

USNESENÍ

(anonymizovaný opis)

Krajský soud v Plzni rozhodl ve veřejném zasedání konaném dne 18. 1. 2023 v trestní věci obžalovaného [údaje o účastníkovi]

takto:

Odvolání státního zástupce Okresního státního zastupitelství v Chebu proti rozsudku Okresního soudu v Chebu ze dne 25. 8. 2022 č. j. 2 T 143/2020 – 824 se podle § 256 trestního řádu zamítá.

Odůvodnění:

1. Okresní soud v Chebu napadeným rozsudkem, který je druhým v této věci vyhlášeným, podle § 226 písm. b) trestního řádu zprostil obžalovaného [jméno] [příjmení] obžaloby Okresního státního zastupitelství v Chebu ze dne 12. 11. 2020 č. j. 2 ZT 87/2020 – 29, která mu kladla za vinu skutek spočívající v tom, že

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, nerespektoval 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, vjel 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 dorazů II. stanoviště 2L a 2P a poškození horního dorazu 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 doražů I. a II. stanoviště, promáčknutí horních doražů do rámu podvozku,

- I. podvozku, a to deformace jízdní plochy kol, rám podvozku od promáčklych horních doražů,

- II. podvozek, a to deformace jízdní plochy kol a rámu podvozku os promáčklych horních doražů,

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 ochozu, 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:

- ocelových zápor a jejich tábel, která vlivem nárazu vykolejených vagónů 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 Ra & 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 výtuzí vápencem s nutností jejich očištění před dalšími pracemi

- zničení přepravky materiálu

- zohýbání 10 ks spínacích tyčí délky 450 cm

- zohýbání 10 ks spínacích tyčí délky 350 cm

- zohýbání 10 ks spínacích tyčí délky 250 cm

- zohýbání 8 ks stabilizačních tyčí,

které 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 spatřovala přečin obecného ohrožení z nedbalosti podle § 273 odst. 1, odst. 2 písm. b), odst. 3 písm. b) trestního zákoníku (porušení důležité povinnosti vyplývající ze zaměstnání obžalovaného a uložené mu podle zákona, dále způsobení škody velkého rozsahu). Soud prvního stupně dospěl k závěru, že v žalobním návrhu označený skutek není trestným činem. V návaznosti na zprošťující výrok podle § 229 odst. 3 trestního řádu odkázal poškozenou Krajskou správu a údržbu silnic Karlovarského kraje, příspěvkovou organizaci, se sídlem v Sokolově, s uplatněným nárokem na náhradu škody na občanskoprávní řízení.

