



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Ostravě, pobočka v Olomouci jednal dne 25. října 2017 ve veřejném zasedání o odvolání **Okresního státního zástupce v Olomouci a obžalovaných 1/ Jarmily S.,** narozené xxx, a **2/ Jany S.,** narozené xxx, proti rozsudku Okresního soudu v Olomouci ze dne 6. 6. 2018, č. j. 5 T 112/2017-906, a rozhodl

takto:

Z podnětu odvolání Okresního státního zástupce v Olomouci a obžalovaných Jarmily S., dříve K., a Jany S. **se** podle § 258 odst. 1 písm. b), d) trestního řádu **zrušuje** napadený rozsudek v celém rozsahu a za splnění podmínek uvedených v § 259 odst. 3 písm. a) trestního řádu **se nově rozhoduje** tak, že se obžalované

1. Jarmila S.,

dříve K., rozená Č., narozená xxx v xxx, zaměstnaná u společnosti České dráhy, a.s., Nábřeží L. Svobody 1222, 110 15 Praha 1, trvale bytem xxx, toho času xxx,

2. **Jana S.,**

rozená xxx, narozená xxx v xxx, zaměstnaná u společnosti České dráhy, a.s., Nábřeží L. Svobody 1222, 110 15 Praha 1, trvale bytem xxx,

podle § 226 písm. b) trestního řádu **zprošťují** obžaloby Okresního státního zastupitelství v Olomouci ze dne 28. 7. 2017, č. j. 1 ZT 29/2017-49, pro skutek,

že

dne 24. 7. 2016 v době kolem 16:29 hodin v Olomouci, jako zaměstnanci společnosti České dráhy, a.s., Jarmila K. ve funkci vlakvedoucí a Jana S. jako průvodčí osobního vlaku před vypravením osobního vlaku č. R 884 Galán dopravce České dráhy a.s., z železniční stanice Olomouc hlavní nádraží, který dále směřoval do železniční stanice Česká Třebová, se v rozporu s článkem 245 a 258 předpisu pro provozování drážní dopravy dopravce Českých drah, a.s., označeném jako „ČD D 2“, dále v rozporu s článkem 5, 6 „Procesního listu osobní přepravy V-20“ a v rozporu s články 185 písm. g) a 187 předpisu pro činnosti ve vlacích ve vztahu k osobní dopravě a přepravě „ČD KC1“ nepřesvědčily o uzavření druhých pravých nástupních dveří v pořadí třetího vagonu vlaku do oddílu pro přepravu cestujících s přednostní přepravou cestujících s malými dětmi, čímž umožnily odjezd vlaku ze železniční stanice s řádně neuzavřenými a nedovřenými dveřmi, které se cestujícím z vnitřní části vlaku jevily jako řádně uzavřené, v důsledku čehož v průběhu zrychlování vlaku, vlivem působení silného proudu vzduchu, při rychlosti vlaku 111,5 km za hodinu, v km 81,600 na trat'ové koleji č. 2 železniční tratě mezi železničními stanicemi Olomouc hlavní nádraží a Štěpánov, došlo k prudkému a neočekávanému otevření těchto nástupních dveří, z nichž bezprostředně poté vypadla cestující nezletilá XY, nar. xxx, která stála v tuto dobu na představku, tedy vně prostoru WC u dveří a držela se rámu dveří vedle nástupních dveří vagonu, kde po použití WC čekala na svou matku a nezletilou sestru, které se v tu dobu ještě nacházely v prostoru WC, přičemž utrpěla zejména těžká, se životem neslučitelná zranění hlavy při otevřených, částečně tříštivých zlomeninách klenby a spodiny lebni, kterým na místě podlehla,

tedy

obžalovaná Jarmila S.

měla jinému z nedbalosti způsobit smrt proto, že porušila důležitou povinnost vyplývající z jejího zaměstnání,

Shodu s prvopisem potvrzuje Irena Kvapilová.

obžalovaná Jana S.

měla jinému z nedbalosti způsobit smrt proto, že porušila důležitou povinnost vyplývající z jejího zaměstnání,

čímž měly spáchat**obžalovaná Jarmila S.**

přechin usmrcení z nedbalosti dle § 143 odst. 1, odst. 2 trestního zákoníku,

obžalovaná Jana S.

přechin usmrcení z nedbalosti dle § 143 odst. 1, odst. 2 trestního zákoníku,

neboť v žalobním návrhu označený skutek není trestným činem.

Odůvodnění:

1. Napadeným rozsudkem Okresního soudu v Olomouci ze dne 6. 6. 2018, č.j. 5 T 112/2017-906, byly obžalované 1/ Jarmila S. a 2/ Jana S. uznány vinnými přechinem usmrcení z nedbalosti podle § 146 odst. 1, odst. 2 trestního zákoníku, kterého se měly dopustit tak, jak je popsáno ve skutkové větě výroku napadeného rozsudku. Podle § 143 odst. 2 trestního zákoníku byl obžalované Jarmile S. uložen trest odnětí svobody v trvání 18 měsíců. Podle § 81 odst. 1 a § 82 odst. 1 trestního zákoníku byl výkon tohoto trestu podmíněně odložen na zkušební dobu v trvání 2 roky. Obžalované Janě S. byl podle § 143 odst. 2 trestního zákoníku uložen trest odnětí svobody v trvání 18 měsíců. Podle § 81 odst. 1 a § 82 odst. 1 trestního zákoníku byl výkon tohoto trestu podmíněně odložen na zkušební dobu v trvání 2 roky.
2. Shora uvedený rozsudek nenabyl právní moci, neboť byl včas napaden odvoláním Okresního státního zástupce v Olomouci a odvoláním obžalované Jarmily S. a obžalované Jany S.
3. Okresní státní zástupce v Olomouci podal odvolání v neprospěch obžalovaných a zaměřil ho do výroku o vině a trestu. Odvolání odůvodnil tak, že po provedeném dokazování okresní soud správně rozhodl, že obžalované Jarmila S. a Jana S. jsou vinny žalovaným jednáním dle obžaloby státního zástupce OSZ v Olomouci z 28. 7. 2017. Došlo pouze k nepatrnému upřesnění skutkové větě bez vlivu na právní kvalifikaci užitou v obžalobě. Pochybení soudu státní zástupce spatřuje pouze v nesprávně vyhlášeném výroku o vině. Při vyhlášení rozsudku v hlavním líčení předseda senátu zjevně omylem (z přecheknutí) při právní kvalifikaci u číselného označení přechinu usmrcení z nedbalosti vyhlásil § 146 místo § 143. Přitom právní věta i uložení trestu odpovídá právní kvalifikaci podle § 143. Toto se projevilo i v písemném vyhotovení rozsudku, které musí odpovídat tomu, jak byl rozsudek vyhlášen. Jinak je ze všech okolností zřejmé, že okresní soud chtěl i ve výroku o vině užít právní kvalifikaci podle § 143 odst. 1? 2 trestního zákoníku. Pokud jde o výrok o trestu, tento byl u obou obžalovaných správně uložen dle § 143 odst. 2 trestního zákoníku a soudem uložené tresty co do druhu a výše lze považovat u obou obžalovaných za přiměřené a zákonné. Závěrem státní zástupce s ohledem na shora uvedené navrhuje, aby krajský soud jako soud odvolací napadený rozsudek podle § 258 odst. 1 písm. d), odst. 2 trestního řádu ve výroku o vině obžalovaných Jarmily S. a Jany S. zrušil a za splnění podmínek uvedených v § 259 odst. 4 trestního řádu sám rozhodl ve věci tak, že obě obžalované jsou vinny přechinem

Shodu s prvopisem potvrzuje Irena Kvapilová.

usmrcení z nedbalosti dle § 143 odst. 1, dost. 2 trestního zákoníku. Dále státní zástupce navrhuje, aby oběma obžalovaným byl uložen stejný trest jako v napadeném rozsudku soudu prvního stupně.

4. Obžalovaná Jarmila S. zaměřila odvolání do výroku o vině i trestu a prostřednictvím obhájce odvolání odůvodnila tak, že napadený rozsudek okresního soudu považuje za nezákonný, neodůvodněný a v této souvislosti i za nepřezkoumatelný, když tento rozsudek nenachází dostatečnou oporu v provedeném dokazování. Skutková zjištění, ke kterým okresní soud došel, lze označit za neodůvodněná a v rozporu se zákonem a základními zásadami trestního řízení.
5. Úvodem obhajoba uvádí, že v rámci vyhlášení rozhodnutí došlo k zásadní chybě, když obě obžalované byly odsouzeny dle § 146 trestního zákoníku, který však označuje zcela jiný než v obžalobě označený trestný čin, když užití § 146 trestního zákoníku ani s ohledem na skutkovou situaci nedává žádného smyslu. Obžalovaná má tedy za to, že ve výrokové části je odvoláním napadený rozsudek zcela chybný a nezákonný.
6. Dále obžalovaná uvádí, že dle platné právní úpravy je pachatelem trestného činu osoba, která svým jednáním naplnila všechny znaky skutkové podstaty trestného činu. Právní závěr soudu o naplnění znaků trestného činu se musí zakládat na skutkových zjištěních soudu vyplývajících z provedeného dokazování. Pro posuzování otázky, zda skutek je či není trestným činem, je třeba učinit závěr o tom, zda zjištěné skutkové okolnosti naplňují formální znaky trestného činu, a poté se vypořádat s tím, zda se jedná o případ společensky škodlivý, u kterého nepostačuje uplatnění odpovědnosti podle jiného právního předpisu. Formální a materiální podmínky nelze vzájemně směšovat ani nahrazovat.
7. Skutková podstata trestného činu je souhrn objektivních subjektivních znaků, které tvoří jednotu a jednoznačně identifikují trestný čin. Subjektivní stránka trestného činu zahrnuje znaky týkající se psychiky pachatele. Nejvýznamnější z nich je zavinění ve formě nedbalosti, které je v případě přečinu usmrcení z nedbalosti nezbytné pro naplnění skutkové podstaty tohoto trestného činu. Zavinění je vnitřní psychický stav pachatele k podstatným složkám trestného činu. Zavinění se musí vztahovat ke všem skutečnostem, které tvoří pachatelův čin. Pokud by se zavinění k některé z požadovaných skutečností nevztahovalo, není dána subjektivní stránka trestného činu a dochází k vyloučení trestní odpovědnosti pachatele.
8. Zásada subsidiarity trestní represe a princip „ultima ratio“ určují, zda je spáchaný skutek natolik společensky škodlivý, aby bylo nutné vůči pachateli uplatňovat trestněprávní sankce. Pravidla liberálního demokratického právního státu vyžadují, aby vina pachatele byla autoritativně konstatována jen ohledně takového jednání, o němž mohl pachatel v době, kdy se ho dopouštěl, důvodně předpokládat, že jde o jednání trestné, a to s ohledem na obsah tehdy účinného trestního zákona, nebo tam, kde je to třeba s ohledem na ustálenou a obecně dostupnou judikaturu obecných soudů (Šámal, P. a kol. Trestní zákoník I, § 1 až 139. Komentář. 1.vydání. Praha:C.H. Beck, 2009, s. 93).
9. V trestní věci obžalované bylo provedeno rozsáhlé dokazování, přesto je obžalovaná přesvědčena, že výsledky tohoto dokazování v žádném případě neposkytují dostatečný podklad pro kvalifikovaný závěr o naplnění obligatorního znaku skutkové podstaty, a sice zavinění ve formě nedbalosti, a to ať vědomé či nevědomé. Míra opatrnosti je dána spojením objektivního a subjektivního hlediska při předvídání způsobení poruchy nebo ohrožení zájmu chráněného trestním zákoníkem, neboť jedině spojení obou těchto hledisek při posuzování trestní odpovědnosti za trestný čin z nedbalosti odpovídá zásadě odpovědnosti za zavinění v trestním právu. Objektivní hledisko doplněné subjektivním hlediskem platí i pro vymezení nedbalosti vědomé, poněvadž přiměřenost důvodů, na něž pachatel spoléhal, nezpůsobí porušení nebo

ohrožení zájmu, je třeba posuzovat podle toho, jak se situace jevila pachateli, i vzhledem k vnějším okolnostem konkrétního případu. Při zkoumání zavinění pachatele ve smyslu § 16 odst. 1 písm. a) trestního zákoníku nestačí zjištění, že pachatel věděl, že svým jednáním může způsobit porušení nebo ohrožení zájmu chráněného trestním zákoníkem, ale je nutno zjišťovat okolnosti, z nichž by bylo možno spolehlivě dovodit, že bez přiměřených důvodů spoléhal, že porušení nebo ohrožení zájmu chráněného trestním zákoníkem nezpůsobí. K posouzení přiměřenosti jeho důvodů je nutno přistoupit z hlediska zkušeností pachatele a ostatních okolností případu.

