

**Česká zemědělská univerzita v Praze**

**Provozně ekonomická fakulta**

**Katedra práva**



**Bakalářská práce**

**Přestupky fyzických osob na úseku železniční dopravy**

**Veronika Štěpánová**

**© 2020 ČZU v Praze**



# ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Provozně ekonomická fakulta

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Veronika Štěpánová

Hospodářská politika a správa

Podnikání a administrativa

Název práce

**Přestupky fyzických osob na úseku železniční dopravy**

Název anglicky

**Minor offense of persons within the jurisdiction of the railway**

---

### Cíle práce

Hlavním cílem bakalářské práce je na základě rozboru platné právní úpravy provést zhodnocení přestupkového jednání fyzických osob, zejména mladistvých a nezletilých, na úseku železniční dopravy, z pohledu skutkových podstat přestupků se zaměřením zejména na osoby pachatele. Navrhnout zlepšení, aby došlo ke snížení množství případů. Vedlejším cílem je následné zhodnocení vědomí veřejnosti, mladistvých a nezletilých na základních a středních školách, o chování v železničních stanicích a v kolejišti. Nedílnou součástí je také analýza přestupků projednaných ve správním řízení za uplynulé roky.

### Metodika

Bakalářská práce se skládá ze dvou částí, teoretické a praktické. Teoretická část se zaměřuje na představení a vysvětlení základních pojmů souvisejících s tématem práce, jako jsou například: přestupek, odpovědnost fyzické osoby za přestupek, obvod dráhy a ochrana dráhy. Zdrojem jsou především právní předpisy, odborná literatura a komentáře zákonů, které jsou zpracovány metodou analýzy textu. Na teoretickou část práce navazuje část praktická, která vychází z průzkumu a dotazníkového šetření o povědomí chování v železničních stanicích a v kolejišti. Seznamuje také s analýzou přestupků projednaných ve správním řízení za uplynulé roky, které jsou zachyceny statistickou metodou, například z hlediska počtu oznámených, vyřízených a odložených přestupků, z hlediska výše uložených pokut, udělených napomenutí, zaplacených pokut a pokut odeslaných k exekučnímu řízení.

**Doporučený rozsah práce**

60-80 stran

**Klíčová slova**

Přestupek, fyzická osoba jako pachatel, obvod dráhy, ochrana dráhy, účastníci řízení, ústní jednání, ukládání správních trestů

---

**Doporučené zdroje informací**

Kočí, R. : Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich s poznámkami a vzory rozhodnutí a jiných správních aktů, Leges, 2017. ISBN 978-80-7502-207-3

Kučerová, H., Hrozinková, E. : Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich a zákon o některých přestupcích s komentářem a judikaturou, Leges, 2017. ISBN 978-80-7502-211-0

PRŮCHA, P. – ČESKO. SPRÁVNÍ ŘÁD (2004, NOVELA 2014). *Správní řád : s poznámkami a judikaturou : podle stavu k 1.6.2015.* Praha: Leges, 2015. ISBN 978-80-7502-051-2.

*Správní řád : změny správního řádu od 1.7.2017 ; Přestupky : od 1.7.2017 : zákon o některých přestupcích : zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich ; Soudní řád správní.* Ostrava: Sagit, 2017. ISBN 978-80-7488-234-0.

Vyhláška č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční dopravu

Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu)

---

**Předběžný termín obhajoby**

2019/20 LS – PEF

**Vedoucí práce**

JUDr. Ing. Antonín Krejčí, MBA

**Garantující pracoviště**

Katedra práva

---

Elektronicky schváleno dne 24. 2. 2020

**JUDr. Jana Borská, Ph.D.**

Vedoucí katedry

---

Elektronicky schváleno dne 24. 2. 2020

**Ing. Martin Pelikán, Ph.D.**

Děkan

V Praze dne 23. 03. 2020

### **Čestné prohlášení**

Prohlašuji, že svou bakalářskou práci "Přestupky fyzických osob na úseku železniční dopravy" jsem vypracovala samostatně pod vedením vedoucího bakalářské práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu použitých zdrojů na konci práce. Jako autorka uvedené bakalářské práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušila autorská práva třetích osob.

V Praze dne 23. 3. 2020

---

## **Poděkování**

Ráda bych touto cestou poděkovala JUDr. Ing. Antonínu Krejčímu, MBA za cenné rady, vedení práce a za věnovaný čas.

# Přestupky fyzických osob na úseku železniční dopravy

## Abstrakt

Bakalářská práce se zabývá řešením přestupků fyzických osob na úseku železniční dopravy. Problematiku přestupků od 1. 7. 2006 projednávají věcně příslušné správní orgány, drážní správní úřady (Ministerstvo dopravy a Drážní úřad). Práce se věnuje řešení přestupků dle zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, v souvislosti se speciálním zákonem č. 266/1994 Sb., o dráhách. Podpůrně je čerpáno také ze zákona č. 500/2004 Sb., správní řád a k definici některých pojmů byl využit zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník. Teoretická část definuje některá ustanovení zákona o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, jako například pojem přestupek, odpovědnost fyzické osoby za přestupek, zánik odpovědnosti za přestupek, ukládání správních trestů, účastníci řízení apod. V souvislosti s ustanoveními zákona o dráhách jsou v práci definovány také pojmy jako obvod a ochrana dráhy, neoprávněný pohyb osob v kolejišti a v obvodu dráhy, ohrožení provozu dráhy a drážní dopravy, majetkové škody způsobené na železnici apod. V praktické práci je provedena obsahová analýza vybraných případů, které byly projednány Drážním úřadem. V práci je uvedena statistická analýza přestupků projednaných ve správním řízení za roky 2015 až 2019, například z hlediska počtu oznámených přestupků, přestupků, které nabyly právní moci, zaplacených přestupků, odeslaných k exekučnímu řízení a přestupky mladistvých a nezletilých. Dále jsou statisticky vyhodnoceny počty mimořádných událostí včetně nehod, usmrcených a zraněných osob za roky 2015 až 2019 dle zveřejněných dat Drážní inspekce. Pomocí dotazníkového šetření je provedena analýza o povědomí chování osob v železničních stanicích a v kolejišti. V závěru práce jsou vyhodnoceny stěžejní poznatky a je podán návrh, jak lépe informovat veřejnost o problematice, závažnosti a možném ohrožení na úseku železniční dopravy, které by vedlo ke snížení množství případů nehod.