3. Proti tomuto rozsudku podal ihned po jeho vyhlášení odvolání státní zástupce. Písemně ho odůvodnil s tím, že ho podává v neprospěch obžalovaného do zprošťujícího výroku. Nesouhlasí se závěry okresního soudu, že obžalovanému nelze přičítat k tíži a trestní odpovědnosti, že zaviněně přehlédl neproměnné návěstidlo N,, Očekávejte traťovou rychlost s číslicí 3“ a nezačal tedy snižovat rychlost vlaku na předvěstěnou rychlost 30 km/hod. Nesouhlasí se závěry soudu prvního stupně učiněnými v odstavci 32. a následujících. Podle nich nebyla vyvrácena obhajoba obžalovaného, že se při jízdě díval do tabelárního jízdního řádu, jakou rychlost bude mít jeho vlak v dalším úseku. Z Vyhodnocení příčin a okolností vzniku mimořádné události zpracovaného ČD Cargo na čl. 363 vyplývá, že dle tabelárního řádu vlaku řízeného obžalovaným byla rychlost vlaku v úseku Plzeň – Jižní Předměstí – Lázně Kynžvart neměnná, a to 90 km/hod. Nebyl tedy důvod právě v tomto okamžiku nebo úseku do tabelárního jízdního řádu nahlížet. Pokud by chtěl obžalovaný přesto tuto informaci v tabelárním jízdním řádu ověřit, při řádném umístění tabletu strojvedoucího v držáku a dodržování zásad obsluhy tabletu nehrozila déletrvající ztráta očního kontaktu strojvedoucího s dopravní cestou a tedy nevnímání návěsti z tohoto důvodu. Ze Závěrečné zprávy Drážní inspekce vyplývá, že výše uvedené předmětné návěstidlo bylo umístěné v km 420,508 a bylo viditelné na vzdálenost větší než 100 metrů s tím, že předvěstník bylo možno bezpečně poznat v kilometru 420,221, tj. 287 metrů před těmito neproměnnými návěstidly. Odvolatel dále připomíná závěry vyplývající z posledně uvedené zprávy, podle kterých se předmětný předvěstník nachází v úseku trati před stožárovým světelným hlavním návěstidlem automatického bloku 4207, jehož návěst je strojvedoucí povinen dle drážních předpisů sledovat. Podle tohoto vyhodnocení obžalovaný neměl v době vzniku mimořádné události ani bezprostředně před ní důvod sledovat tabelární jízdni řád. Obžalovaný nevypověděl a nebylo to zjištěno ani jiným způsobem, že by v kritický okamžik komunikoval s někým jiným, ať už služebně nebo soukromě. Podle závěrů Drážní inspekce nemohl být ani oslněn sluncem. Obžalovaný v hlavním líčení předložil fotografie, které měly být pořízeny 28. 7. 2022 v čase, který měl být shodný s časem, kdy došlo k žalovanému skutku. Okresní soud na základě těchto fotografií zjistil, že sluneční paprsky na železniční trať dopadaly z levé strany, kdy s ohledem na lesní porost je patrné, že na trati dochází ke střídání velmi krátkých úseků osvětlených sluncem a úseků zastíněných lesním porostem nacházejícím se zleva od železniční trati. Tímto důkazem nebylo podle odvolatele v žádném případě prokázáno, že by obžalovaný mohl být v daném místě oslněn sluncem. Podle názoru odvolatele obžalovaný dostatečně nedoložil, z jakého místa byly fotografie pořízeny a zda to bylo skutečně v době uváděné obžalovaným. Ani tento důkaz však nesnížil možnost obžalovaného sledovat a vidět předmětný předvěstník. Jako irrelevantní je možno označit výpovědi strojvedouců, kteří se vyjadřovali ohledně jeho umístění a které jsou zmíněny v odstavci 40. napadeného rozsudku. Rozhodující jsou závěry šetření Drážní inspekce, nikoli subjektivně zabarvené názory strojvedouců, většinou kolegů obžalovaného.

4. K problematice umístění dalších rychlostníků mezi předvěstník N s návěstí,, Očekávejte traťovou rychlost s číslicí 3“ a rychlostník N s návěstí,, Traťová rychlost s číslicí 30“ nutno podle odvolatele připomenout zprávu Správy železnic, státní organizace, vysvětlující skutečnost, že za předvěstníkem N s číslicí 3 byly umístěny některé rychlostníky omezující rychlost na 95, 100 a 70 km/hod. Podle této zprávy obžalovanému muselo být jasno, že ani jeden z nich není určen pro

jeho vlakovou soupravu a nedával pokyn obžalovanému jako strojvedoucímu. U prvních dvou to bylo z důvodu, že stanovená rychlost vlaku řízeného obžalovaným byla jízdním řádem stanovena na maximum 90 km/hod., třetí proto, že jeho návěsti jsou určeny pro vlaky se zařazenými vozidly skupiny přechodnosti 3 a ve vlaku řízeném obžalovaným se taková vozidla nenacházela. Návěští rychlostníků 100 km/h, 95 km/h a 70 km/h, v km 420,639 nebyl obžalovanému udělen žádný pokyn. I Drážní inspekce dovodila, že umístění dalších návěstidel mezi předvěstník a rychlostník nevylučují umístění jiných předvěstníků nebo rychlostníků, není to zakázáno. Drážní inspekce pouze připustila určitou nepřehlednost a možnost vzniku nebezpečného stavu, který může za určitých podmínek strojvedoucí uvést v omyl. Závěry nalézacího soudu v tomto směru státní zástupce považuje za nepřijatelný externí výklad vyhlášky Ministerstva dopravy č. 173/95 Sb. (dopravní řád drah), zejména ustanovení § 5 odst. 1 této vyhlášky.