10. Objektivní vymezení míry potřebné opatrnosti je samozřejmě vyšší u určitých skupin osob vykonávajících určité povolání. Subjektivní vymezení míry opatrnosti vyžaduje, aby mimo míry povinné opatrnosti bylo vzato v úvahu i subjektivní vymezení, které spočívá v míře opatrnosti, kterou je schopen pachatel vynaložit v konkrétním případě. Je to tedy individuální hledisko. Proto o zavinění z nedbalosti jde 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 třeba zvažovat jednak vlastnosti, zkušenosti, znalosti a okamžitý stav pachatele a jednak okolnosti konkrétního případu, ať už existují nezávisle na pachateli, nebo jsou jím vyvolané.
11. Základním předpokladem trestní odpovědnosti je bezpečné zjištění příčinného působení jednání obviněného na trestním zákoníkem chráněné společenské vztahy a toho, zda toto jednání nese všechny znaky zavinění ve smyslu § 15 a 16. Při nedbalosti je třeba, aby si pachatel alespoň měl a mohl představit, že se takto příčinný vztah může rozvinout. Pro pachatele nepředvídatelný příčinný průběh není tedy v zavinění obsažen a pachatel neodpovídá za následek, který takto vzejde.
12. Mezi porušením bezpečnostního předpisu nebo uznávacího pravidla a následkem musí být mimo obecně vyžadovaného příčinného vztahu ještě další vztah mezi účelem předpisu a následkem vyplývajícím z toho, že smyslem bezpečnostního předpisu je zabránit právě následkům toho druhu, jaký v konkrétním případě právě nastal.
13. Vina konkrétního pachatele musí být v trestním řízení prokázána nade vší pochybnost, když povinnost vinu prokázat leží na straně obžaloby v řízení před soudem. Zásada vyhledávací je vymezena jako povinnost orgánů činných v trestním řízení vyhledávat a provádět důkazy tak, aby byl zajištěn skutkový stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti, a to v rozsahu, který je nezbytný pro jejich rozhodnutí. Obžalovaná nemá důvodné pochybnosti o samotném průběhu nehody, nemá ani pochybnosti o neexistenci závady na dveřním systému, má však za to, že se orgánům činným v trestním řízení zcela jednoznačně nepodařilo prokázat její zavinění. Je nespornou skutečností, že se v průběhu řízení žádným způsobem nepodařilo prokázat, ale ani vyvrátit, zda-li po nástupu cestujícího v zeleném triku někdo manipuloval či nemanipuloval zevnitř s dveřmi předmětného dětského vozu. Je třeba uvést, že z výsledku znalce, stejně tak jako ze znaleckého posudku vyplývá, že automatické blokování dveří se spouští až v rychlosti 8 km/hod. a od rozjezdu vlaku do této rychlosti nejsou dveře žádným způsobem chráněny proti samovolnému stisku kliky a otevření či pootevření.
14. Obecně platí, že příčinný vztah, který spojuje jednání s následkem je nezbytným obligatorním znakem tzv. objektivní stránky trestného činu. Samotná příčinná souvislost mezi protiprávním jednáním pachatele a způsobeným relevantním trestněprávním následkem (účinkem) ovšem zakládá trestní odpovědnost pachatele jen za předpokladu, je-li vývoj příčinné souvislosti alespoň v hrubých rysech zahrnut jeho zaviněním (srov. např. rozhodnutí č. 20/1981 a č. 21/1981 Sb. rozh. trest.). Zejména u trestných činů ublížení na zdraví podle § 224 tr. zák. spáchaných v souvislosti s dopravní nehodou bývá každý následek zpravidla výsledkem více příčin, přičemž příčinou následku je každé jednání, bez kterého by následek nenastal. Určitá skutečnost

(okolnost) neztrácí svůj charakter příčiny jen proto, že mimo ni byl následek způsobem ještě dalšími příčinami (okolnostmi, podmínkami). To znamená, že příčinná souvislost mezi jednáním pachatele a následkem se nepřerušuje, jestliže k jednání pachatele přistoupí ještě další skutečnosti, jež spolupůsobí ke vzniku následku, ovšem za předpokladu, že jednání pachatele zůstává takovou skutečností, bez níž by k následku nebylo došlo (srov. rozhodnutí č. 37/1975 Sb. roh. trest.). Jednání pachatele má proto povahu příčiny i tehdy, když kromě něj vedlo k následku i jednání další osoby. Poněvadž každé jednání, bez něhož by následek nebyl nastal, současně nemusí být stejně důležitou příčinou následku (zásada gradace příčinné souvislosti), je důležité, aby konkrétní činnost (jednání) pachatele byla pro způsobení následku příčinou dostatečně významnou.

15. V dané věci však z provedené dokazování vyplynulo, že zabránit otevření konkrétních dveří mohla vlaková četa pouze v případě, kdy by v době rozjezdu vlaku a až do rychlosti 8 km/hod. stála u těchto konkrétních dveří, protože pouze v tomto případě je možné být 100% přesvědčen o tom, že jsou konkrétní dveře zavřené, jak ostatně v řízení vypověděl znalec Doc. Knoflíček a inspektor SŽDC Martin Š. Rovněž bylo inspektorem Š. uvedeno, že po vzdálení se ode dveří na vzdálenost delší než 4 metry není možné vidět nedokonale zavřené dveře, když se však zde rovněž ke dni události ani nenacházel vnitropředpisový rámec, který by vlakové četě ukládal se přesvědčit jinak než pohledem o zavření dveří. S ohledem na skutečnost, že na celý vlak byly k dispozici pouze jedna průvodčí a jedna vlakvedoucí, nebylo v jejich silách zabezpečit, že po řádném zavření dveří a přesvědčení se o jejich uzavření, s těmito nebude jakákoli osoba nakládat neoprávněným způsobem. Lze rovněž poukázat na skutečnost, že určitou možnost, jak blíže zjistit skutkový průběh odjezdu vlaku, měl policejní orgán při prvotním zajišťování stop a vytěžování osob, avšak ze spisu je zcela zřejmé, že policejní orgán v žádném případě neztotožnil všechny osoby ve vlaku se nacházející a není tak možné zjistit, zda-li některá z nich otevřela či neotevřela dveře po nástupu muže v zeleném triku.
16. Obžalovaná dále nesouhlasí s postupem soudu ohledně obhajobou navržených důkazů, když soud prvního stupně zamítl všechny obhajobou navržené důkazy a tento svůj postup odůvodnil pouze tvrzením o nadbytečnosti, neboť by nepřinesly nic podstatného pro posouzení věci.
17. Obžalovaná poukazuje rovněž na skutečnost, že v rámci přípravného řízení byly všechny důkazy nashromážděny ještě před sdělením obvinění, přičemž tímto přístupem policejního orgánu bylo porušeno právo obžalované na obhajobu, neboť obhájce obžalované se nemohl účastnit žádného z provedených úkonů, nemohl jednotlivým svědkům klást žádné dotazy a nebyl schopen ani se účastnit znaleckého pokusu. Skutečnost, že se policejní orgán rozhodl takto postupovat, je pak dle mínění obžalované podmíněna pravděpodobně averzí vyšetřovatele případu vůči zaměstnavateli obžalované, když obžalovaná poukazuje na stat' na straně 11 usnesení o zahájení trestního stíhání obžalované, kde vyšetřovatel polemizuje se skutečností, že pokud by se celá událost stala po 1.12.2016, došlo by k obvinění i zaměstnavatele obžalované. Tato stat' však s ohledem právě na skutečnost, že nebylo možné tohoto zaměstnavatele obvinít, se jeví být jako zcela nadbytečná a nutí pochybovat o nepodjatosti policejního orgánu.
18. Obžalovaná rovněž uvádí, že z důkazního hlediska hraje znalecký posudek v tomto druhu trestních řízení velmi důležitou roli, když tím, že byl tento úkon proveden bez účasti obhájce obžalované, a to z důvodu, že byl pokus proveden dávno před sdělením obvinění, je nyní složité jakkoli polemizovat se závěry znaleckého posudku.
19. Skutečnost, že byly odmítnuty návrhy na doplnění dokazování, případně odmítnuty návrhy na opakování některých důkazů, významně zasahuje do základních práv obžalované, garantovaných jí platnou právní úpravou. Fakt, že bylo již v přípravném řízení porušeno právo obžalované na řádnou obhajobu a právo na spravedlivý proces, způsobuje značnou nerovnováhu v postavení procesních subjektů. Dle mínění obžalované byla porušena povinnost policejního orgánu objasnit

trestní věc objektivním způsobem, kdy stejně pečlivě mají být objasňovány okolnosti svědčící nejen v neprospěch obžalované, ale i ve prospěch obžalované, což se však v tomto případě zcela objektivně nestalo.