**Klíčová slova:** Přestupek, fyzická osoba jako pachatel, obvod dráhy, ochrana dráhy, účastníci řízení, ústní jednání, ukládání správních trestů

# Minor offense of persons within the jurisdiction of the railway

## Abstract

The bachelor thesis deals with the legal regulation of minor offense of persons within the jurisdiction of the railway. The railway administrative authorities (the Ministry of Transport and the Railway Authority) have been dealing with the legal regulation of the minor offenses since the 1<sup>st</sup> July 2006. The theoretical part defines concept of the minor offenses, according to the Act no. 250/2016 Coll., responsibility of minor offenses and dealing with them, in connection with the special Act No. 266/1994 Coll., on Railways. To support the arguments the Act No. 500/2004 Coll., the Code of Administrative Procedure is used, to better defined some concepts the Act No. 40/2009 Coll., Criminal Code is used. The theoretical part introduces concepts as a minor offense, responsibility of persons within the jurisdiction of minor offenses, cessation of responsibility for the minor offense, imposition of administrative penalties etc. according to the Act no. 250/2016 Coll. In connection with the legalities of the Act No. 266/1994 Coll., the thesis also defines concepts such as the railway area, protection of the railway area, unauthorized movement of persons in the railway line and at the railway area, endangering of the railway transport, property damage caused at the area of railway. The practical part includes an analysis of the selected cases, which were discussed by the Rail Authority. The bachelor thesis presents a statistical analysis of offenses discussed in administrative proceedings for the years 2015-2019, for example in terms of the number of reported offenses, paid offenses, the minor offenses which were sent for execution proceedings and the offenses of juvenile. The thesis deals with the statistically evaluated numbers of extraordinary events including accidents, deaths and injured persons for the years 2015-2019 according to published data of the Railway Inspection. The questionnaire is used to analyse the public knowledge about whether they know, how to behave at the railway stations and at the area of railway. The thesis proposes solutions that might be adopted, for example how to better inform the public about the dangers at the area of railway, which would lead to a reduction of the number of accidents.

**Keywords:** Minor offense, person within the jurisdiction of the railway as an offender, the railway area, the protection of the railway area, imposition of administrative penalties



# Obsah

<b>1 Úvod.....</b>	<b>13</b>
<b>2 Cíl práce a metodika .....</b>	<b>15</b>
2.1 Cíl práce .....	15
2.2 Metodika .....	15
<b>3 Teoretická východiska .....</b>	<b>18</b>
3.1 Pojem přestupku.....	18
3.2 Odpovědnost fyzické osoby za přestupek .....	19
3.2.1 Fyzická osoba jako pachatel .....	19
3.2.2 Zavinění .....	19
3.2.3 Věk.....	19
3.2.4 Nepříčetnost.....	20
3.3 Zánik odpovědnosti za přestupek.....	20
3.3.1 Důvody zániku.....	20
3.3.2 Délka promlčecí doby.....	21
3.3.3 Běh promlčecí doby.....	21
3.3.4 Stavení a přerušení promlčecí doby.....	21
3.4 Ukládání správních trestů.....	23
3.4.1 Určení druhu a výměry správního trestu.....	23
3.4.2 Pokuta a napomenutí.....	25
3.5 Úvod do tématu dráhy .....	27
3.6 Obvod dráhy.....	27
3.7 Ochrana dráhy .....	27
3.8 Stavba dráhy a stavba na dráze .....	28
3.9 Ochranné pásmo dráhy.....	29
3.10 Povinnosti osob nacházející se na dráze a v obvodu dráhy .....	29
3.11 Porušení přepravního řádu a přepravních podmínek .....	30
3.12 Mimořádné události na železnici .....	30
3.13 Přestupky fyzických osob dle zákona o dráhách.....	30
3.13.1 Neoprávněný pohyb osob v kolejišti a v obvodu dráhy.....	31
3.13.2 Provozování činnosti v ochranném pásmu dráhy .....	32
3.13.3 Ohrožení provozu dráhy a drážní dopravy .....	32
3.13.4 Majetkové škody způsobené na železnici .....	33
3.13.5 Porušení pokynu provozovatele dráhy a závazného režimu pobytu ve stanicí .....	33
3.14 Projednávání přestupků fyzických osob ve správním řízení na úseku železniční dopravy .....	34
3.15 Účastníci řízení.....	34

3.16	Osoby s vybranými procesními právy .....	35
3.17	Postup před zahájením řízení .....	36
3.17.1	Oznámení o přestupku .....	36
3.17.2	Předání věci pro nepříslušnost .....	37
3.17.3	Odložení .....	37
3.18	Zahájení řízení z moci úřední .....	38
3.19	Ústní jednání a doručování .....	38
3.19.1	Protokol .....	39
3.19.2	Dokazování .....	40
3.19.3	Rozhodnutí .....	40
3.19.4	Zastavení řízení .....	41
3.20	Příkaz .....	41
<b>4</b>	<b>Praktická práce .....</b>	<b>43</b>
4.1	Projednávání přestupků na úseku železniční dopravy v praxi .....	43
4.1.1	Kazuistika č. 1 .....	43
4.1.2	Kazuistika č. 2 .....	45
4.1.3	Kazuistika č. 3 .....	46
4.1.4	Kazuistika č. 4 .....	47
4.1.5	Kazuistika č. 5 .....	47
4.2	Analýza přestupků projednaných ve správním řízení za roky 2015 až 2019... 50	50
4.2.1	Počet oznámených přestupků .....	50
4.2.2	Počet přestupků, které nabyly právní moci, odložené, postoupené a zastavené přestupky .....	50
4.2.3	Celková částka vyměřených pokut a nákladů řízení Drážním úřadem, částka přestupků, které nabyly právní moci, částka přestupků, které byly zaplacený, částka přestupků, které byly odeslány k exekučnímu řízení ... 51	51
4.2.4	Počet zaplacených přestupků a počet přestupků odeslaných k exekučnímu řízení .....	52
4.2.5	Přestupky mladistvých a nezletilých .....	54
4.3	Počet mimořádných událostí na železnici a jejich následky v letech 2015 až 2019 .....	55
4.3.1	Preventivní kampaně .....	58
4.4	Dotazníkové šetření o povědomí chování v železničních stanicích a v kolejišti .....	62
4.4.1	Struktura respondentů .....	62
4.4.2	Výsledky šetření .....	64
<b>5</b>	<b>Závěr .....</b>	<b>73</b>
<b>6</b>	<b>Seznam použitých zdrojů .....</b>	<b>76</b>
<b>7</b>	<b>Přílohy .....</b>	<b>79</b>