5. Odvolatel se neztotožňuje ani se závěrem nalézacího soudu, že obžalovanému nebyla stanovena povinnost seznámit se se změnou traťových poměrů v elektronické podobě z jeho tabletu. V té souvislosti poukazuje na zprávu ČD Cargo reagující na dotaz okresního soudu z 22. 2. 2021. Uvedená organizace zde poukazuje na článek 2.4.1.3 interní normy ČD Cargo PTs 10-B-2011- čtyry, kapitola 2.4 Povinnosti lokomotivní čety, podle kterého se po nástupu na místě stanoveném JOS musí lokomotivní četa (včetně strojvedoucího) seznámit se všemi nově vydanými vyhláškami, nařízeními, opatřeními a mimořádnostmi týkajícími se její činnosti. Písemná forma dokumentů může být nahrazena elektronickou uloženou na elektronickém zařízení zaměstnance. Strojvedoucí má tablet v osobním užívání a může jej využívat i doma. 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. Přihlásil se se svými přístupovými údaji do příslušné aplikace naposledy 4. 3. 2018. Přechod z písemné formy seznámení na elektronickou byl předmětem Opatření č. 20/2018. S ní byl obžalovaný prokazatelně seznámen a stvrdil to svým podpisem v Knize normálií dne 3. 12. 2018. Byl ve dvou fázích v celkovém rozsahu 16 hodin proškolen v použití tabletu. Podle zprávy ČD Cargo z 22. 2. 2021 po vydání změn TTP měl obžalovaný před směnou konanou 28. 7. 2019, při níž došlo k předmětné nehodě, ještě další směny ve dnech 25. a 26. 7. 2019. Součástí každé ze směn byla tzv. režijní jízda, kdy zaměstnanec nevykonává činnost, ale pouze se přepravuje do místa výkonu práce. V té době obžalovaný měl dostatečný časový prostor k seznámení, ať již v rámci přípravných dob po nástupu na směnu, tak i v průběhu předchozích směn. Dále podle zprávy je změna v konkrétní tabulce TTP vyznačena černým křížkem na konci řádku, jak je názorně uvedeno na straně 3. zmíněné zprávy ČD Cargo. Odvolatel dále poukazuje na odstavec 23. předchozího usnesení Krajského soudu v Plzni, že obžalovaný neprovedl stažení těchto tabulek platných od 15. 7. 2019 a v době před zahájením jízdy vlaku a nejpozději při nástupu na směnu se neseznámil se změnou TTP spočívající ve změně traťové rychlosti a následně se při řízení drážního vozidla plně nevěnoval pozorování trati a případně se neřídil návěstí předvěstníku N. Tyto závěry jsou v souladu se závěrečnou zprávou Drážní inspekce. Obžalovaný tedy měl možnost se se změnou traťových poměrů i s omezením rychlosti na daném úseku seznámit, ale neučinil tak. Pokud si změny vůbec do svého tabletu nestáhl, ztrácí na validitě argument, že tyto tabulky byly v tabletu uspořádány nepřehledně.

6. Státní zástupce v rámci viditelnosti předmětného předvěstníku N připomíná výpovědi strojvedoucích, kteří tento předvěstník nepřehlédli. Jedná se zejména o výpovědi svědků [jméno] [příjmení] a [jméno] [příjmení]. Je možno poukázat i na část výpovědi svědka strojvedoucího [příjmení] u hlavního líčení. Ten popsal, že po nástupu na směnu se dívá do knihy normálií, nastuduje tablet a teprve jde řídit drážní vozidlo. Zajímavá je i výpověď strojvedce [jméno] [příjmení], který v rámci jízdy v červenci 2019 snížil traťovou rychlost především díky své opatrnosti. K fotografii na čl. 471 uvedl, že tuto pořídil osobně a že zachycuje pohled na trať ve směru z Plzně do Chebu. Nicméně je nutné konstatovat, že naposledy jel svědek po této trati 16. 7. 2019, tedy 12 dní před nehodovou událostí. V tomto směru bude nutné vycházet z ohledání

policejního orgánu a zejména ze závěrečné zprávy Drážní inspekce ohledně stavu a umístění zmíněného předvěstníku.

7. Odvolatel připouští, že před nehodou obžalovaného došlo k systémové změně, kdy změny na trati se už neuváděly v tzv. knize normálií, ale 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 už 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 či vlaky menší hmotnosti, než řídil obžalovaný. Uvedená skutečnost zřejmě přispěla ke vzniku této drážní nehody. Hlavní příčinou je však zanedbání povinností ze strany obžalovaného. Podle názoru odvolatele 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. Tato předvěst byla umístěna na přehledném místě a v dostatečné vzdálenosti od samotné návěsti omezující rychlost na 30 km/hod. Obžalovaný tak porušil ustanovení uvedená v odstavci 3. a 17. odůvodnění obžaloby. Jelikož v důsledku toho došlo k drážní nehodě, při které vzniklo obecné nebezpečí, neboť nebezpečí smrti nebo těžké újmy na zdraví byli vydáni lidé a zároveň cizí majetek se nacházel v nebezpečí škody velkého rozsahu, čin byl spáchán proto, že obžalovaný porušil důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání a uloženou mu podle zákona a zároveň způsobil uvedeným činem škodu velkého rozsahu. Obžalovaný je tak podle státního zástupce nadále podezřelý z přečinu obecného ohrožení z nedbalosti podle § 273 odst. 1, odst. 2 písm. b), odst. 3 písm. b) trestního zákoníku, případně bez odstavce 3 písm. b) tohoto ustanovení při neposouzení porušení povinnosti ze strany obžalovaného jako důležité.