20. Vzhledem ke všem shora uvedeným skutečnostem se obžalovaná domnívá, že i po provedeném dokazování stále přetrvávají značné pochybnosti pokud jde o prokázání zavinění ve formě nedbalosti a tímto tak nedošlo k naplnění všech znaků skutkové podstaty.
21. Zásada spravedlivého procesu vyžaduje, aby právní posouzení odpovídalo skutkovým zjištěním, přičemž interpretace provedených důkazů musí odpovídat základním zásadám trestního řízení a konec konců i principu presumpce neviny, ze kterého vyplývá i princip „in dubio pro reo“, jehož je soud povinen použít při hodnocení důkazů. Právní kvalifikace se opírá o nesprávnou interpretaci provedených důkazů, protichůdnost jednotlivých výpovědí nebo jejich neúplný soubor, nemůže být v souladu s hmotným právem.
22. V této souvislosti namítá obžalovaná, že uznáním obžalované vinnou byly zásadně porušeny základní principy a zásady trestního řízení, mimo jiné zásada materiální pravdy, uvedené v ustanovení § 2 odst. 5 trestního řádu. Tato zásada jednoznačně stanoví, že orgány činné v trestním řízení musí zjistit skutkový stav takovým způsobem, aby nevznikaly důvodné pochybnosti o vině obžalované, přičemž povinností soudu je nade vše pochybnost objektivně zjistit a prokázat, zda zde existuje nedbalostní zavinění u obžalované S.
23. V této souvislosti poukazuje obžalovaná na rozhodnutí Nejvyššího soudu České republiky, který v rozhodnutí sp. zn. NS 11/2002-T 279 uvedl, že hranice okolností, které řidič může či nemůže předpokládat, nelze dovozovat pouze hypoteticky, ale je třeba vycházet z objektivních okolností dopravní situace, která může být charakterizována celou řadou faktorů. Podle názoru obžalované je tento právní názor aplikovatelný i na tuto trestní věc a z objektivních okolností nelze vyloučit, že dveře byly otevřeny jinou osobou zevnitř po nástupu muže v zeleném triku, zvláště když ze svědeckých výpovědí jednotlivých svědků zcela jednoznačně vyplývá, že v prostoru dveří se po nástupu muže v zeleném triku nacházely další osoby, které nikdo nebyl schopen ztotožnit a žádný ze ztotožněných účastníků nevyločil možnost manipulace s dveřmi, neboť žádný z nich je dostatečným způsobem nesledoval.
24. S ohledem na shora uvedené nezbyvá než navrhnout, aby Krajský soud v Ostravě rozsudek Okresního soudu v Olomouci ze dne 6.6.2018, č.j. 5 T 112/2017-906 v souladu s ust. § 258 odst. 1 písm. b), c) trestního řádu zrušil a věc vrátil Okresnímu soudu v Olomouci k dalšímu řízení.
25. Obžalovaná Jana S. zaměřila odvolání do výroku o vině i trestu a prostřednictvím obhájkyně odvolání odůvodnila tak, že rozsudek soudu I. stupně je nesprávný a nezákonný ve více ohledech. Dle jejího názoru je možno jej označit za zmatečný, když ve výroku o vině byla uznána vinnou přčinou usmrcení z nedbalosti dle § 146, odstavec 1, odst. 2 trestního zákoníku a trest je jí ukládán podle § 143 odst. 2 trestního zákoníku. Ustanovení § 146 trestního zákoníku se týká přčinu ublížení na zdraví, přičemž ustanovení § 143 trestního zákoníku se vztahuje k přčinu usmrcení z nedbalosti. V tomto ohledu se nemůže jednat o písarskou chybu, když rozsudek byl takto vyhlášen.
26. Kromě výše uvedené nesprávnosti trpí rozsudek dalšími vadami, především nesprávně a neúplně zjištěným stavem věci a nesprávným hodnocením provedených důkazů, čímž byly porušeny zásady trestního řízení uvedené v § 2 odst. 6 a 7 trestního řádu. Z tohoto pak vychází nesprávné právní posouzení její trestní odpovědnosti. Jakkoli je obžalované lidsky velmi líto tragedie, k níž během předmětné jízdy vlaku došlo, nadále namítá, že za vznik mimořádné události a následné usmrcení cestujícího dítěte nenese odpovědnost. Trvá na tom, že si splnila všechny povinnosti,

kteří se pojily k ní vykonávané práci a neporušila žádný předpis ani jinak jí uloženou povinnost. Obžalovaná je přesvědčena, že ačkoli dokazování bylo podle jejího názoru neúplné, tak i z provedených důkazů při jejich správném a úplném hodnocení vyplývá, že odpovědnost nenese.

27. Pokud je obžalované v obžalobě a potažmo ve výrokové části rozsudku vytýkáno, že porušila předpis ČD D2, čl. 245 písmeno b), tak namítá, že povinnosti v něm uložené byly dodrženy. Tento článek byl dodržen, protože obsluha vlaku viděla dveře uzavřené. Jak již vyplývá z názvu kapitoly – „Postup při odjezdu vlaku s přepravou cestujících u vlaku s obsluhou vlaku“, tento článek neřeší způsob, jakým se má obsluha vlaku přesvědčit o uzavření dveří, ale řeší postup předávání návěstí při výpravě vlaku a toto, jak vyplývá z kamerového záznamu, bylo plně dodrženo.
28. Obžalovaná dále namítá, že rovněž dodržela povinnosti vyplývající z předpisu ČD D2, čl. 258. Tento článek specifikuje, kde má obsluha vlaku při výpravě vlaku pobývat a jakým způsobem má provést kontrolu ukončení výstupu a nástupu cestujících a kontrolu uzavření dveří. Z kamerového systému je patrné, že toto obžalovaná dodržela. Předpis jí nepřikazuje fyzickou kontrolu uzavření každých dveří vlaku.
29. Rovněž namítá, že dodržela všechny povinnosti, které jí vyplývají z procesního listu osobní přepravy V20, č. 5, 6 a podotýká, že rozsudek (ačkoli tvrdí, že tento předpis porušila) jí nevytýká porušení konkrétní povinnosti, kterých je v procesním listu v čl. 5, 6 celá řada.
30. Tvzení, že obžalovaná postupovala v rozporu s čl. 185 písm. g) a 187 předpisu ČD KC1 je irelevantní, tento předpis v době mimořádné události neplatil, tedy jej nemohla ani porušit. Předpis ČD KC1 je zrušený předpis, který byl s účinností od 13. 12. 2015 nahrazen předpisem ČD KC13, resp. procesním listem osobní přepravy V20.
31. Soud podle názoru obhajoby pochybil nejen v aplikaci předpisů vztahujících se k obžalovanou vykonávané práci, ale rovněž nesprávně hodnotil provedené důkazy.
32. Obžalovaná ve své výpovědi podrobně popsala svou práci během pobytu vlaku v žst. Olomouc a během výpravy, obdobně vypovídala i obžalovaná S. Jak uváděla ve všech svých výpovědích, posledního cestujícího nastupovat neviděla. Rovněž nadále trvá na tom, že tím, že ho neviděla, neporušila žádný předpis. V době jeho nástupu (jak vyplynulo z kamerového záznamu), byla na konci vlaku a plnila si tam své povinnosti.
33. Jestliže obžalovaná S. uvedla, že v době výpravy vlaku z podchodu vyšel ještě cestující, který nastoupil a zavřel za sebou dveře, které kontrolovala vizuálně a nejevily známky nezavření, pak toto není v rozporu s její výpovědí ani s žádným z předpisů (jak je oběma obžalovaným nesprávně rozsudkem vytýkáno).
34. Nástup posledního cestujícího viděl svědek Ing. Arch. D., který uvedl, že cestující za sebou dveře zavřel.
35. K věci rovněž vypovídal onen cestující – svědek H. Ten jasně a přesvědčivě uvedl, že dveře zavřel, dokonce uvedl, že.....„Zavřel jsem za sebou, bylo slyšet klasické bouchnutí dveří.“ V této souvislosti obžalovaná podotýká, že správně zavřené dveře mají při zavírání charakteristický zvuk, kdy je slyšet zacvaknutí dveřního mechanismu. Při chybném nebo slabém zavírání se ozve tupý zvuk. Dále obhajoba cituje výpověď svědka H. a má za to, že touto výpovědí svědek podporuje možnost otevření dveří zevnitř v době těsně předcházející rozjezdu vlaku nebo během prvních vteřin jízdy, když dveře se blokují cca po 11 s, jak bylo zjištěno. V této souvislosti obhajoba

poukazuje na opakovaný požadavek, aby byl proveden vyšetřovací pokus. Pokud by soud tento důkaz opatřil, mohlo být ověřeno zavření dveří cestujícím H., a to včetně sluchového vjemu. Rovněž je pravděpodobné, že by tento svědek při vyšetřovacím pokusu uvedl postavení osob (ve své výpovědi uváděl, že tam stály tři osoby), kvůli nimž nezůstal v prostoru u dveří, a které se zde nacházely v době těsně před rozjezdem či na počátku rozjezdu vlaku.

36. Obhajoba dále namítá, že soud nesprávně pracuje s kamerovým záznamem, když konstatuje, že v čase asi 16:24 až 16:28 nebo na jiném místě v době kolem 16:29. Čas kamerového záznamu je ve formátu hodiny:minuty:vteřiny a jeho nedodržení značně zkresluje výsledný popis zaznamenané události. Soud dále naopak správně popisuje pozici obžalované v zadní části vlaku, která je v souladu s její obhajobou, přesto že toto v rámci hodnocení důkazů pomíjí. Pokud jde o kamerový záznam, soud dle názoru obhajoby tento nesprávně hodnotí i pokud jde o čas nastoupení svědka H. do vlaku. Ten v čase 16:28:58 hod. vybíhá z pojízdných schodů – v této době ještě nemůže být obsluhou vlaku viděn. Následně jde kolem vlaku, v čase 16:29:06 hod. otvírá dveře a v čase 16:29:09 hod. jsou dveře H. zavřeny. Toto celé nečiní 13 ale 11 vteřin, přičemž chůze kolem vlaku ještě nemusí jednoznačně znamenat nástup, takže čas, po který je jasné, že svědek H. nastupuje a mohl být viděn, se zmenšuje na 3 až 4 vteřiny. Přitom je nutno vzít v úvahu i ten fakt, že od doby, kdy začal dveře otvírat, do jejich zavření po nástupu, neuběhlo více než 3 vteřiny, resp. v průběhu třetí vteřiny již byly zavřeny. Obsluha vlaku tedy objektivně měla 3 vteřiny na to, aby zaregistrovala nástup tohoto svědka. Obžalovaná se hájila tím, že v době výpravy vlaku musí činit řadu dalších úkonů, sledovat nejen vlak, ale také se podívat dozadu, zda někdo nedobíhá, k výtahu a ke schodům z druhého podchodu, resp. podchodu, který byl blíže k mému stanovišti. Toto vše jsou činnosti, které musím dělat a také jsem je dělala.. Svědek mohl reálně provést svůj nástup právě v době, kdy obžalovaná sledovala výše uvedené sektory. K hodnocení kamerového záznamu obžalovaná uvádí, že je do jisté míry zavádějící. Kamera zabírá prostor nástupiště z jiného úhlu, než z jakého ho mohla vidět ona. Tedy okamžik, kdy je např. svědek H. viditelný na kameře, se nekryje s okamžikem, kdy byl viditelný z pozice obžalované. Toto mohlo být mj. objasněno vyšetřovacím pokusem.
37. Podle názoru obžalované je klíčová výpověď svědka Š., vrchního inspektora SŽDC, který mimořádnou událost šetřil, je odborně způsobilý k hodnocení příčin vzniku mimořádných událostí a byl na místě prakticky bezprostředně po nehodě. Prováděl řadu úkonů jak rázu technického, tak i výslechy přítomných osob, toto vše podrobně popisoval během své výpovědi. Rovněž soudu velmi podrobně a přesvědčivě vysvětlil povinnosti obsluhy vlaku a také důvody, pro které neshledal zavinění obžalované na vzniku mimořádné události. Dále také uváděl jako možnou příčinu otevření dveří, k němuž pak během jízdy došlo, skutečnost, že mohlo dojít k manipulaci s klikou zevnitř těsně před rozjezdem vlaku nebo v prvních vteřinách jízdy. Pokud pak soud přejímá bez dalšího závěr ze zprávy drážní inspekce, pak tento postup není správný. Drážní inspekce není kompetentní k tomu, aby činila závěr o vině, resp. hodnotila důkazy ve smyslu trestního řízení. Soud nemůže být vázán těmito závěry, ale musí sám pracovat s důkazy a zjištěnými fakty. Pokud by tak učinil, musel dle názoru obžalované dospět ke zjištění, že citovaný závěr drážní inspekce je nepodložený. Obžalovaná podotýká, že nebyla účastníkem řízení před drážní inspekcí, neměla možnost se k jejím závěrům jakkoli vyjádřit či se proti nim odvolat. Soud však vzal zprávu drážní inspekce za tzv. objektivní důkaz a jednoduše její závěr přejímá. Přitom se jedná o domněnku nemající oporu v žádném zjištění, ať už z výslechů svědků či z kamerového záznamu. Soud v rámci hodnocení důkazů pak dochází na str. 26 rozsudku k závěru, že zpráva SŽDC a výpověď svědka Š. jsou neobjektivní z důvodu „nějaké solidarity v rámci ČD“ – toto hodnocení je zcela svévolné, neodůvodněné a je v rozporu s obsahem provedených důkazů. V rámci tohoto postoje se pak soud ani ve svém odůvodnění nevypořádává s úplným obsahem výpovědi svědka Š., který výslovně hovořil o možnosti manipulace s klikou zevnitř buď těsně před rozjezdem vlaku nebo do doby než dojde k zablokování dveří.