## Seznam obrázků

Obrázek č. 1 - Železniční vagón, na který lezli mladiství .....	44
Obrázek č. 2 - Přiložené mince na kolejišti .....	46
Obrázek č. 3 - Fotografie z fotopasti .....	46
Obrázek č. 4 - Vzdálenostní upozorňovadlo .....	48
Obrázek č. 5 - Poškozená část vzdálenostního upozorňovadla.....	49
Obrázek č. 6 - Preventivní kampaň Drážní inspekce.....	60

## Seznam grafů

Graf č. 1 - Počet oznámených přestupků .....	50
Graf č. 2 - Počet přestupků, které nabyly právní moci, odložené, postoupené a zastavené přestupky .....	51
Graf č. 3 - Celková částka vyměřených pokut a nákladů řízení, částka přestupků, které nabyly právní moci, částka přestupků, které byly zaplacený, částka přestupků, které byly odeslány k exekučnímu řízení.....	52
Graf č. 4 - Počet zaplacených přestupků.....	53
Graf č. 5 - Počet přestupků odeslaných k exekučnímu řízení.....	53
Graf č. 6 - Počet oznámených přestupků mladistvých a nezletilých .....	54
Graf č. 7 – Mladiství - vyměřené náklady řízení a pokuty, celkem zaplaceno.....	55
Graf č. 8 – Střety vlaků s osobami na železnici a jejich následky .....	58
Graf č. 9 – Počet mimořádných událostí a jejich následků na železničních přejezdech.....	58
Graf č. 10 - Struktura respondentů dle věku .....	62
Graf č. 11 - Struktura respondentů dle místa bydliště .....	63
Graf č. 12 - Struktura respondentu dle studia .....	63
Graf č. 13 - Struktura respondentů dle nejvyššího dosaženého vzdělání .....	64
Graf č. 14 – Povědomí respondentů o pravidlech chování v železničních stanicích a v kolejišti.....	64
Graf č. 15 – Povědomí o zákazu přecházení kolejiště v železnicích stanicích.....	65
Graf č. 16 - Využití k příchodu a odchodu z nástupiště podchodu nebo nadchodu, je-li ve stanici .....	66
Graf č. 17 – Zhodnocení dostatečné viditelnosti označení "zákaz vstupu do kolejiště" ve stanicích .....	66
Graf č. 18 - Názor respondentů na lepší označení zákazu vstupu do kolejiště ve stanicích .....	67
Graf č. 19 - Přechod kolejí mimo podchody, nadchody nebo železniční přejezdy .....	68
Graf č. 20 - Důvody přecházení kolejiště mimo podchody, nadchody nebo železniční přejezdy .....	69
Graf č. 21 - Přecházení kolejiště v případě, že jsou sklopené závory nebo je dána zvuková výstraha a výstraha blikajícími červenými světly .....	69
Graf č. 22 - Povědomí respondentů o tom, že za vstup do kolejiště, mimo k tomu určená místa, mohou dostat pokutu .....	70
Graf č. 23 - Setkání respondentů s nehodou na železnici .....	70
Graf č. 24 - Povědomí respondentů o hrozícím nebezpečí při výlezu na železniční vagón.....	71
Graf č. 25 - Povědomí respondentů o hrozícím nebezpečí, když položí na koleje různé předměty .....	72
Graf č. 26 - Zda by respondenti ocenili větší informovanost o chování na železnici, hrozícím nebezpečí, následcích nehod.....	72

## Seznam použitých zkratek

Sb.	Sbírka
Č.	Číslo
Písm.	Písmeno
Odst.	Odstavec
Atd.	A tak dále
Tzv.	Takzvaný, takzvaná, takzvané
Apod.	A podobně
Tj.	To je
Např.	Například
Tzn.	To znamená
ZOPŘ	Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich
Zákon o dráhách	Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách
SŘ	Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád
Trestní zákoník	Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

# 1 Úvod

Doprava obecně jako plánovaný a účelný pohyb dopravních prostředků, jehož produktem je přeprava, se dá rozdělit z hlediska dopravní technologie na dopravní prostředky, dopravní infrastrukturu a organizaci dopravy. Železniční doprava je kolejová doprava provozovaná na železniční dráze.

Historie dopravy na železnici se v České republice začala psát od 20. let 19. století a prošla značným vývojem. Spolu s výstavbou nových tratí a výstavbou nových vysokorychlostních tratí se železniční doprava osob znovu stává konkurencí pro dopravu silniční i leteckou a narůstá obliba železniční dopravy mezi městy, státy a na střední vzdálenosti roste obliba i meziměstské dopravy. Dopravu zajišťují dopravci po železniční dopravní cestě.