8. Odvolatel navrhl, aby krajský soud zrušil zprošťující napadený rozsudek a uložil okresnímu soudu, aby o věci znovu jednal a rozhodl.

9. Obžalovaný se ve veřejném zasedání prostřednictvím svého obhájce ztotožnil se zprošťujícím výrokem napadeného rozsudku i s argumenty a závěry, kterými tento soud své rozhodnutí podpořil. Navrhl zamítnout odvolání státního zástupce jako nedůvodné podle § 256 trestního řádu.

10. Krajský soud v Plzni z podnětu odvolání státního zástupce podle § 254 odst. 1 trestního řádu přezkoumal zákonnost a odůvodněnost zprošťujícího výroku napadeného rozsudku i navazujícího výroku o odkazu poškozeného na občanskoprávní řízení a v tomto rámci přezkoumal i správnost postupu předcházejícího řízení, to vše z hlediska vytykánych vad. K odvoláním nevytykány vadám mohl přihlídnout tehdy, pokud by měly vliv na správnost odvoláním napadených výroků.

11. Okresní soud v prvním ve věci vyhlášeným rozsudkem ze dne 12. 8. 2021 č. j. 2 T 143/2020 – 716 rovněž podle § 226 písm. b) trestního řádu zprostil obžalovaného obžaloby, neboť dovedl, že v žalobním návrhu označený skutek není trestným činem pro absenci jakékoli formy zavinění.

12. Krajský soud v Plzni usnesením ze dne 9. 2. 2022 č. j. 6 To 245/2021 – 747 k odvolání státního zástupce podle § 258 odst. 1 písm. b) trestního řádu zrušil první rozsudek okresního soudu v celém rozsahu a podle § 259 odst. 1 trestního řádu věc vrátil tomuto soudu k novému projednání a rozhodnutí. V podrobnostech lze v tomto směru odkázat zejména na odstavce 19. – 26. odůvodnění písemného vyhotovení tohoto usnesení. Krajský soud v něm (zjednodušeně vyjádřeno) upozornil na některé skutečnosti, které by mohly svědčit pro závěr, že zavinění alespoň ve formě nevědomé nedbalosti ve vztahu ke způsobení mimořádné události může být u obžalovaného dáno. Upozornil především na to, že v době nehody měli strojvedoucí k dispozici údaje o změně trat'ových poměrů ve služebním tabletu. Obžalovaný si je do svého služebního tabletu nestáhl a tedy se s nimi ani neseznámil. Soud druhého stupně označil první zprošťující rozsudek za předčasný, neboť se soud prvního stupně nevypořádal se všemi okolnostmi významnými pro rozhodnutí. Tento soud měl v novém řízení ve vztahu k posouzení zavinění

obžalovaného a jeho formy vzít v úvahu skutečnosti uvedené ve zrušovacím usnesení, zejména ty, které se vztahují k povinnostem obžalovaného seznámit se se změnou traťových poměrů a jejich dodržení. Měl rozebrat, jaké povinnosti ve vztahu k 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. Následně měl věnovat pozornost tomu, v čem případně obžalovaný tyto povinnosti porušil. Okresní soud měl znovu posoudit, zda obžalovaný vzhledem k okolnostem a ke svým poměrům měl a mohl vědět o omezení rychlosti na daném úseku a adekvátně na to reagovat. Okresní soud měl zvážit, zda bude nutné ve vztahu k těmto úvahám vyslechnout v postavení svědků zpracovatele Vyhodnocení mimořádné události ze strany Správy železnic a ČD Cargo.