38. Pokud jde o obhajobu obžalované, že svědkyně H. neviděla nastupovat a vidět ho nemusela, aniž by tímto porušila své povinnosti, soud ji pomíjí s tím, že dle jeho názoru svědkyně musela vidět, když přebírala návest. Toto je jasné nepochopení celé situace i provedených důkazů. K tomu obžalovaná opakovaně podotýká, že na spatření svědkyně měla 3 vteřiny, během nichž prováděla souběžně více úkonů, což potvrzuje i svědek Š.
39. Pokud jde o závěry soudu o poloze kliky dle kamerového záznamu, že obsluha vlaku musela vidět, že klika je v nesprávné poloze, tak obžalovaná k těmto uvádí pouze dvojí. Jednak klika snímaná kamerou je viděna ze zcela jiného úhlu, než z jakého ji může vidět obsluha vlaku (toto rovněž mohlo být objasněno vyšetřovacím pokusem), a jednak v předpisech vztahujících se k práci obžalované v rozhodné době není poloha kliky vůbec nijak řešena. A dost dobře si obžalovaná neumí ani představit, jak by toto mohlo být řešeno za stávajícího technického stavu vozů.
40. Pokud jde o námitku obhajoby, že s klikou mohl někdo manipulovat zevnitř poté, co svědek H. nastoupil a zavřel za sebou dveře, soud ji vyhodnotil jako účelovou obhajobu a bez bližšího zkoumání ji pomínil. Přitom nešvar, kdy cestující zkoušejí z různých důvodů takto dveře otevřít, je častý. V daném dni bylo velmi horko, rozpálený plechový vlak stál na nástupišti poměrně dlouhou a měl zpoždění. Mohlo naprosto reálně dojít k tomu, že někdo z lidí stojících na představku mohl chtít např. jen pustit do vozu čerstvý vzduch. Okna, kterými je možno větrat, jsou až v chodbičce nikoli v prostoru představku. Stejně tak mohl být důvod i jiný, např. snaha z vozu vystoupit, přejít do jiného po nástupišti nebo jen zvědavost. Podstatná je podle obžalované skutečnost, že podobné jednání cestujících není nijak výjimečné, to ostatně zaznělo i z výpovědí svědků a lze to případně prokázat i výpověďmi kohokoli z kolegů obžalované, všichni s tímto chováním cestující veřejnosti mají zkušenosti. Obhajobu obžalované podporuje fakt, že na představku se nacházeli lidé (byť nebyli zjištěni a vyslechnuti), toto potvrzuje jasně svědek H. Úvaha soudu, že manipulaci s klikou by musel registrovat jak svědek Ing. Arch. D., tak i svědek H., je nepodloženou spekulací. Nemuseli to sledovat ani jeden, oba se věnovali svým věcem (např. svědek H. měl další osoby nejspíše za zády, když kolem nich procházel do vedlejšího vozu, poté si četl). Svědek Ing. Arch. D. také kliku dveří zcela jistě nepřetržitě nesledoval, navíc po rozjezdu do doby blokování po cca 11 vteřinách jízdy ji ani v zorném poli nemohl mít. Tato pochybnost neměla být zavrhnuta bez dalšího jako účelová, ale naopak měla být hodnocena jako pochybnost ve prospěch obžalované.
41. Závěrem, s ohledem na shora uvedené, obžalovaná navrhuje, aby odvolací soud napadený rozsudek zrušil a věc vrátil soudu I. stupně k doplnění dokazování, případně ve věci nově rozhodl sám tak, že obžalovanou zproští obžaloby.
42. Poškození pozůstalí se k odvolání státního zástupce a obžalovaných vyjádřili prostřednictvím zmocněnce tak, že od počátku trestního řízení usilují o to, aby byly okolnosti mimořádné události, při níž došlo k úmrtí jejich dcery a sestry, řádně prošetřeny a aby na základě uskutečněných zjištění byla přijata opatření ke zvýšení bezpečnosti osobní přepravy tak, aby se už podobné neštěstí v budoucnu neopakovalo. V této souvislosti mají za to, že v průběhu trestního řízení a zvláště pak dokazováním provedeným v hlavním líčení byl zjištěn skutkový stav věci, o němž nejsou pochybnosti. Dosavadní trestní řízení z pohledu pozůstalých splnilo svůj účel – bylo řádně objasněno, co se při mimořádné události stalo a okresní soud v rozsudku výstižně a podrobně popsal průběh řízení, dokazování i z něho učiněná zjištění. Odvolání obžalovaných podle názoru pozůstalých nepřinášejí žádné nové zásadní argumenty nad rámec dříve uváděných skutečností; s argumenty obžalovaných se okresní soud podle názoru pozůstalých podrobně vypořádal zejména v bodech 19. až 25. rozsudku okresního soudu. K otázce viny a trestu se pozůstalým nepřisluší vyjadřovat a pozůstalí ani nemají takové ambice. Pokud by bylo možno okresnímu soudu vytknout přeřeknutí v čísle zákonného ustanovení při vyhlášení rozsudku

okresního soudu, pak mají pozůstalí za to, že okresní soud se s tímto pochybením v rámci jeho možností dostatečně vypořádal v bodu 25. in fine rozsudku. V tomto ohledu se pozůstalí ztotožňují s odvoláním státního zástupce a jeho návrhem. Pokud jde o naplnění účelu trestního řízení, tak pozůstalí spatřují účel tohoto trestní řízení v řádném prošetření všech okolností významných z hlediska vzniku mimořádné události a následném přijetí opatření, aby se podobná tragédie již v budoucnu neopakovala. Také proto byl anonymizovaný rozsudek okresního soudu (získaný postupem podle zákona o svobodném přístupu k informacím) poskytnut kompetentnímu členu představenstva společnosti České dráhy, a.s. s písemnou výzvou, aby se představenstvo s rozsudkem okresního soudu, v němž jsou podle názoru pozůstalých jasně popsána konkrétní pochybení při přepravě, důkladně seznámilo, provedlo hloubkovou revizi všech doposud – i na základě jednání s pozůstalými – přijatých opatření k zajištění bezpečnosti cestujících a v případě zjištění nedostatečnosti neprodleně rozhodlo o přijetí dalších vhodných opatření.

43. Obžalovaná Jarmila S. se k veřejnému zasedání osobně dostavila a požádala, aby bylo veřejné zasedání konáno v její nepřítomnosti. Obžalovaná Jana S. se k veřejnému zasedání osobně nedostavila, řádně se omluvila a požádala, aby bylo veřejné zasedání konáno v její nepřítomnosti. Za splnění všech zákonných podmínek bylo veřejné zasedání konáno v nepřítomnosti obžalovaných Jarmily S. a Jany S.
44. Po podání zprávy o stavu věci byl vyslechnut svědek Ing. Petr M., který po poučení uvedl, že je ředitel Územního inspektorátu Drážní inspekce Ostrava a podílel se na vypracování Zprávy o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události ze dne 24. 7. 2016. Svědek upozornil na to, že do roku 2002 pracoval u Českých drah, před tím u Československých státních drah, kde začal svou profesní kariéru. Od roku 2004 je u Drážní inspekce. Svědek měl možnost v průběhu výslechu nahlížet do shora uvedené zprávy. Svědek k závěrům drážní inspekce obsaženým na str. 50 zprávy ve vztahu k počínání průvodčí a vlakvedoucí (tyto závěry přečteny soudem) a závěrům drážní inspekce obsaženým na str. 49 zprávy ve vztahu k hodnocení postupů (tyto závěry přečteny soudem) uvedl, že ta vlaková četa nepochybným způsobem může zjistit, že dveře jsou správně zavřeny, uzavřeny pouze buď použitím centrálního uzavírání nástupních dveří a nebo ručně, že zkusí přibouchnout anebo dojde na takovou vzdálenost, tzn. cirká toho jednoho vozu, ono to tak vychází na vzdálenost jednoho a půl vozu to je vidět, rozpoznat to lze, tedy na takovou vzdálenost, aby se mohla nepochybným způsobem přesvědčit, že ty dveře jsou správně uzavřené. Ta vlaková četa nic z toho v daném případě neudělala. V podstatě se spolehla na to, že ty dveře jsou tím cestujícím uzavřeny správně. Na druhou stranu, jak již bylo citováno a ve zprávě uvedeno, tak vlastně postupy, které dopravce České dráhy a.s. měl v době vzniku té mimořádné události, tak vlastně tady tuto nebezpečnou situaci navozovaly, protože už při plánování a stanovování síly resp. počtu vlakové čety na plánovaný počet vozů se v žádném případě nezohledňovala konstrukce vozů, resp. způsob ovládání dveří a už vůbec se nezohlednila skutečnost, že vlastně od určité vzdálenosti nelze jednoznačně rozpoznat, že ty dveře nejsou zavřené. V daném případě vlak měl šest vozů, byl obsazen vlakvedoucí a průvodčí, tzn., že ať by se členky vlakové čety postavily do kteréhokoli místa, tak v nejlepším případě tady měly dvoje dveře, u kterých nemohly nepochybně zjistit, že ty dveře jsou správně zavřeny pohledem. Vždy tam dvoje dveře zůstanou, což souvisí s tím, že postupy dopravce umožňovaly na těch pět přepočtených vozů nasadit pouze jednoho člena vlakové čety. Tady bylo soudem vysloveno, že tam je disproporce, tak my na jednu stranu říkáme, že ta četa to nezkontrolovala, ale na druhou stranu tady také níže uvádíme, že tady to, že to ta vlaková četa nezkontrolovala, tak nelze samo o sobě, tu jedinou věc, vytrhnout a říci, že proto k té události došlo. Tady je celá množina okolností, které k tomu dospěly a to chování té vlakové čety je jednou z částí té množiny, kdy vlastně, když to vezme postupně, tak na začátku všeho máme typ vozu, který je sice vybaven centrálním uzavíráním dveří, v daném případě tam byly čtyři vozy ovládané centrálním uzavíráním nástupních dveří, nicméně postupy dopravce neukládaly za povinnost vlakové četě