V souvislosti s rozvojem drážní dopravy docházelo a dochází k činnostem fyzických i právnických osob, které mohou být kvalifikovány jako přestupky. Problematiku železniční dopravy upravuje zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů. Tento zákon zapracovává příslušné předpisy Evropské unie, zároveň navazuje na přímo použitelný předpis Evropské unie a upravuje podmínky pro stavbu drah železničních, tramvajových, trolejbusových a lanových a stavby na těchto dráhách, podmínky pro provozování drah, provozování drážní dopravy na těchto dráhách, jakož i práva a povinnosti fyzických a právnických osob s tím spojené, výkon státní správy a státního dozoru ve věcech drah železničních, tramvajových, trolejbusových a lanových.

Do 30. 6. 2006 upravoval skutkové podstaty přestupků v oblasti drah a drážní dopravy zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, v ustanovení § 23. Věcná příslušnost k projednávání těchto přestupků se řídila § 53 odst. 2 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů o přestupcích. Obecní úřady s rozšířenou působností projednávaly přestupky ve věcech, které spravovaly, a ostatní přestupky, pokud k jejich projednání nebyly příslušné jiné správní orgány. Od 1. 7. 2006 byly skutkové podstaty přestupků v oblasti drah a drážní dopravy upraveny zákonem č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů. Věcně příslušnými správními orgány k projednávání těchto přestupků byly ustanoveny drážní správní úřady. Na rozvoj drážní dopravy reaguje i legislativa České republiky v podobě vládního návrhu zákona ze dne 7. 11. 2018, kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů. Návrh zákona rozšiřuje mimo jiné okruh přestupků a stanoví sazby pokut, které

se za jejich spáchání uloží. Jde o přestupky, jejichž skutkové podstaty vychází z porušení nových povinností zaváděných návrhem zákona. U všech přestupků jsou stanoveny pouze horní hranice sazeb pokut. Jejich výše odpovídá typové závažnosti jednání, která naplňují skutkové podstaty jednotlivých přestupků. Posledním zákonem, kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách je zákon č. 367/2019 Sb., kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony, který nabyl účinnosti dne 15. 1. 2020.

Dne 1. července 2017 nabyl účinnosti zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů a zákon č. 251/2016 Sb., zákon o některých přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, který upravuje vybrané přestupky na různých úsecích veřejné správy. Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti a za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů obsahuje novou právní úpravu správního trestání a významně reformuje oblast přestupkového práva a je výsledkem dlouholetých snah o přejetí nového kodexu upravujícího problematiku přestupků a řízení o nich, na který právní praxe dlouho čekala. Předchozí zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích byl zrušen.

Bakalářská práce se skládá ze dvou částí, teoretické a praktické, které se dále dělí na jednotlivé kapitoly a podkapitoly. Teoretická část práce se věnuje řešení přestupků dle zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů v souvislosti se speciálním zákonem č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů. Podpůrně je čerpáno také ze zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů.

V praktické práci je provedena obsahová analýza vybraných případů, které byly projednány Drážním úřadem. V práci je uvedena statistická analýza přestupků projednaných ve správním řízení za roky 2015 až 2019, například z hlediska počtu oznámených přestupků, přestupků, které nabyly právní moci, zaplacených přestupků, odeslaných k exekučnímu řízení a přestupky mladistvých a nezletilých. Dále jsou statisticky vyhodnoceny počty mimořádných událostí včetně nehod, usmrcených a zraněných osob za roky 2015 až 2019 dle zveřejněných dat Drážní inspekce. Pomocí dotazníkového šetření je provedena analýza o povědomí chování osob v železničních stanicích a v kolejišti. V závěru práce jsou vyhodnoceny stěžejní poznatky a je podán návrh, jak lépe informovat veřejnost o problematice, závažnosti a možném ohrožení na úseku železniční dopravy, které by vedlo ke snížení množství případů nehod.

## **2 Cíl práce a metodika**

### **2.1 Cíl práce**

Hlavním cílem bakalářské práce je upozornit na přestupkové jednání fyzických osob, zejména mladistvých a nezletilých, na úseku železniční dopravy a zhodnotit přestupky dle současných právních předpisů. Na základě analýzy právní úpravy definovat pojmy související s přestupky fyzických osob na úseku železniční dopravy.

Cílem praktické části je analýza některých vybraných případů, které byly projednány Drážním úřadem. Vybrané případy spáchaných přestupků mají přiblížit veřejnosti rizika nerozvážného chování na železnici a následky nehod, jak v těchto případech správní orgán rozhoduje, jaké správní tresty může za takové jednání uložit. Nedílnou součástí je také rozbor přestupků projednaných Drážním úřadem ve správním řízení za uplynulé roky 2015 až 2019 a jejich statistické vyhodnocení. Cílem praktické části je také vyhodnocení mimořádných událostí včetně nehod, usmrcených a zraněných osob za roky 2015 až 2019 na základě zveřejněných dat Drážní inspekce a varovat tak před hrozícím nebezpečím. Dalším cílem praktické části je analýza povědomí nezletilých, mladistvých a veřejnosti o chování v železničních stanicích a v kolejišti pomocí dotazníkového šetření.

V závěru práce jsou vyhodnoceny stěžejní poznatky a je podán návrh, jak lépe informovat veřejnost o problematice, závažnosti a možném ohrožení na úseku železniční dopravy, které by vedlo ke snížení množství případů nehod.

### **2.2 Metodika**

Bakalářská práce bude obsahovat část teoretickou a část praktickou, které se budou dále dělit na jednotlivé kapitoly a podkapitoly. V teoretické části budou definovány pojmy související s přestupky fyzických osob na úseku železniční dopravy na základě analýzy zákonných norem, komentářů k zákonům, právních předpisů, odborné literatury a tištěných i internetových zdrojů. Ze zákonných ustanovení bude využit zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů v souvislosti se speciálním zákonem č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů. Podpůrně bude čerpáno také ze zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů a k definici některých pojmů bude využit zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů.