13. Po vrácení věci okresnímu soudu došlo u tohoto soudu ke změně ve složení senátu. Okresní soud si vyžádal stanoviska stran k možnému postupu podle § 219 odst. 3 věta druhá trestního řádu. Podle tohoto ustanovení, změnilo-li se složení senátu, přečte se souhlasem státního zástupce a obviněného předseda senátu podstatný obsah protokolu o hlavním líčení, včetně v něm provedených důkazů; není-li souhlas dán, musí být hlavní líčení provedeno znovu. Státní zástupce s tímto postupem bez výhrad souhlasil, obžalovaný rovněž souhlasil s výhradou, že trval na výsledku svědků [jméno] [příjmení], [jméno] [příjmení], [jméno] [příjmení] a [jméno] [příjmení]. Soud prvního stupně proto v novém řízení jmenované svědky znovu vyslechl, v dalším pak postupoval podle citovaného ustanovení § 219 odst. 3 věta druhá trestního řádu. Vyžádal si a provedl jako listiny k důkazu interní předpisy ČD Cargo, jimiž je operováno ve Vyhodnocení příčin mimořádné události zpracované touto institucí. Navíc vyslechl jako svědka [jméno] [jméno], gestora interních norem ČD Cargo. Provedl v novém řízení i další důkazy, zejména výslech svědka [jméno] [příjmení] a fotodokumentaci předloženou obžalovaným ke světelným poměrům na trati bezprostředně před místem mimořádné události. Takto pojatý rozsah dokazování považuje krajský soud za dostatečný, nenabízí se další důkazy, které by precizněji objasnily skutkový i právní stav věci. Koneckonců strany (ani odvolatel) doplnění dokazování nenavrhovaly.

14. Okresní soud v odůvodnění napadeného rozsudku podrobně a přesvědčivě rozebral provedené důkazy, včetně konkrétní ustanovení interních předpisů ČD Cargo, která na projednávanou věc dopadala. Na základě toho dospěl ke správným skutkovým i právním závěrům, zejména v otázce zavinění. Odůvodnění napadeného rozsudku zcela splňuje požadavky ustanovení § 125 odst. 1 trestního řádu. Soud prvního stupně se s tam uvedenou argumentací zcela ztotožnil, proto na něj může z důvodu stručnosti odkázat, případně jen některé argumenty a závěry zopakovat či doplnit.

15. Krajský soud znovu opakuje, že bezprostřední příčinou vzniku mimořádné události byla skutečnost, že obžalovaný jako strojvedoucí vlakové soupravy jím řízené přehlédl předvěstník, který předvěstil omezení rychlosti na 30 km/hod. Začal brzdít soupravu až v okamžiku, kdy spatřil rychlostník omezující tuto rychlost od tohoto bodu. V důsledku překročení dovolené rychlosti na tomto úseku o 61 km/hod. došlo k vykolejení vlaku a ke škodě na majetku, která byla vyčíslena v obžalobě. Je také zřejmé, že obžalovaný o omezení rychlosti na daném úseku objektivně nevěděl. Pokud krajský soud tyto skutečnosti zmiňuje v odstavci 25. odůvodnění svého prvního rozhodnutí, rozhodně to neznamená, že by tím dával okresnímu soudu pokyn, aby v novém řízení uznal obžalovaného vinným. Krajský soud pouze konstatoval skutečnosti, které z dosud provedených důkazů objektivně vyplývaly, vyjadřoval se tím k otázce příčinné souvislosti mezi těmito okolnostmi a vznikem dopravní nehody. Rozhodně se však kategoricky nevyjadřoval k otázce zavinění a jeho formě a rozhodně kategoricky neuzavřel, že nedbalostní forma zavinění je u obžalovaného dána. Naopak dal soudu prvního stupně pokyny, aby se s ohledem na skutečnosti vyjádřené v kasačním usnesení odvolacího soudu znovu touto otázkou zabýval. To také nalézací soud beze zbytku učinil.

16. Výše zmíněná bezprostřední příčina vzniku mimořádné události sama o sobě nestačí pro existenci zavinění alespoň ve formě nevědomé nedbalosti u obžalovaného. Je třeba rovněž zkoumat, zda se obžalovaný měl a mohl před jízdou seznámit se změnou traťových poměrů a omezením rychlosti na daném úseku. Obžalovaný připustil, že o tom nevěděl, hájil se tím, že ani

vědět nemusel a nemohl. Je třeba tedy zkoumat, jaké povinnosti mu v tomto směru jako strojvedoucímu ukládaly obecné předpisy a zejména interní předpisy ČD Cargo a zda bylo vůbec reálné tyto povinnosti splnit, je třeba zkoumat i to, zda obžalovaný dodržel ve vztahu k plnění těchto povinností potřebnou míru opatrnosti. Okresní soud obsah interních právních norem dopravce důkladně rozebral, zhodnotil a vyvodil z nich správné závěry, které přesvědčivě prezentoval v odůvodnění napadeného rozsudku.