přednostně používat centrální uzavírání dveří k zavření těchto dveří. Tzn., že ty dveře mohly zavřít ručně nebo počkat, že je někdo přivře, ale neměly za povinnost toto centrální uzavírání dveří používat, přičemž na druhou stranu při využití této funkce zavírání dveří se jednoznačně předejde situaci, že by dveře zůstaly nedovřené, protože pokud se podaří dveře zavřít, tak se dveře zavřou a jsou správně zavřené, zajištěné. Pokud se dveře z nějakého důvodu neuzavřou, tak se proces zavírání opakuje a pokud se dveře neuzavřou, tak zůstanou v nějaké neidentifikované poloze, ale v poloze, že lze z nástupiště snadno zjistit, že ty dveře nejsou uzavřené a té vlakové četi nezbude než ty dveře uzavřít ručně mechanicky pomocí ruky. Pak je tady další okolnost, že vozy jsou sice vybaveny automatickým zajišťovačem nástupních dveří, ale ten účinkuje až od nějaké rychlosti. Má účinkovat od rychlosti větší jak 5 km/hod., v daném případě to bylo do 8 km/hod. Bylo to špatně, ale pořád je tady hluché místo, kdy vlaková četa z hlediska systému, který tady české dráhy měly nastaven, tak zkontroluje fyzicky, že dveře jsou správně uzavřeny zevnitř nebo zvenku, bude u těch dveří, ale fyzicky u nich nebude stát, bude někde jinde, odejde k vedlejšímu vozu, byť je bude mít pod vizuálním dohledem, v okamžiku, kdy se vlak rozjede, do doby než začne účinkuje automatický zajišťovač nástupních dveří při té rychlosti 5 km/hod., v daném případě 8 km/hod., tak může někdo, sice v rozporu s přepravními předpisy a smluvními přepravními podmínkami Českých drah, s těmi dveřmi manipulovat a ponechat je ve stavu, že ten zajišťovač, byť bude funkční, tak dveře nebudou zajištěny. Totéž se může stát v situaci, že vlaková četa vzhledem k tady těmto postupům, které jsou, dveře fyzicky zkontroluje, ale jelikož má přidělené tři vozy nebo v daném případě průvodčí vzadu měla čtyři vozy, tak vlastně od těch dveří odejde, dostane se na vzdálenost, ze které nemůže nepochybným způsobem zjistit, že dveře jsou zavřeny, byť před tím byly, tak zase s těmi dveřmi někdo nějakým způsobem zevnitř může manipulovat, protože pokud ten člověk, který je uvnitř vozu, neví, že probíhají postupy před odjezdem vlaku, resp. už skončily a vlastně následuje uvedení vlaku do pohybu, s těmi dveřmi na stranu nástupiště pohne, otevře je, znovu je přivře, ale nezavře je úplně, tak vlastně ta vlaková četa nemá šanci tady toto zjistit, to je v podstatě realita a toto jako drážní inspekce napadali, proto je to také uvedeno ve zprávě, že tedy tento stav vlastně nezajišťuje bezpečné provozování drážní dopravy. S tím také souvisí skutečnost, že ty vozy vlastně od výroby nebyly vybaveny signalizačním zařízením, dnes to už na těch vozech teda je, po té mimořádné události, jednak v interiéru, tak vně vozů, aby signalizovalo, že dveře nejsou úplně dovřené. To znamená, že na jednu stranu říkají, že ten systém nezajišťoval bezpečné provozování drážní dopravy tak, jak byl nastavený, protože tato hluchá místa byla, na druhou stranu nelze také pominout to chování té vlakové čety, protože ta skutečně věděla, že ty dveře jsou otevřeny, že tam někdo nastupoval a v podstatě se dá říci, že i spoléhaly na to, že to někdo zavře, protože když ty dveře v době provádění postupů při odjezdu vlaku byly otevřené, tak ani jedna k těm dveřím nešla, z toho evidentně vyplývá, že musely vědět, že u těch dveří někdo je, a spolehly se na to, že to někdo zavře.

45. K dotazu soudu, zda vzdálenost jednoho a půl vozu je nějaké nepsané pravidlo, že na tuto vzdálenost je rozpoznatelné nesprávné zavření dveří, svědek uvedl, že ne, to si v rámci šetření té mimořádné události ověřovali, ale aby měli nějakou bernou vzdálenost, tak z tohoto důvodu je to tak napsáno. Pokud jde o ověřovací pokus, tak ten byl prováděn v Praze na Masarykově nádraží, souprava stála na přímé koleji, probíhalo to tak, že vždy jedny z dveří nechali záměrně pootevřené a odborně způsobilí zaměstnanci dopravce měli zjistit pohledem podél soupravy, které dveře to jsou. V této souvislosti soud poukázal na zápis o provedení ověřovacího pokusu, kdy se rozlišovalo, zda se dveře otevírají ve směru jízdy soupravy nebo proti směru jízdy soupravy a svědek uvedl, že ano, protože pokud stojíte u té soupravy blízko, tak polohu kliky nerozpoznáte, na to si musíte trochu poodejít, ale poznáte to podle těch lemů, ale zase na tu limitující vzdálenost. Pokud se půjde podívat, tak nepochybně není schopen zjistit stav bezprostředně za ním řazeného vozu u zadních dveří, u těch předních dveří je toto schopen zjistit, to má tu délku vozu, tam problém vizuální není. Ale ty členky vlakové čety by musely buď

přijít blíž nebo to ověřit fyzicky, tzn. zajít k těm dveřím úplně, ale samozřejmě na druhou stranu se zase vystavují nebezpečí, že odkryjí jiné dveře ze svého pohledu, tzn., že pokud by došly tady k těm dveřím, dejme tomu průvodčí, která byla odpovědná za ten vůz, tak by došla k zadním dveřím třetího vozu a než by se přesvědčila pohledem, tak by dohlédla nejdále po zadní dveře čtvrtého vozu, tedy by nepochybně zjistila stav, ale dále už ne. Kde je pátý a šestý vůz. To byl systém, takhle to fungovalo.

46. Dále svědek dotázán na rozbor kamerového záznamu a uvedl, že je to zaokrouhlené na celé vteřiny. Vše se děje velice rychle. V době, než ty dveře byly zavřeny, tak probíhaly postupy před odjezdem vlaku, kdy ty členky vlakové čety byly ve vizuálním kontaktu. Svědek, který byl na nástupišti, tak potvrdil, že snad ty postupy měly být započaty dříve, než ten člověk v tom modrém triku nastoupil do zadních dveří třetího vozu, nicméně z toho kamerového záznamu to nevyplývá, protože nemá zvuk. Z kamerového systému vyplývá, že v době, kdy muž v zeleném triku nastoupil do vlaku, tak byly obě obžalované na nástupišti, ale byly ve vzdálenosti, kde nemohly nepochybně zjistit stav těch dveří. Nebylo možné zjistit a ve zprávě to neuvádí, že se vlak rozjíždí s uzavřenými dveřmi. Ty dveře nebyly zcela evidentně otevřené. Podle polohy kliky v kamerovém záznamu, která směřovala dolů, tak nebyly dveře úplně dovřeny. Vzhledem k ověřovacím pokusům bezprostředně po události a skutečnosti, že se dveře za jízdy otevřely a tomu, že v době, kdy kamerovým záznamem je zachycena klika směřující dolů, je zřejmé, že rozvora zámku dveří, ani horní ani dolní, nemohla být opřena o konzolu. Pokud jde o čas 16.29.17 na str. 37 zprávy, tak souhlasí to, že nelze z kamerových záznamů prokazatelným způsobem zjistit, zda byly tyto nástupní dveře cestujícím uzavřeny, úplně dovřeny nebo jen přivřeny, tzn. úplně neuzavřeny, neúplně dovřeny.
47. K dotazu zmocněnce po přečtení čl. 258 pokynu D2, zda za dané situace to bylo splnitelné, svědek uvedl, že splnitelné to bylo, ve vztahu k tady těmto konkrétním dveřím tento pokyn nedodržely, protože to pohledem z nástupišť zjistit nemohly, protože ty dveře byly příliš daleko, nepoužily funkci centrálního zavírání dveří, protože kdyby toto použily na některém z těch vozů, dejme tomu od druhého vozu, na druhém voze za lokomotivou, tak by se ty dveře z hlediska funkce centrálního zavírání nástupních dveří zcela nepochybně zavřely, pokud nebyly správně zavřeny. Ale tuto povinnost si nesplnily. Pokud by si tuto povinnost vůči těm konkrétním dveřím šly splnit, tak se vystavují tomu nebezpečí, že pokud by jim někdo manipuloval s dveřmi, které jsou na větší vzdálenost, tak by tady toto zase nemusely zjistit. Ale baví se o manipulaci s dveřmi z interiéru, zevnitř vozu. Ze strany nástupišť cestujícím ne, protože si myslí, že to by viděly, že s těmi dveřmi někdo manipuloval, viděly by ten pohyb.
48. Pro upřesnění k dotazu soudu, když se půjde přesvědčit, zda jsou správně zavřeny tady ty dveře, kterými nastoupil muž v zeleném tričku a ještě mezi tím by za ní, když kontroluje ty dveře, nastoupil někdo jiný, tak pokud by viděla, že někdo jiný nastoupil, v daném případě tam nebyl nikdo, kdo by měl v úmyslu nastupovat, ale pokud by někdo nastoupil za ní, tak by se znovu musela nepochybným způsobem přesvědčit, že ty dveře jsou zavřeny, to je prostě realita, tak je postavený předpis.
49. K dotazu soudu, zda hrála roli situace, že první a poslední vůz soupravy nebyl opatřen centrálním zamykáním, zda byly povinny nastoupit do těchto vagonů, aby je zavřely ručně a zda je mu známo, že v případě takto řazeného vlaku při použití čtyřhranu, tedy centrálního zamykání spolu nekomunikovaly vozy, které jsou vybaveny centrálním zamykáním, a vozy, které takto vybaveny nejsou, uvedl, že vozy s centrálním zamykáním byly vzájemně propojeny, tj. druhý, třetí, čtvrtý, pátý vůz, tzn. mezi těmi vozy nebyl vůz, který by neměl centrální zavírání. První a šestý centrální zavírání neměl. Nehrálo to roli, protože vlaková četa centrální zavírání nepoužívala, neví, z jakého důvodu. Neměly povinnost, ale na druhou stranu z hlediska nějakého pudu sebezáchovy by se svědek snažil, pokud by měl takovou skupinu vozů, byť mu to předpis neukládá, tak by to

vždy použil, protože sám sebe chrání v tom, že se mu ty dveře zavřou. Nemusí tam chodit tak daleko a ví, že jsou zavřeny správně. Nemá informaci o špatné komunikaci mezi vozy s centrálním zamykáním a vozy bez tohoto zamykání.

50. K dotazu zmocněnce, zda lze jeho výpověď vyložit tak, že pokud by to použily, to centrální zavírání, tak by tím mohly snížit riziko vzniku nějaké mimořádné události, jestli to je správné chápání přesto, že to předpis neukládá, uvedl, že to předpis neukládá, nicméně vozy tady tímto zařízením vybaveny byly a v okamžiku, kdyby toto centrální uzavírání použito bylo, tak by samozřejmě ty dveře zcela nepochybně zavřeny správně byly. Kdyby nebyly dobouchnuty, tak v podstatě tam jsou koncové spínače, došlo by k aktivaci tohoto centrálního zavírání dveří, dveře by se otevřely, pustil by se vzduch do pracovního válce pro otevření, otevřely by se zhruba do úhlu, x cirká 30 stupňů, přepnou se pneumatické ventily a dveře bouchnou a zavřou se. Jedna věc je centrální uzavírání dveří, takže pokud by bylo použito, dveře by se zavřely, drží zavřené cirká 15 vteřin, je tam časové relé. Po těch 15 vteřinách lze s dveřmi z vnější i vnitřní strany manipulovat, otevírat je, prostě vypustí se vzduch z pracovního válce. Pokud by bylo použito centrální uzavírání dveří, tak dveře by se zavřely, byly by správně zavřeny, ale nic nebránilo v tom, aby po uplynutí 15 vteřin nebylo možno s dveřmi manipulovat. To znamená, že dveře by se zavřely a do doby uvedení vlaku do pohybu a do doby uvedení v činnost automatického zajišťovače, který účinkoval v daném případě při rychlosti 8 km/hod., tak dveře nebyly ničím zajištěny, blokovány, s dveřmi bylo možno manipulovat, a to ještě dokonce v době, kdy ten vlak stál, tak vlastně pokud by cestující, který neví, že s nimi nemá už manipulovat, s nimi manipuloval, tak po uvedení vlaku do pohybu, tzn. v rychlosti od 0 do 8 km/hod., což je otázka několika vteřin, tak by porušil přepravní předpisy a smluvní podmínky Českých drah. A k této manipulaci teoreticky mohlo dojít.
51. K dotazu zmocněnce, když by použily to centrální uzavírání dveří, potom by 15 vteřin fungovala blokáce těch dveří a pokud by v těch 15 vteřinách se pokusil ten cestující nastoupit, tak by to prostě neotevřel, uvedl, že on by to otevřel, ale velice ztuha, to je pracovní válec, přetlačíte vzduch, ale jde to jen kousek a když ty dveře pustíte, tak se znovu zavřou a zaklapnou. To je pouze po tu krátkou dobu, to centrální uzavírání dveří není zajišťovač. To centrální uzavírání se děje tím čtyřhranem. Kdyby bylo použito, tak by se zjistilo, že ty dveře nejsou řádně uzavřeny, otevřely by se a pak by se automaticky zavřely a vzhledem k sledu událostí, který tam byl, kdy vlastně po uzavření těch dveří cestujícím, dveře byly zavřené deset sekund před odjezdem, tak kdyby ten centrální použily, tak by ty dveře zůstaly zavřené, protože by byly těch x sekund drženy tím centrálním zavíráním a následně po dosažení té rychlosti 8 km/hod, by se uvedl v činnost automatický zajišťovač.
52. Po připomenutí rozboru kamerového systému a závěru drážní inspekce, že cestující v zeleném tričku měl nastoupit až po pokynech vlakové čety, svědek uvedl, že on nenastoupil po pokynech, ty dveře byly otevřeny v průběhu pokynů, protože ty činnosti při odjezdu vlaku byly z hlediska kamerového systému nepochybně započaty 12 sekund před uvedením vlaku do pohybu. Vlakovodoucí dávala, pokud svědek pomine výpověď svědka na nástupišti, který říkal, že už vlastně tam nějaké pokyny byly dávány a to jsou pokyny, které vlaková četa může dávat pouze tehdy, když byly zahájeny postupy při odjezdu vlaku, které zahajuje strojvedoucí, ony vlastně podle předpisů ty pokyny samy o sobě nemají dávat. Návěst pozor, kterou upozorňují cestující na odjezd vlaku, nemůžou dávat dříve, než strojvedoucí na výzvu k pohotovosti, protože ta vlakovodoucí neví, kdy vlak odjíždí, to ví jen strojvedoucí. Ty slyšitelné návěsti, tou píšťalkou, může začít dávat až po tom prvním kroku, kterým je pokyn strojvedoucího. Toto inicioval strojvedoucí, s tím koresponduje výpověď svědka na nástupišti, který slyšel návěst pozor píšťalkou, z toho vyplývá, že byla dána návěst pozor a už z toho lze jednoduše usuzovat, že už vlastně ty postupy při odjezdu vlaku byly zahájeny krátce před tím, ale z kamerového záznamu to nevyplývá. V čase 16.29.15 vlakovodoucí dává pokyn levou rukou k podání informace