Na teoretickou část práce bude navazovat část praktická. V souvislosti s teoretickou částí bude proveden rozbor vybraných spáchaných přestupků na úseku železniční dopravy. Jedná se o přestupky fyzických osob, které se dopustí především porušení ustanovení § 50 zákona o dráhách. V této kapitole bude uvedeno pět případů přestupků, které byly projednány ve správním řízení. Výzkum bude proveden formou obsahové analýzy jednotlivých případů, jak v těchto případech správní orgán rozhoduje, jaké správní tresty může za takové přestupkové jednání uložit. Z hlediska zdrojů bude čerpáno ze spisového materiálu jednotlivých přestupků Drážního úřadu, který bude pro tuto práci poskytnut k nahlédnutí, rozboru, případně k vytvoření kopie materiálu. Všechny uvedené údaje budou zcela anonymní a v souladu s ochranou osobních údajů.

Praktická práce bude obsahovat také statistickou analýzou přestupků projednaných ve správním řízení za roky 2015 až 2019, například z hlediska počtu oznámených přestupků, přestupků, které nabyly právní moci, zaplacených přestupků, odeslaných k exekučnímu řízení a přestupky mladistvých a nezletilých. Pro tyto data bude zdrojem evidence přestupků Drážního úřadu, které budou získány přímo na Drážním úřadě.

Další statistická analýza bude z hlediska počtu mimořádných událostí včetně nehod, usmrcených a zraněných osob za roky 2015 až 2019. Data pro tuto část budou čerpána z webových stránek Drážní inspekce [www.dicr.cz](http://www.dicr.cz) a budou následně zpracována do grafů a vyhodnocena. K této kapitole bude připojena krátká analýza preventivních kampaní. Nejdříve budou uvedeny kampaně Drážní inspekce, které jsou zveřejněny na webových stránkách [www.dicr.cz](http://www.dicr.cz). Následovat budou kampaně Správy železnic, státní organizace, které jsou na webových stránkách [www.szdc.cz](http://www.szdc.cz) a některé další vybrané kampaně.

V praktické části bude použita metoda kvalitativního výzkumu povědomí nezletilých, mladistvých a veřejnosti o chování v železničních stanicích a v kolejišti pomocí dotazníkového šetření. Dotazník bude rozeslán prostřednictvím online dotazníku, který bude vytvořen na serveru [www.survio.cz](http://www.survio.cz). Dotazníkové šetření bude zcela anonymní a bude se skládat z pěti otázek, které budou rozlišovat strukturu respondentů dle jejich pohlaví, věku, místa bydliště, studia a dosaženého vzdělání. Dále bude následovat dalších 13 otázek, které budou souviset s pravidly chování v železničních stanicích a v kolejišti a riziky nerozvážného chování na úseku železniční dopravy. Data budou statisticky zpracována do grafů a vyhodnocena.

V závěru práce budou dle použitých metod syntézy a komparace vyhodnoceny stěžejní poznatky a navržena opatření, která mohou být přijata k odstranění nedostatků



nebo zlepšení právní úpravy. Budou podány návrhy, jakým způsobem informovat veřejnost o problematice, závažnosti a možném ohrožení na úseku železniční dopravy. Jak zlepšit označení zákazu vstupu do kolejiště v železničních stanicích a možné ochranné prvky v oblasti železnice.

### 3 Teoretická východiska

Teoretická část se zaměřuje především na vysvětlení základních pojmů. V úvodu je definován pojem přestupek. Práce se dále zabývá odpovědností fyzických osob za přestupkové jednání, zánikem odpovědnosti za přestupek a ukládáním správních trestů. Hlavním zdrojem pro tuto část je především zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů. Další část práce je věnována tématu dráha, vymezením pojmů souvisejících s neoprávněným jednáním fyzických osob v oblasti železniční dopravy. Dále se zaměřuje především na přestupky fyzických osob, které jsou uvedeny v zákoně č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů. Závěr teoretické části se zabývá projednáváním přestupků dle ZOPŘ a zahájením řízení o přestupku z moci úřední v návaznosti na zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů.

#### 3.1 Pojem přestupku

Pojem přestupek vymezuje ZOPŘ a je definován jako „*společensky škodlivý protiprávní čin, který je v zákoně za přestupek výslovně označen a který vykazuje znaky stanovené zákonem, nejde-li o trestný čin*<sup>1</sup>“. Definice přestupku je založena na materiálně-formálním pojetí. Aby tedy vznikla odpovědnost za přestupek, musí být naplněny následující znaky. Prvním znakem je protiprávnost. Protiprávní čin je třeba chápat jako čin, který je v rozporu s právem. Každý přestupek lze označit jako společensky škodlivý čin, tedy čin, který nějakým způsobem škodí společnosti. Dalším znakem je, že musí dojít k naplnění obecných znaků přestupku stanovených zákonem, jako jsou například věk, přičetnost atd. Posledním znakem přestupku je, že nesmí jít o trestný čin. Může nastat situace, kdy se budou překrývat znaky trestného činu a znaky přestupku, potom tento čin posuzujeme jako trestný čin.

---

<sup>1</sup> Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, § 5 Přestupek

## 3.2 Odpovědnost fyzické osoby za přešupek

### 3.2.1 Fyzická osoba jako pachatel

„Fyzická osoba je pachatelem, jestliže svým zaviněným jednáním naplnila znaky přešupku nebo jeho pokusu, je-li trestný<sup>2</sup>“. Pachatelem je rovněž fyzická osoba, která ke spáchání přešupku využila jiné fyzické osoby. Jedná se tedy o nepřímé pachatelství, kdy pachatel využije k provedení činu jiné osoby, která však nebude za přešupek odpovědná z důvodu nedostatečného věku nebo pro nepřičetnost. Stanoví-li tak zákon, je možné postihovat fyzickou osobu, která úmyslně organizovala spáchání přešupku, nabádala k jeho spáchání nebo pomohla a usnadnila spáchat přešupek jinému.