17. Vzniku mimořádné události předcházela celá řada okolností a faktorů, které se řetězily a které se více či méně, přímo nebo zprostředkovaně spolupodílely na jejím vzniku. Lze konstatovat, že kdyby nebylo okolnosti předchozí, nedošlo by ani k další a v konečném důsledku ani ke vzniku mimořádné události. Je třeba zabývat se tím, jak na nich byl nebo měl být zainteresován obžalovaný, zda a jak ve vztahu k nim splnil nebo nesplnil své povinnosti. Není možno bez dalšího konstatovat, že se obžalovaný neseznámil se změnou traťových poměrů na daném úseku, přehlédl předvěstník, nedodržel rychlost, a proto mimořádnou událost zavinil. To by byl postoj velmi zjednodušený, naznačené okolnosti je nutné hodnotit v kontextu a v souvislostech, což nalézací soud učinil.

18. Na samém počátku byla změna z přechodného omezení traťové rychlosti na trvalé na daném úseku, kterou provedl před mimořádnou událostí provozovatel dráhy (tehdejší Správa železniční dopravní cesty). Podle závěrů Drážní inspekce provozovatel dráhy v souvislosti s touto změnou nepostupoval podle vlastního interního předpisu a Drážní inspekce ve vztahu k důvodnosti této změny označila vysvětlení provozovatele dráhy za vnitřně rozporné s tím, že skutečnou motivaci provozovatele k provedení změny se nepodařilo popsat ani prokázat. Důsledkem této v podstatě neodůvodněné a neodůvodnitelné změny bylo, že se obžalovaný jako strojvedoucí se změnou traťové rychlosti neseznámil bezprostředně před jízdou prostřednictvím rozkazu. Zmíněná změna byla, „zveřejněna“ směrem k dopravcům a byla doručena na služební tablet obžalovaného, který si však do vzniku mimořádné události nestáhl a neseznámil se s ní.

19. Další otázkou, kterou se soud prvního stupně musel zabývat a zabýval, je otázka formy předání informace o změně traťových poměrů od dopravce ČD Cargo směrem ke strojvedoucímu, tedy i k obžalovanému. I s ní se soud prvního stupně adekvátně vypořádal (viz zejména odstavec 24. a následující odůvodnění rozsudku). V době vzniku mimořádné události probíhal u ČD Cargo proces přechodu formy předání těchto informací z písemné na elektronickou. Soud prvního stupně se správně zabýval tím, zda obžalovaný mohl a měl povinnost seznámit se se změnami tabulky traťových poměrů prostřednictvím služebního tabletu. Tuto otázku podrobně rozebral, zabýval se jednotlivými na věc dopadajícími ustanoveními interních předpisů ČD Cargo a správně uzavřel, že žádným z těchto ustanovení mu tato povinnost striktně uložena nebyla (viz zejména odstavec 25. rozsudku). Signifikantní v tomto směru je i výpověď svědka [jméno] [příjmení], který v téže době působil jako strojvedoucí v jiné organizační složce téhož dopravce a který uvedl, že se tam strojvedoucí seznamovali se změnami tabulek traťových poměrů v téže době, „postaru“, tedy prostřednictvím rozkazu a Knihy normálí. Soud prvního stupně kromě toho výstižně poukázal i na skutečnost, že strojvedoucí nebyli zaměstnavatelem prokazatelně seznámeni s tím, že jejich zpravování o změnách traťových poměrů dřívějším způsobem bylo zrušeno. Je třeba připustit, že obžalovaný se při vyvinutí větší iniciativy a aktivity mohl před jízdou s omezením rychlosti na daném úseku seznámit prostřednictvím služebního tabletu, zvláště když tímto úsekem delší dobu nejel (byť měl platnou dobu seznání), na druhou stranu takovou povinnost i podle názoru soudu druhého stupně výslovně žádným ustanovením uloženu neměl.