o připravenosti vlaku k odjezdu průvodčí, odsud byla vlaková četa v kontaktu, zcela evidentně toho nastupujícího musely vidět, ale když už toho cestujícího neviděly, pokud vezme v potaz čistě ten kamerový záznam, tak v době provádění postupů při odjezdu vlaku byly dveře otevřeny. A to, že tohoto cestujícího musely vidět, vlastně dokládá to, že obě dvě členky vlakové čety viděly, že dveře jsou otevřeny, kdyby toho cestujícího neviděly, tak k nim jdou, protože kdo je zavře, ale ony čekaly, že je někdo zavře, tzn., že věděly, že tam ten cestující je, tzn. že ho musely vidět.

53. K dotazu na časovou disproporci mezi rozbořem kamerového záznamu ze strany Drážní inspekce a Českých drah ohledně doby nástupu cestujícího v zeleném tričku a zavření nástupních dveří tímto cestujícím uvedl, že rozbor Českých drah je rozbořem straně strany na mimořádné události. Z tohoto důvodu, z vlastní praxe, velice často se liší i v kvalifikaci i v hodnocení. Z toho důvodu byla v roce 2003 zřízena Drážní inspekce jako nezávislý inspekční orgán, který pracuje nezávisle na provozovatelích. Velice často se liší v hodnocení příčin.
54. K dotazu obhájce Mgr. Jančoviče, zda je nutné provádět výpravu vlaku, když jsou tam dva členové vlakové čety, vždy z prvního a posledního vozu, uvedl, že to není nutné. Z hlediska bezpečnosti tady členkám vlakové čety trochu rozumí, byť ony nepoužily centrální uzavírání dveří. Je zase takové nějaké nepsané pravidlo, že pokud ho použijí a mají v soupravě vlaku vozy bez centrálního ovládání nástupních dveří, tak ty postupy při odjezdu vlaku realizují právě z těchto vozů. V daném případě ale ten centrální nepoužily, tak z toho důvodu již soudu odpověděl, že ne.
55. Po doplnění dokazování výsledkem shora jmenovaného svědka státní zástupce přednesl odvolání okresního státního zástupce v souladu s jeho písemným zněním, jak je založeno ve spise, a učinil shodný konečný návrh.
56. Obhájkyň obžalované Jany S. především odkázala na písemně podané odvolání a shrnula dvě základní oblasti svědčící pro závěr, že za danou velmi nešťastnou tragickou událost její klientka odpovědnost nenese. Obžalovaná se brání tím, že při výpravě vlaku žádné povinnosti neporušila, když neviděla nastupovat toho posledního cestujícího. Od počátku uvádí, že ho neviděla nastupovat, a tím, že ho neviděla, tak neměla důvod jít zkontrolovat dveře, které, jak vyplývá z kamerových záznamů, prakticky ručně kontrolovala než došla na konec vlaku, kde potom prováděla výpravu vlaku. Ona popsala, co všechno musí při výpravě vlaku provádět a v tomto ohledu je její obhajoba podporována výrazně svědeckou výpovědí inspektora Š. Je zjevné, že ona při výpravě vlaku stojí na konci toho vlaku a nejen, že se opticky očním kontaktem spojuje se svou kolegyní a předávají si návěsti, ale ona v této době musí zkontrolovat pohledem prostor kolem sebe, zkontrolovat nástupiště, konec vlaku, zda někdo nedobíhá, nevychází z podchodu, který měla blíže. Tento poslední cestující nastoupil v průběhu tří sekund. Jestli ona má opticky zkontrolovat prostor a pozorně se rozhlédnout než si předá se svou kolegyní návěsti, mohla klidně tyto tři vteřiny věnovat této své činnosti a nebylo by to v rozporu s příslušnými předpisy, které se vztahují k té vykonávané práci a v podstatě ani nemohl postupovat jinak, protože tento prostor by musela kdykoli zkontrolovat a mohla se tato situace stát s kýmkoli eventuálně jiným. Je zde jisté hluché místo a není to její vinou. Obhajoba uzavírá, že tím, že toho cestujícího neviděla, ona neporušila žádný předpis. Další bod, podle názoru obhájkyň stěžejní, je v tom, že je potřeba vyhodnotit, kdy k tomu špatnému zavření dveří vlastně došlo. Obhajoba neví s jistotou, jestli svědek, který nastupoval poslední, dveře zavřel řádně nebo nezavřel řádně. On tvrdí, že je řádně zavřel. Svědkovi Ing. Arch. D. jako osobě, která, byť není odborně způsobilá, na druhou stranu sám uvedl, že velmi často cestuje vlakem a je schopen poznat zavřené dveře, se ty dveře rovněž jevíly jako zavřené, slyšel charakteristické zaklapnutí, to vše jsou indicie, které nasvědčují tomu, že tyto dveře řádně zavřené byly. Nelze vyloučit, že na tyto dveře v mezidobí do okamžiku, kdy dveře byly blokovány, kdy vlak získal tu rychlost 8 km/hod., mohl někdo z jakéhokoliv důvodu sáhnout. Z vyjádření svědků, kteří mají blízko k drážnímu provozu,

Shodu s prvopisem potvrzuje Irena Kvapilová.

vyplývalo, že se toto stává, že to není nijak výjimečná situace. Obhájkyňe znovu zdůraznila, že bylo horko a na tom představku poblíž WC v tom dusnu a horku, kdy tam není okno, tudíž nelze vyloučit, že si lidé budou chtít třeba jenom vyvětrat, ten vlak měl zpoždění, stál tam velmi dlouho. Těch důvodů a motivací proč mohl někdo sáhnout na kliku. Cestující veřejnost tam byla, o tom mluví svědek H., který tam chtěl zůstat v tom prostoru, ale nezůstal, protože tam byli lidé. Není vinou žádné z obžalovaných, že nebyly tyto osoby ztotožněny, ač mohly být bezprostředně po té mimořádné události. Tuto obhajobu nelze vyvrátit, nelze ji vyloučit a to ani na základě dnes slyšeného svědka Ing. M., který sám tuto věc vysloveně připustil, že toto se může stát. Z jeho výpovědi obhájkyňe doplnila odvolání v tom směru, že podle jejího názoru se jedná o systémovou chybu a že bezprostřední příčinou této velmi nešťastné události je právě určitá systémová chyba, která byla takto odhalena a je zřejmě napravována, ale rozhodně nelze klást vznik této mimořádné události jednoznačně a bez jakýchkoliv pochybností za vinu její klientce. Obhájkyňe je přesvědčena, že je třeba vykládat jednotlivé důkazy, jak byly provedeny, podle logiky věci. S logickým přístupem úvahy typu, že je svědek vázán nějakou profesní solidaritou, neobstojí. Má na mysli, jak soud I. stupně hodnotil velmi podrobnou a odbornou výpověď svědka Š., který je erudovaný specialista, který vyšetřuje příčiny vzniku mimořádných událostí dlouhodobě. Soud by se musel zabírat i zbytkem jeho práce, zda takto postupuje ve všech případech nebo je to výjimečné. Zaměstnavatel zcela jistě hledá, kde eventuálně došlo i k selhání lidského faktoru a vyvozuje z toho důsledky. České dráhy se k té tragédii postavily poměrně čestně, následky se samozřejmě nedají vzít zpátky, ale je to systémová chyba, není to zavinění její klientky, ani nedbalostní. Nelze s jistotou vyloučit, že i kdyby k těm dveřím došla, tak by k té události nemohlo dojít. I svědek Ing. M. připustil, že kdyby to členky vlakové čety udělaly, tak by ztratily přehled zase o jiných částech vlaku. Bohužel je to vyústění celé velmi nešťastné souhry okolností, ale nelze dovozovat trestní odpovědnost její klientky. Závěrem učinila obhájkyňe shodný konečný návrh, tedy zrušení napadeného rozsudku a zproštění její klientky obžaloby.

57. K odvolání okresního státního zástupce se obhájkyňe obžalované Jany S. nevyjádřila.
58. Obhájce obžalované Jarmily S. odkázal v celém rozsahu na písemně podané odvolání včetně jeho odůvodnění s tím, že se vyjádřil k výpovědi svědka Ing. M. Podle jeho názoru tento svědek ve spoustě věcí souhlasí s inspektorem Š., který je za SŽDC, nikoli za České dráhy, tzn., že on ani neposuzuje nějaké pochybení s ním vykonávajících to zaměstnání, ale jedná se o zaměstnance odlišné společnosti. Z výpovědi slyšeného svědka Ing. M. vyplynula jedna věc, a to ta, že vlaková četa je v problému bez ohledu na to, co udělá, protože ať svědek přišel s jakoukoliv variantou, tak vždy měl k dispozici argument pro to, proč je to problém a kde může problém nastat, a to včetně té varianty použití toho čtyřhranu, kdy k jeho dotazu sám uvedl, že rozumí tomu, proč stály na začátku a na konci vlaku, protože za sebou oči nemají a měly tak přehled. Obhájce posunul tuto myšlenku ještě dál a to v tom smyslu, že i kdyby ten čtyřhran použily, a to jak již z druhých nebo z pátých dveří, stejně tu výpravu budou provádět ze začátku a z konce a než by tam došly, tak by těch 15 vteřin, se kterými tady bylo operováno, uplynulo a zase by nikdo nevyloučil to, že zevnitř ty dveře mohly být někým otevřeny. To znamená, ať se na to podíváme zleva nebo zprava, ta vlaková četa nebyla schopná za toho technického vybavení, které měla k dispozici, zcela jednoznačným způsobem zajistit, že ty dveře budou skutečně zavřené. To fyzicky a technicky možné nebylo. V dalším odkázal na odůvodnění odvolání včetně konečného návrhu.