### 3.2.2 Zavinění

Dle ZOPŘ je k odpovědnosti fyzické osoby za přešupek vyžadováno zavinění. Ke spáchání přešupku stačí i zavinění z nedbalosti, kdy pachatel nechce způsobit následek a ani není srozuměn s tím, že jej způsobí. Pachatel spáchá přešupek z nedbalosti, jestliže věděl, že svým jednáním může porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem, ale spoléhal na to, že tento zájem neporuší nebo neohrozí. Dále může být spáchán přešupek z nedbalosti, když pachatel nevěděl, že svým jednáním může porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem, ale vzhledem k okolnostem a svým osobním poměrům měl situaci předvídat a dbát obvyklé míry opatrnosti.

Přešupek je spáchán úmyslně, v případě, že pachatel věděl, že jeho jednání může porušit zákon nebo zájem chráněný zákonem, nebo chtěl svým jednáním porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem. Úmysl je dán vždy složkou vědění a složkou vůle, zatímco u nedbalosti složka vůle chybí.

### 3.2.3 Věk

Pachatelem přešupku může být jen fyzická osoba, která je schopná nést důsledky správní odpovědnosti. ZOPŘ stanovuje že, „za přešupek není odpovědný ten, kdo v době jeho spáchání nedovršil patnáctý rok svého věku<sup>3</sup>“. Odpovědnost za přešupek nastává až v den, který následuje po dni dovršení patnáctých narozenin pachatele. Jestliže se osoba mladší patnácti let dopustí trestného činu, může mu soud uložit na základě výsledku

---

<sup>2</sup> Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přešupky a řízení o nich, § 13 Fyzická osoba jako pachatel

<sup>3</sup> Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přešupky a řízení o nich, § 18 Věk

pedagogicko-psychologického vyšetření některá opatření, která jsou uvedena v trestním zákoníku, např. zařazení do terapeutického, psychologického, výchovného programu nebo nařídít ochrannou výchovu.

### 3.2.4 Nepříčetnost

Ten, kdo pro svoji duševní poruchu není v době spáchání přestupku schopen rozpoznat protiprávnost svého jednání nebo své jednání ovládat, není za tento přestupek odpovědný. „*Duševní poruchou se rozumí mimo duševní poruchy vyplývající z duševní nemoci i hluboká porucha vědomí, mentální retardace, těžká asociální porucha osobnosti nebo jiná těžká duševní nebo sexuální odchylka*<sup>4</sup>“. Pouhá existence duševní poruchy bez příčinné souvislosti se spáchaným činem nezbavuje osobu příčetnosti, a tedy ani odpovědnost osoby za přestupek. V některých případech, i když pachatel trpí duševní poruchou, může být schopen rozpoznat protiprávnost svého jednání nebo toto jednání ovládat. Posouzení proto vyžaduje znalecký posudek.

Do stavu nepřičetnosti se může pachatel dostat i z nedbalosti užitím návykové látky. Trestní zákoník uvádí, že „*návykovou látkou se rozumí alkohol, omamné látky, psychotropní látky a ostatní látky způsobivé nepříznivě ovlivnit psychiku člověka nebo jeho ovládací nebo rozpoznávací schopnosti nebo sociální chování*<sup>5</sup>“. Tento stav však pachatele odpovědnosti nezbavuje.

## 3.3 Zánik odpovědnosti za přestupek

### 3.3.1 Důvody zániku

Dle ZOPŘ „*odpovědnost za přestupek zaniká uplynutím promlčecí doby, smrtí fyzické osoby, zánikem právnické osoby, nemá-li právního zástupce nebo vyhlášením amnestie*<sup>6</sup>“.

Pachatele za spáchání přestupku nelze postihnout, pokud nastane některý z výše uvedených důvodů. Jedná se o důvody nastávající v období od spáchání přestupku až do okamžiku, kdy je o přestupku pravomocně rozhodnuto. Je však potřeba odlišovat důvody zániku odpovědnosti za přestupek od okolností vylučujících protiprávnost, jako je

<sup>4</sup> Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, §123 Duševní porucha

<sup>5</sup> Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, §130 Návyková látka

<sup>6</sup> Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, § 29 Důvody zániku odpovědnosti za přestupek

například krajní nouze (čin, který není přestupkem, jestliže jím osoba odvrací nebezpečí přímo hrozící zájmu chráněnému zákonem), nebo nutná obrana (čin, který není přestupkem, jestliže jím osoba odvrací přímo hrozící nebo trvajícím útok na zájem chráněný zákonem).

Uplynutím promlčecí lhůty od spáchání přestupku zaniká správnímu orgánu povinnost přestupek projednat. Řízení o přestupku nelze vést s osobou, která zemřela. Odpovědnost za přestupek zaniká i u právnické osoby, která zanikla a nemá právního zástupce. Odpovědnost může zaniknout i vyhlášením amnestie, kterou ve věcech přestupků vyhláší prezident republiky. Okolnosti týkající se promlčecí doby, její délka, stavení a přerušení jsou uvedeny v kapitole 3.3.2 až 3.3.4 této práce.

### **3.3.2 Délka promlčecí doby**

K promlčení přestupku dojde uplynutím určité, zákonem stanovené, doby od jeho spáchání. Promlčením se rozumí uplynutí promlčecí lhůty, pokud nebylo právo v této době vykonáno. To znamená, že v řízení o přestupku již nelze pokračovat a musí být zastaveno. K uplynutí promlčecí doby může dojít ještě před zahájením řízení o přestupku. Potom musí správní orgán přestupek odložit. Odložením přestupku se podrobněji zabývá kapitola 3.17.3. Délka promlčecí doby může být buď jeden rok nebo až tři roky. K tříleté promlčecí době dochází, pokud je u přestupku stanovena horní hranice sazby pokuty alespoň 100 000 Kč, jedná se tedy o závažnější přestupky.

### **3.3.3 Běh promlčecí doby**

Začátek promlčecí lhůty je stanoven na následující den po dni spáchání přestupku. Nikoliv tedy den spáchání přestupku, jak by se mohlo zdát. Den spáchání přestupku definuje ZOPŘ jako „den kdy došlo k ukončení jednání, kterým byl přestupek spáchán”<sup>7</sup>. Když se pachatel dopustí více přestupků, pro každý z těchto přestupků běží promlčecí doba zvlášť, i když se projednávají ve společném řízení.