20. Pokud jde o vlastní jízdu vlakové soupravy a způsob jejího řízení obžalovaným před vznikem mimořádné události, okresní soud rozebral činnosti a povinnosti strojvedoucího v odstavci 42. a násl. odůvodnění napadeného rozsudku. O neodůvodněné změně omezení rychlosti z dočasné na trvalou už zmínka byla. Je jasné, že obžalovaný přehlédl předvěstník avizující omezení rychlosti, vysvětlil to tím, že ho neočekával. Řídil vlakovou soupravu tzv. podle seznání, nikoli podle tzv. rozhledových poměrů. Zejména svědek [jméno] [příjmení] vysvětlil rozdíl mezi oběma těmito způsoby řízení soupravy. Za takové situace nebylo možné po obžalovaném vyžadovat, aby

soustavně sledoval trat' a kolejisti před soupravou. Nepochybně se mohl a musel věnovat i dalším činnostem souvisejícím s jízdou a obsluhou hnacího vozidla. Nebylo zjištěno, že by tyto povinnosti zanedbal. Za situace, kdy předvěstník přehlédli, viděl až další rychlostníky, které podle Drážní inspekce byly umístěny nevhodně a nesystematicky a mohly obžalovaného utvrdit v přesvědčení, že (za situace, kdy přehlédli předvěstník) jede dovolenou rychlostí.

21. Státní zástupce v obžalobě i v odvolání vyjmenovává celou řadu povinností vyplývajících zejména z vyhlášky Ministerstva dopravy č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, případně z jejích příloh či interních předpisů ČD Cargo. Lze připustit, že tyto povinnosti nebyly dodrženy. To však, jak krajský soud už konstatoval, samo o sobě nestačí pro existenci alespoň nevědomé formy zavinění. Je třeba posuzovat, v jakém kontextu k porušení těchto povinností ze strany obžalovaného došlo a zda obžalovaný měl možnost se s těmito povinnostmi náležitě seznámit a dodržet je. Krajský soud v té souvislosti poukazuje na ustanovení § 35 odst. 1 písm. a) citované vyhlášky, podle něhož pro řízení drážního vozidla musí být zajištěno, aby osoba řídící drážní vozidlo byla prokazatelně seznámena s trat'ovými poměry na tratích a v dopravnách, kde řídí drážní vozidlo. Právní rámec interních předpisů dopravce ČD Cargo ve vztahu k údajné povinnosti strojvedoucích používat elektronickou verzi tabulek trat'ových poměrů v inkriminované době podle názoru krajského soudu tuto prokazatelnost nezajišťoval. Požadavek prokazatelnosti ve smyslu citovaného ustanovení by byl podle názoru tohoto soudu splněn jen tehdy, pokud by byla prokazatelnost seznámení se strojvedoucího s tabulkami trat'ových poměrů ve vztahu ke každé jím prováděné jízdě doložitelná. Takto právní rámec ani praxe v inkriminované době u dopravce ČD Cargo nastaveny nebyly.

22. Obžaloba kladla obžalovanému za vinu nedbalostní trestný čin. Nespecifikovala, zda spatřuje zavinění ve formě vědomé či nevědomé nedbalosti. Podle § 16 odst. 1 trestního zákoníku je trestný čin spáchán z nedbalosti, jestliže pachatel věděl, že může způsobem uvedeným v trestním zákoně porušit nebo ohrozit zájem chráněný takovým zákonem, ale bez přiměřených důvodů spoléhal, že takové porušení nebo ohrožení nezpůsobí (vědomá nedbalost), nebo nevěděl, že svým jednáním může takové porušení nebo ohrožení způsobit, ač o tom vzhledem k okolnostem a k svým osobním poměrům vědět měl a mohl (nevědomá nedbalost). Podle názoru soudu nelze v projednávané věci uvažovat o zavinění ve formě vědomé nedbalosti. Obžalovaný objektivně ani nevěděl, že je v daném úseku omezena rychlost, nevěděl tedy, že může způsobit porušení nebo ohrožení zájmů chráněných trestním zákoníkem. Otázka tedy je, zda o tom vzhledem k okolnostem a k svým osobním poměrům vědět měl a mohl. Kritériem nedbalosti v obou jejích formách je zachování potřebné míry opatrnosti ze strany pachatele. Ta je dána spojením objektivního a subjektivního hlediska při předvídání způsobení poruchy nebo ohrožení zájmu chráněného trestním zákoníkem. Objektivní vymezení míry potřebné opatrnosti žádá od každého zpravidla stejnou míru opatrnosti. U obžalovaného jako strojvedoucího však žádá určitou vyšší míru opatrnosti, jejíž rozsah je třeba zkoumat na podkladě právních předpisů (v projednávané věci těch, které rozebral v odůvodnění napadeného rozsudku okresní soud). Vyšší míru opatrnosti, než jaká plyne z těchto předpisů, nelze po pachateli (obžalovaném) v žádném případě žádat. Subjektivní vymezení míry opatrnosti vyžaduje, aby byla hodnocena míra opatrnosti, kterou je (byl) schopen vynaložit pachatel v konkrétním případě. Jde tedy o individuální hledisko. Zavinění z nevědomé nedbalosti přichází v úvahu jen tehdy, jestliže povinnost a možnost předvídat porušení nebo ohrožení zájmu chráněného trestním zákoníkem jsou dány současně. Nedostatek jedné z těchto složek znamená, že čin je nezaviněný. Při posuzování subjektivní míry opatrnosti je nutno zvažovat jednak vlastnosti, zkušenosti, znalosti a okamžitý stav pachatele, jednak okolnosti konkrétního případu, ať už existují nezávisle na pachateli, nebo jsou jím vyvolané. Zavinění (v tomto případě z nevědomé nedbalosti) musí zahrnovat všechny znaky charakterizující objektivní stránku trestného činu, tedy i příčinný vztah mezi jednáním pachatele a následkem trestného činu. Je tedy třeba, aby si pachatel alespoň měl a mohl představit, že se takto příčinný vztah může rozvinout.

