečnosti prokazující opomenutí obžalovaného seznámit se se změnou traťových poměrů před jízdou a odpovídající ustanovení právních předpisů, která obžalovaný nedodržel. Pro případ uznání obžalovaného vinným může okresní soud skutečnosti uvedené v Závěrečné zprávě drážní inspekce, které obžalovanému znalost změny traťových poměrů komplikovaly či znesnadňovaly, hodnotit při stanovení míry zavinění v rámci hodnocení povahy a závažnosti trestného činu (§ 39 odst. 2 trestního zákoníku), případně je může hodnotit i ve vztahu k úvahám o uložení trestu zákazu činnosti.
27. Krajský soud v Plzni z těchto důvodů z podnětu odvolání státního zástupce podle § 258 odst. 1 písm. b) trestního řádu zrušil napadený zprošťující rozsudek v celém rozsahu a podle § 259 odst. 1 trestního řádu věc vrátil soudu prvního stupně k novému projednání a rozhodnutí. Okresní soud je v novém řízení vázán ustanovením § 264 odst. 1 trestního řádu.

#### **Poučení:**

Proti tomuto rozhodnutí není přípustný další řádný opravný prostředek.

Plzeň 9. 2. 2022

JUDr. Pavel Fait v. r.  
předseda senátu