59. Odvolání okresního státního zástupce se obhájce obžalované Jarmily S. nevyjádřil.
60. Zmocněnec poškozených odkázal na písemné vyjádření poškozených k odvolání obžalovaných ze dne 14. 8. 2018 a zdůraznil, že pozůstalí mají eminentní zájem na tom, aby veškeré okolnosti té mimořádné události byly řádně prošetřeny, protože cokoli už není způsobilé vrátit život jejich dceri a oni chtějí usilovat o to, aby se něco podobného už nikdy nestalo. Také proto se dotazoval

u veřejného zasedání svědka na některé detaily, protože pozůstali prakticky bezprostředně po vzniku mimořádné události komunikují s nejvyšším vedením Českých drah, požadují konkrétní opatření k posílení bezpečnosti a ta komunikace pokračuje i po vydání rozsudku soudu I. stupně tak, aby České dráhy udělaly maximum možného, aby se podobná mimořádná událost, podobná tragédie už nikdy neopakovala. Pozůstali nemají ambice se vyjadřovat k otázce viny nebo trestu, mají za to, že jim to nepřísluší a vnímají, že to byla opravdu souhra řady okolností, které nastaly v určité souvislosti.

61. Krajský státní zástupce se k odvolání obžalovaných vyjádřil tak, že na rozdíl od odvolání obžalovaných má za to, že předmětný rozsudek je zákonný a správný. Okresní soud provedl dokazování vyčerpávajícím způsobem, důkazy vyhodnotil jak v souhrnu, tak jednotlivě, jak mu to ukládají základní zásady trestního řízení v souladu s § 2 odst. 5, 6 tr. řádu. Podaná odvolání jsou do jisté míry určitou polemikou s již provedenými důkazy, jak je vyhodnotil okresní soud. Okresní soud dospěl ke správnému závěru o vině obou obžalovaných. Uložený trest státní zástupce považuje za zákonný a přiměřený. Závěrem navrhl, aby odvolání obou obžalovaných byla zamítnuta jako nedůvodná podle § 256 tr. řádu.
62. Z podnětu podaných odvolání podle § 254 odst. 1 trestního řádu přezkoumal krajský soud zákonnost a odůvodněnost výroků napadeného rozsudku, jakož i správnost postupu řízení, které jim předcházelo, a to z hlediska vytýkaných vad, a dospěl k závěru, že odvolání Okresního státního zástupce v Olomouci a obžalovaných Jarmily S. a Jany S. jsou zcela důvodná a odvolacím námitkám všech odvolatelů je nutno přisvědčit.
63. Pokud jde o odvolání státního zástupce, tak to bylo podáno z ryze formálních důvodů, kdy státní zástupce reaguje na pochybení okresního soudu, který nesprávně vyhlásil rozsudek, kterým uznal obžalované vinnými přečinem usmrcení z nedbalosti dle § 146 odst. 1, odst. 2 trestního zákoníku, přičemž ustanovení trestního zákoníku, které upravuje přečin usmrcení z nedbalosti je ustanovení § 143. Na toto pochybení pak správně poukazují i obě obžalované v podaných odvoláních. Okresní soud si byl tohoto pochybení vědom již při písemném vyhotovení rozsudku, když na toto pochybení upozorňuje v bodě 25. odůvodnění rozsudku. V tomto tedy byla přiznána důvodnost odvolání okresního státního zástupce.
64. Pokud jde o odvolání obžalovaných, tak ta byla krajským soudem shledána důvodnými.
65. Je nutno konstatovat, že v daném případě jsou dány odvolací důvody uvedené v § 258 odst. 1 písm. b), d) trestního řádu. Podle názoru krajského soudu jako soudu odvolacího se okresní soud nevypořádal se všemi okolnostmi významnými pro rozhodnutí (§ 258 odst. 1 písm. b) trestního řádu), a v důsledku toho došlo k porušení ustanovení trestního zákona (§ 258 odst. 1 písm. d) trestního řádu).
66. Krajský soud se neztotožňuje s hodnocením důkazů provedeným okresním soudem. Hodnocení důkazů okresním soudem, na základě kterého pak okresní soud činí závěr o vině obou obžalovaných, odpovídá tomu, a to sám okresní soud v odůvodnění rozsudku uvádí, že začíná od následku. Pokud by krajský soud na takový způsob hodnocení důkazů přistoupil, tak by musel dospět k závěru, že obžalované musely obejít všechny nástupní dveře vlaku a tyto fyzicky zkontrolovat a případně tzv. přebouchnout, a to nejen dveře směrem k nástupišti, ale i dveře z druhé strany vlaku, a to nejen dveře, které před tím zavřeli nastupující cestující, ale i dveře, které před tím při obchůzce vlaku zavřely samy. Tuto povinnost však obžalované stanovenou žádným předpisem neměly, což potvrdil i svědek Ing. M. vyslechnutý ve veřejném zasedání před odvolacím soudem. Krajský soud se neztotožňuje s výkladem předpisů tak, jak byl učiněn okresním soudem, např. v bodě 24 odůvodnění rozsudku, kde uvádí, že v článku 245 písm. b) ČD D2 se hovoří obecně o uzavření dveří, ale nepochybně se má podle názoru okresního soudu

na myslí řádné uzavření dveří, a dále se krajský soud distancuje od závěru okresního soudu vyjádřeného v bodě 24, kdy uvádí, že předpis nemůže stanovit vzdálenost v metrech, protože to by zase někdo tvrdil, že byl na 10 metrů a nic neviděl a že to podle předpisu stačí, nebo by průvodčí musely chodit s metrem, což je podle soudu absurdní.

67. Podle názoru krajského soudu je hodnocení důkazů provedené okresním soudem v rozporu se s § 2 odst. 5, 6 trestního řádu. Okresní soud hodnotí pouze důkazy svědčící v neprospěch obžalovaných, ovšem zcela opomíjí důkazy svědčící v jejich prospěch. Okresní soud vytrhává skutečnosti svědčící v neprospěch obžalovaných z kontextu dalších skutečností. V této souvislosti se poukazuje především na Zprávu o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události vypracovanou Drážní inspekcí, Územním inspektorátem Ostrava a rovněž na výpověď svědka Ing. M., ředitele této instituce. Svědek Ing. M. mimo jiné uvedl, že vlastně postupy, které dopravce České dráhy a.s. měl v době vzniku té mimořádné události, tak vlastně tady tuto nebezpečnou situaci navozovaly, protože už při plánování a stanovování síly resp. počtu vlakové čety na plánovaný počet vozů se v žádném případě nezohledňovala konstrukce vozů, resp. způsob ovládní dveří a už vůbec se nezohlednila skutečnost, že vlastně od určité vzdálenosti nelze jednoznačně rozpoznat, že ty dveře nejsou zavřené. V daném případě vlak měl šest vozů, byl obsazen vlakvedoucí a průvodčí, tzn., že at' by se členky vlakové čety postavily do kteréhokoli místa, tak v nejlepším případě tady měly dvoje dveře, u kterých nemohly nepochybně zjistit, že ty dveře jsou správně zavřeny pohledem. Vždy tam dvoje dveře zůstanou, což souvisí s tím, že postupy dopravce umožňovaly na těch pět přepočtených vozů nasadit pouze jednoho člena vlakové čety. Drážní inspekce na jednu stranu říká, že ta četa to nezkontrolovala, ale na druhou stranu také níže uvádí, že tady to, že to ta vlaková četa nezkontrolovala, tak nelze samo o sobě, tu jedinou věc, vytrhnout a říci, že proto k té události došlo. Tady je celá množina okolností, které k tomu dospěly a to chování té vlakové čety je jednou z částí té množiny, kdy vlastně, když to vezme postupně, tak na začátku všeho máme typ vozu, který je sice vybaven centrálním uzavíráním dveří, v daném případě tam byly čtyři vozy ovládané centrálním uzavíráním nástupních dveří, nicméně postupy dopravce neukládaly za povinnost vlakové četě přednostně používat centrální uzavírání dveří k zavření těchto dveří. Tzn., že ty dveře mohly zavřít ručně nebo počkat, že je někdo přivře, ale neměly za povinnost toto centrální uzavírání dveří používat. V této souvislosti krajský soud připomíná, že drážní inspekce uzavřela, že technologické postupy dopravce ČD, a.s. umožňovaly 1 členu vlakové čety přidělit až 5 přepočtených TDV typu Y, což nezajišťuje v rámci postupů při odjezdu vlaku ve smyslu § 35 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., bezpečné provozování drážní dopravy a bezpečnost cestujících a jiných osob tím, že odborně způsobilý zaměstnanec dopravce – člen obsluhy vlaku odpovědný za uzavření/úplné dovření nástupních dveří, resp. kontrolu uzavření/úplného dovření nástupních dveří na jemu přidělených TDV, před dáním návěsti „Pohotovi k odjezdu“, resp. „Souhlas k odjezdu“, tj. před odjezdem vlaku z výchozí či nácestné stanice (zastávky) stojícího i na přímé koleji nemůže z nástupiště na vzdálenost odpovídající vzdálenosti mezi ve směru jízdy vlaku předními nástupními dveřmi jednoho TDV a zadními nástupními dveřmi bezprostředně za ním řazeného TDV, resp. zadními nástupními dveřmi jednoho TDV a předními nástupními dveřmi bezprostředně před ním řazeného TDV nebo větší jednoznačně identifikovat stav nástupních dveří, zda jsou otevřené, nalézající se přivřené – neuzavřené/neúplně dovřené tak, že dolní rozvora mechanismu zámku nástupních dveří není zasunuta do protikusu v rámu nástupních dveří, který je pevnou součástí vozové skříňe TDV, a také horní rozvora mechanismu zámku TDV není opřena o horní protikus konzoly vysunutím do pracovní polohy, a tím zasunuta za protikus konzoly, který je taktéž pevnou součástí vozové skříňe TDV, kdy při pohledu na nástupní dveře z nástupiště pryžové lemy nástupních dveří a rámu dveří vzájemně (těsně) nedoléhají po jejich celé délce a vnější klika nástupních dveří směřuje dolů pod úhlem (mezi vodorovnou rovinou a osou kliky) cca – 15°. Proto se členu obsluhy vlaku nástupní dveře mohou vizuálně jevit nebo jeví jako uzavřené/úplně dovřené, a přestože jsou nástupní dveře pouze přivřené, dá návěst „Pohotovi k odjezdu“, resp.

„Souhlas k odjezdu“. V této souvislosti krajský soud zdůrazňuje, že uvedená skutečnost byla ověřena v rámci výkonu státního dozoru ve věcech drah na náhodně vybrané obdobné soupravě vlaku (5 TDV typu Y), kdy odborně způsobilí zaměstnanci dopravce ČD, a.s. měli určit z prostoru nástupiště od předních nástupních dveří 1. TDV za HDV, které nástupní dveře nejsou uzavřené/úplně dovržené. I přesto, že tito zaměstnanci byli předem seznámeni s cílem ověřovacího pokusu (mohli se více soustředit), úspěšnost správné identifikace neuzavřených/neúplně dovržených nástupních dveří TDV zařazených do soupravy vlaku nepřesáhla 58%. Dále drážní inspekce uzavírá, že stejně tak nemůže člen obsluhy vlaku na výše uvedenou vzdálenost ze stupátek, resp. otevřených nástupních dveří po dání návěsti „Pohotovi k odjezdu“ nebo „Souhlas k odjezdu“ jednoznačně identifikovat stav již dříve zkontrolovaných, byť i centrálním uzavíráním nástupních dveří uzavřených/úplně dovržených nástupních dveří, se kterými na straně nástupiště manipuloval cestující nacházející se uvnitř TDV (jenž např. nebyl vyrozuměn ani jinak upozorněn a ani sám nezjistil, že probíhají postupy při odjezdu vlaku) a které ponechal přivřené – neuzavřené/neúplně dovržené. Drážní inspekce tedy konstatuje, že to může mít za následek rozjezd vlaku s přepravou cestujících ze stanice (zastávky) z prostoru nástupiště s neuzavřenými/neúplně dovrženými nástupními dveřmi a vytvoření prostoru (navození stavu) uvnitř TDV (na představicích), který není pro osoby pobývající uvnitř jedoucího TDV bezpečný. Uvedené je v návaznosti na čl. 258 a 259 vnitřního předpisu ČD D2, čl. 17 vnitřního předpisu ČD RODV a § 33 odst. 2 vyhl. č. 173/1995 Sb. nedodržením ustanovení § 35 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., podle kterého „dopravce je povinen provozovat drážní dopravu podle pravidel provozování drážní dopravy, platné licence a smlouvy uzavřené s provozovatelem dráhy o provozování drážní dopravy na dráze“, kdy porušení tohoto ustanovení právního předpisu bylo při šetření mimořádné události drážní inspekci zjištěno. Tyto závěry Drážní inspekce okresní soud při hodnocení důkazů zcela opomíjí.