### **3.3.4 Stavení a přerušení promlčecí doby**

Promlčecí doba, jejíž délkou se zabývá kapitola 3.3.2 této práce může být v určitých případech stavena nebo přerušena.

---

<sup>7</sup> Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, § 31 Běh promlčecí doby

*Stavením promlčecí doby* se rozumí, že promlčecí doba neběží z důvodu překážky, která je stanovena v zákoně. Odstraněním překážky běh promlčecí doby pokračuje. Nenastává však nová promlčecí doba, ale dochází k pokračování již započtené promlčecí doby, která v době stavení neplynula. ZOPŘ uvádí čtyři důvody pro stavení promlčecí doby.

Jedním z důvodů je, že se pro ten samý skutek již vede trestní řízení, a proto se po dobu trestního řízení promlčecí doba staví. Jako příklad lze uvést případy, kdy např. při mimořádné události na železnici dojde ke střetu osoby s vlakovou soupravou a následně ke zranění, kdy nejdříve Policie České republiky zahájí úkony trestního řízení dle trestního zákoníku a později je skutek překvalifikován na přešupek a postoupen k vyřízení příslušnému správnímu orgánu. Dále se promlčecí doba staví, pokud správní orgán očekává, že dojde k uložení trestu obviněnému z přešupku i za jiný skutek v trestním řízení. Předpokládá se však, že správní trest za přešupek je bezvýznamný oproti trestu, který lze očekávat v trestním řízení. Do promlčecí doby se nezapočítává doba, kdy se vede o pravomocném rozhodnutí o spáchání přešupku soudní správní řízení. Ve správním soudnictví rozhoduje buď místně příslušný krajský soud nebo Nejvyšší správní soud. Posledním důvodem je pak doba, po kterou trvalo podmíněné upuštění od uložení správního trestu.

*Přerušení promlčecí doby* znamená, že tato doba je přerušena a okamžikem přerušení začíná plynout nová promlčecí doba. ZOPŘ uvádí tři zákonné důvody přerušení promlčecí doby. Prvním důvodem je oznámení o zahájení řízení o přešupku, tzn. buď doručením oznámení o zahájení řízení podezřelému z přešupku nebo ústním vyhlášením takového oznámení. Druhým důvodem přerušení promlčecí doby je vydání rozhodnutí, jímž je obviněný uznán vinným ze spáchání přešupku. Poslední skutečností, kdy může dojít k přerušení promlčecí doby jsou případy, kdy bylo vydáno rozhodnutí o schválení dohody o narovnání. Jedná se o dohodu, kterou dobrovolně uzavře obviněný s poškozeným. Obviněný uhradí poškozenému škodu a složí na účet správního orgánu peněžní částku určenou k veřejně prospěšným účelům.

ZOPŘ udává, že odpovědnost za přešupek zaniká nejpozději tři roky nebo pět let od jeho spáchání. Pětiletá hranice je stanovena u přešupků, jejichž horní hranice pokuty je alespoň 100 000 Kč. Po uplynutí této promlčecí doby odpovědnost za přešupek definitivně zaniká. Délka zániku promlčecí doby je zákonem stanovena i pro zvýšení efektivity řízení o přešupku, které nelze donekonečna protahovat. Nebude-li o přešupku v rámci promlčecí

doby pravomocně rozhodnuto, zastaví správní orgán řízení o přestupku, neboť došlo k zániku odpovědnosti za přestupek.

### 3.4 Ukládání správních trestů

#### 3.4.1 Určení druhu a výměry správního trestu

Podle nové právní úpravy se nyní používá termín „správní trest“ místo pojmu „sankce“ a má zdůrazňovat, že se jedná o sankci trestního charakteru. Uložení správního trestu je smyslem přestupkového řízení a druhy správních trestů, které lze za přestupek uložit, jsou taxativně stanoveny v ZOPŘ. Zákon upravuje následujících pět druhů správních trestů:

- a) napomenutí,
- b) pokutu,
- c) zákaz činnosti,
- d) propadnutí věci nebo propadnutí náhradní hodnoty,
- e) zveřejnění rozhodnutí o přestupku.

Správní orgán při ukládání správních trestů a při rozhodování o jejich výši uplatňuje institut správního uvážení<sup>8</sup>. Nejedná se tedy o volnou úvahu, ale o úvahu v rámci mezí, které jsou stanoveny zákonem. Správní trest je možné uložit samostatně nebo spolu s jinými správními tresty. Výjimkou je napomenutí, které nelze uložit spolu s pokutou.

Správní orgán se při rozhodování o druhu správního trestu a jeho výměře musí řídit určitými zásadami. Zejména musí dodržovat dva základní principy: princip zákonnosti a princip individualizace<sup>9</sup>. Uložené správní tresty by měly mít především preventivní (represivní) povahu. Při určení druhu správního trestu a jeho výměry musí správní orgán přihlídnout mimo jiné zejména k:

- **Povaze a závažnosti přestupku** – závažnost přestupku je dána stupněm společenské škodlivosti (tzv. materiální znak přestupku). V § 38 ZOPŘ jsou dány taxativně

---

<sup>8</sup> SKULOVÁ, Soňa. *Správní uvážení – základní charakteristika a souvislosti pojmu*. Brno: MU. 2003, 25 s. ISBN 80-210-3237-5.