23. Soud prvního stupně tato teoretická východiska promítl do své argumentace a svých závěrů. Rozebral povinnosti, které obžalovanému vyplývaly z obecných a zejména interních předpisů dopravce ČD Cargo a náležitě vyhodnotil všechny okolnosti včetně těch, které existovaly v podstatě nezávisle na obžalovaném. Krajský soud sdílí jeho názor, že obžalovaný ve vztahu ke svým povinnostem vyplývajícím z právních předpisů zachoval potřebnou míru opatrnosti. O změně traťových poměrů sice vědět mohl (prostřednictvím služebního tabletu), ale povinnost seznámit se s nimi jednoznačně stanovenou neměl (krajský soud znovu zdůrazňuje požadavek prokazatelnosti a její doložitelnosti).

24. Okresní soud proto nepochybil v závěru, že v důsledku absence jakékoli formy zavinění jednání obžalovaného popsané v obžalobě není žalovaným trestným činem (ani v základní skutkové podstatě) ani trestným činem jiným. Proto obžalovaného správně obžaloby zprostil podle § 226 písm. b) trestního řádu Krajský soud se s odvoláním státního zástupce neztotožnil, proto ho podle § 256 trestního řádu jako nedůvodné zamítl.

Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí není přípustný další řádný opravný prostředek.

Proti tomuto rozhodnutí může podat dovolání nejvyšší státní zástupce na návrh krajského nebo vrchního státního zástupce, anebo i bez takového návrhu pro nesprávnost kteréhokoliv výroku, a to ve prospěch i v neprospěch obžalovaného, jakož i obžalovaný pro nesprávnost výroku rozhodnutí soudu, který se ho bezprostředně dotýká. Obžalovaný tak může učinit pouze prostřednictvím obhájce. Podání obžalovaného, které by nebylo učiněno prostřednictvím obhájce, se nepovažuje za dovolání, byť by takto bylo označeno. Dovolání se podává u soudu, který rozhodl ve věci v prvním stupni, do dvou měsíců od doručení rozhodnutí, proti kterému dovolání směřuje. O dovolání rozhoduje Nejvyšší soud. V dovolání musí být vedle obecných náležitostí (§ 59 odst. 3 tr. řádu) podání uvedeno, proti kterému rozhodnutí směřuje, který výrok, v jakém rozsahu, i z jakých důvodů napadá a čeho se dovolatel domáhá, včetně konkrétního návrhu na rozhodnutí dovolacího soudu s odkazem na zákonné ustanovení § 265b odst. 1 písm. a) až m) tr. řádu, o které se dovolání opírá. Nejvyšší státní zástupce je povinen v dovolání uvést, zda je podává ve prospěch nebo v neprospěch obžalovaného. Rozsah, v němž je rozhodnutí dovoláním napadáno, a důvody dovolání lze měnit jen po dobu trvání lhůty k podání dovolání.

Plzeň 18. 1. 2023

JUDr. Pavel Fait v. r.

předseda senátu