68. Krajský soud se dále neztotožňuje se závěrem okresního soudu, že je vyloučeno, že by dveře zavřené asi pět minut chtěl někdo pootevřít zrovna v době rozjezdu vlaku, přičemž nějaký náhodný pád na kliku nebo opření o kliku jsou podle názoru okresního soudu rovněž vyloučené. Takové závěry okresního soudu nemají oporu v provedeném dokazování. V této souvislosti se zdůrazňuje, že obhajoba obžalovaných netvrdila, že ještě někdo zevnitř po nastoupení svědka H. s dveřmi manipuloval, ale obhajoba toto nevyloučila, což je podstatný rozdíl. Tuto možnost teoreticky nevyloučuje ani zpráva Drážní inspekce, ani svědek Ing. M. Z provedených důkazů pak nelze učinit jednoznačný závěr, že se tak stát nemohlo. Okresní soud z tohoto pohledu hodnotí výpověď svědka H. zcela nesprávně, když uvádí, že za této situace, pokud by někdo ještě měl zevnitř manipulovat se dveřmi, jak se snaží tvrdit obhajoba, tak by ke dveřím musel projít kolem svědka H. nebo tento by ho musel vidět, když po nástupu procházel spojovacími dveřmi do 4. vagonu. Svědek Stanislav H. uvedl, že chtěl nejdříve zůstat u těch dveří, ale protože tam bylo více lidí, tak prošel přes otevřené dveře mezi vagony a zůstal stát u záchodu sousedního vagonu. Myslí si, že na chodbičce byli tři lidé. K dotazu zmocněnce, zda po nástupu do vlaku manipuloval se dveřmi, tento svědek uvedl, že nastoupil, zabouchl za sebou, jenom se podíval na dveře, ale nijak na ně nešahal, nelomcoval s nimi. Dále uvedl, že na dveře od WC druhého vagonu neviděl. Na základě této výpovědi svědka nelze závěry, které učinil okresní soud, učinit. V této souvislosti se znovu poukazuje na to, že možnost manipulace s dveřmi zevnitř nevyloučuje nejen zpráva SŽDC a ČD, ale i zpráva Drážní inspekce a svědek Ing. M., což okresní soud zcela opomíjí.
69. Krajský soud shlédl kamerový záznam, ze kterého je zřejmé, že je velmi složité přesně na sekundy provést jeho rozbor. O tom svědčí skutečnost, že rozbor kamerového záznamu provedený Správou železniční dopravní cesty, státní organizací v rámci vyhodnocení příčin a okolností vzniku mimořádné události a rozbor kamerového záznamu provedený Drážní inspekci, Územním inspektorátem Ostrava v rámci šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události nejsou shodné co do časů. Rozbor kamerového záznamu provedený Drážní inspekci pak např. neobsahuje oproti rozboru SŽDC čas 16:28:37, kdy do zadních dveří posledního vozu nastupuje

Shodu s prvopisem potvrzuje Irena Kvapilová.

cestující, u dveří stojí průvodčí. Dále pak v 16:28:58 z pojízdných schodů, z podchodu, vybíhá osoba v zeleném tričku s krátkým rukávem, zřejmě oděna do krátkých kalhot (záznam je neúplně zřetelný). K tomuto časovému úseku obžalovaná Jana S. uvedla, že v tu dobu, co ten pán (svědek H.) naskakoval, byla vzadu, ještě komunikovala s cestujícím ve vlaku, on si tam ukládal kolo. Tato výpověď obžalované koresponduje s rozbořem kamerového záznamu, byť provedeným SŽDC, který krajský soud oproti okresnímu soudu nepovažuje za účelový, stejně jako výpověď svědka Š., který není zaměstnanec Českých drah, ale vrchní inspektor SŽDC, a je zřejmé, že obžalovaná S. věnovala pozornost cestujícímu, který nastoupil do zadních dveří posledního vagonu, poskytovala mu požadované informace a tudíž nemusela muže v zeleném tričku vidět nastupovat do vlaku. Obhajoba obžalované S. tedy v žádném případě není účelová, ale naopak je podpořená provedenými důkazy.

70. Z pohledu krajského soudu je na kamerovém záznamu zcela jasně vidět, že cestující v zeleném triku přichází ke dveřím, otevírá nástupní dveře, nastupuje a tyto za sebou zavírá. V té době se jak průvodčí, tak vlakvedoucí nachází na nástupišti.
71. Pokud drážní inspekce uzavřela, že pokyn pohotovi k odjezdu vlakvedoucí měl být dán minutu před tím, než ten člověk nastupoval, tak to je otázka posouzení, ale i kdyby, tak v době, kdy byl dáván souhlas k odjezdu, byly obě obžalované na nástupišti a cestující v zeleném tričku zavřel za sebou dveře, což potvrzuje i svědek Ing. Arch. D.
72. Pokud by krajský soud přistoupil na závěr, že měly obžalované za dané situace k těmto konkrétním dveřím přistoupit a zkontrolovat je, tak by musely mít skutečně povinnost jít ke všem dveřím a takto je znovu překontrolovat. I kdyby to udělaly, tak není vyloučeno, že v době, kdy by byly uprostřed vlaku, tak v zadní nebo přední části znovu ještě někdo nastoupí, což by ani při kontrole nemusely postřehnout.
73. Podle názoru krajského soudu byla věc náležitě objasněna provedenými důkazy. Z hlediska procesní použitelnosti důkazu – vyšetřovacího pokusu krajský soud odkazuje na usnesení ze dne 31. 10. 2017, č.j. 68 To 309/2017-738. Provedené důkazy tedy představují dostatečný podklad pro rozhodnutí ve věci samé.
74. Podle názoru krajského soudu po provedení a hodnocení důkazů v souladu s § 2 odst. 5, odst. 6 trestního řádu nelze učinit jednoznačný a nepochybný závěr o vině obžalovaných Jarmily S. a Jany S. Je zcela nepochybné, že předmětného dne v předmětnou dobu došlo v průběhu zrychlování předmětného vlaku vlivem působení silného proudu vzduchu při rychlosti vlaku 111,5 km za hodinu, v km 81,600 na traťové koleji č. 2 železniční tratě mezi železničními stanicemi Olomouc hlavní nádraží a Štěpánov k prudkému a neočekávanému otevření druhých pravých nástupních dveří v pořadí třetího vagonu vlaku do oddílu pro přepravu cestujících s přednostní přepravou cestujících s malými dětmi, z nichž bezprostředně poté vypadla cestující nezletilá, která stála v tuto dobu na představku, tedy vně prostoru WC dveří a držela se rámu dveří vedle nástupních dveří vagonu, kde po použití WC čekala na svou matku a nezletilou sestru, které se v tu dobu ještě nacházely v prostoru WC, tedy byla ještě v bezprostředním dosahu matky, přičemž utrpěla těžká s životem neslučitelná zranění zejména hlavy, kterým na místě podlehla.
75. Podle názoru krajského soudu však za daného důkazního stavu nelze dovodit trestněprávní odpovědnost obžalovaných Jarmily S. a Jany S. za shora popsany následek. Obžalované podle názoru krajského soudu na základě provedení dokazování neporušily ve skutkové větě obžaloby a následně rozsudku okresního soudu uvedené povinnosti vyplývající z uvedených předpisů.

76. Z hlediska subjektivní stránky žalovaného trestného činu krajský soud neshledal naplnění znaku zvinění ve formě nedbalosti, a to jak vědomé, tak nevědomé.
77. Za dané situace navozené technologickými postupy Českých drah a.s. se mohly otevřít během rozjezdu vlaku a dosažení určité rychlosti kterékoli nástupní dveře, aniž by tomu obžalované mohly zabránit. Podle názoru krajského soudu obžalované dodržely míru opatrnosti, ke které byly v rámci okolností povinny, a kterou byly schopny vynaložit v konkrétním případě. Vzhledem k okolnostem a k svým osobním poměrům obžalované nemohly vědět, že se právě předmětné dveře náhle otevřou a dojde k vypadnutí dítěte z vlaku. Pokud by soud dospěl k opačnému závěru, tak by podle jeho názoru za daných okolností své povolání ani vykonávat nemohly. Krajský soud má za to, že technologické postupy, které v té době platily, nebyly schopny eliminovat rizika.
78. Jak uvedl svědek Ing. M., je tu celá množina okolností, které vedly k této události, a podle názoru krajského soudu, byť by i obžalované udělaly to, co uvádí svědek, třeba i v rámci pudu sebezáchovy, tak to jednak nebylo jejich povinností a i pokud by toto udělaly, tak není vyloučeno, že s dveřmi někdo mohl před zajištěním dveří manipulovat zevnitř, což by se mohlo stát i během těch patnácti sekund při použití centrálního uzavírání dveří.
79. Tato tragédie je výsledkem souhry mnoha okolností, kdy příčinou vzniku této mimořádné události jsou nedostatečné technologické postupy Českých drah, na které poukazuje drážní inspekce. Při daném složení vlakové čety – vlakvedoucí a průvodčí na vlak sestávající se ze šesti vagonů, při stanovení všech povinností vyplývajících z uvedených předpisů, nemohly obžalované eliminovat rizika přepravy a zabránit vzniku této tragédie.
80. Krajský soud uzavírá, že daná důkazní situace neumožňuje závěr o vině obžalovaných. Proto krajský soud po doplnění dokazování a opětovném vyhodnocení důkazů jednotlivě i ve vzájemných souvislostech přistoupil ke zrušení napadeného rozsudku v celém rozsahu ze shora uvedených důvodů a obžalované Jarmilu S. a Janu S. podle § 226 písm. b) trestního řádu zprostil podané obžaloby.

Poučení:

I. Proti tomuto rozhodnutí **není** další řádný opravný prostředek přípustný.

II. Proti tomuto rozhodnutí **je** přípustné dovolání, které lze podat ve lhůtě dvou měsíců od doručení tohoto rozhodnutí prostřednictvím soudu I. stupně.

Dovolání mohou podat

- a) nejvyšší státní zástupce ve prospěch i v neprospěch obviněného
- b) obviněný pro nesprávnost výroku rozhodnutí soudu, který se ho bezprostředně dotýká.

Obviněný může dovolání podat pouze prostřednictvím obhájce. Podání obviněného, které nebylo učiněno prostřednictvím obhájce, se nepovažuje za dovolání, byť bylo takto označeno.

Příslušný k rozhodnutí o podaném dovolání je Nejvyšší soud České republiky v Brně.

V dovolání musí být 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/1 a)-l) nebo § 265b/2 tr. řádu, o které se dovolání opírá.

Rozsah, v němž je rozhodnutí dovoláním napadáno, a důvody dovolání lze měnit jen po dobu trvání lhůty k podání dovolání.

JUDr. Bohuslav Mířva v. r.
předseda senátu

Vypracovala:
JUDr. Lenka Konrádová v. r.