<sup>9</sup> Ve smyslu čl. 6 Evropské úmluvy o ochraně lidských práv a základních svobod má každý právo, jedná-li se o občanská práva nebo závazky nebo trestní obvinění proti němu, aby tato věc byla spravedlivě, veřejně a v přiměřené lhůtě projednána nezávislým a nestranným orgánem zřízeným zákonem – tzv. právo na spravedlivý proces

okolnosti, které mají význam pro povahu a závažnost přestupku a tím vlastně pro jeho společenskou škodlivost. Jsou dány především:

- *Významem zákonem chráněného zájmu, který byl přestupkem porušen nebo ohrožen* – význam je nutné posuzovat ve vztahu ke všem okolnostem projednávaného přestupku.
- *Následkem spáchání přestupku* – správní orgán přihlédně například k tomu, jaká je výše způsobené škody.
- *Způsobem spáchání skutku* – správní orgán posuzuje, zda byl přestupek spáchán na místě veřejnosti přístupném, zda přestupek spáchal konáním nebo opomenutí apod.
- *Okolnostmi, za kterých byl přestupek spáchán* – okolnosti mohou být objektivní (místo, čas a doba trvání spáchaného skutku) nebo subjektivní (majetkové a osobní poměry pachatele) a mohou snižovat nebo zvyšovat stupeň společenské škodlivosti.
- *Míře zavinění* – pokud není vysloveně uvedeno, že je třeba zavinění úmyslné, postačí zavinění z nedbalosti. Je třeba posuzovat i jednotlivé druhy a formy zavinění např. jestli pachatel spáchal přestupek z nedbalosti.
- *Pohnutkám pachatele* – jedná se o motiv ke spáchání přestupku (např. nepřátelství, závist), nejčastěji půjde o podnět u úmyslných přestupků. Pohnutka může být okolností přitěžující i polehčující.
- *Délkou doby spáchání přestupku* – přichází v úvahu u přestupků, které vyžadují delší dobu k jejich spáchání (přestupky trvající, hromadné a pokračující).
- *Počtem jednotlivých dílčích útoků, které tvoří pokračování přestupků* – bude se jednat například o přestupky, kdy provozovatel provozuje dopravu bez licence, osoba dlouhodobě znečišťuje pozemek apod.

➤ **Přitěžujícím a polehčujícím okolnostem** – tyto okolnosti jsou uvedeny v § 39 a § 40 ZOPŘ a budou mít v konkrétním případě vliv na posouzení škodlivosti přestupku a obecná úprava vychází z právní úpravy trestního zákoníku<sup>10</sup>.

- *K přitěžujícím okolnostem* patří zejména spáchal-li pachatel více přestupků nebo spáchal-li přestupek opakovaně (tzv. recidiva), zneužije-li ke spáchání přestupku svého zaměstnání či funkce nebo spáchá-li přestupek např. na dítěti, osobě postižené nebo osobě vysokého věku.

---

<sup>10</sup> Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, § 42 Přitěžující okolnosti



- *K polehčujícím okolnostem* patří zejména spáchala-li přešupek osoba ve věku blízkém věku mladistvého. Zákon však neuvádí, co je věk blízký věku mladistvému. Posouzení tak bude záviset na uvážení správního orgánu v závislosti na procesu dospívání a dosažení sociální zralosti pachatele, která je individuální.
- **U spolupachatelů** musí orgán přihlédnout k tomu, jakou měrou jednání každý z nich přispěl ke spáchání skutku. I když pachatelé jednají společně, každý z pachatelů může naplnit jen některý ze znaků skutkové podstaty.
- **U fyzické osoby** musí orgán zejména přihlédnout k jejím osobním poměrům a také k tomu, zda a jakým způsobem byla již za shodné přešupkové jednání potrestána v jiném řízení. Dále musí přihlédnout k osobě pachatele a jeho osobním poměrům, tj. rodinné a majetkové poměry včetně jeho osobnosti, k jeho osobním vlastnostem a k jeho věku. Uložený správní trest by měl být pro obviněného citelný, ale ne likvidační.

### 3.4.2 Pokuta a napomenutí

Za přešupek může správní orgán uložit pouze takové správní tresty, které ukládá ZOPŘ nebo jiný zvláštní zákon, přičemž platí, že ZOPŘ je subsidiární k ostatním zákonům.

Pokutu je možné uložit ve výši, kterou stanoví zákon. Není-li výše pokuty stanovena zákonem, lze uložit pokutu do výše 1 000 Kč v souladu s ustanovením § 46 ZOPŘ a je splatná do 30 dnů od nabytí právní moci rozhodnutí, nestanoví-li správní úřad novou lhůtu (např. z důvodu vyšší částky pokuty).

Za přešupky fyzických osob na úseku železniční dopravy je nejčastěji ukládán správní trest pokuta nebo napomenutí. Výše správních trestů je stanovena v § 50 odst. 5 zákona o dráhách. Za přešupek lze uložit například pokutu do:

- 10 000 Kč
  - vstoupí-li fyzická osoba v rozporu s § 4a odst. 1 zákona o dráhách na dráhu a v obvodu dráhy na místa, která nejsou veřejnosti přístupná
  - nedbá-li v obvodu dráhy v rozporu s § 22 odst. 4 zákona o dráhách pokynu provozovatele dráhy

▪ 1 000 000 Kč

- provozuje-li fyzická osoba v ochranném pásmu dráhy činnost v rozporu s § 9 odst. 1 zákona o dráhách
- poruší nebo ohrozí provozování dráhy a drážní dopravy nebo poškodí součásti dráhy nebo součásti drážního vozidla
- úmyslně poškodí stavbu dráhy, stavbu na dráze nebo jiné zařízení, které je součástí této stavby, anebo úmyslně naruší činnost drážního zařízení nebo drážního vedení

Nejmírnějším správním trestem je napomenutí. Používá se při rozhodování o nejméně závažných přestupcích a má především výchovný charakter. Uložením napomenutí již nevzniká pachateli žádná povinnost (kromě povinnosti uhradit náklady řízení) a přestupek je tak vyřešen. Správní orgán při rozhodování přihlíží ke všem skutečnostem (např. projeví-li pachatel lítost, je-li ochoten uhradit škodu před zahájením přestupkového řízení nebo způsobí-li si svým přestupkovým jednáním újmu na zdraví) a má povinnost pachatele upozornit na důsledky protiprávního jednání, které mu podle zákona hrozí, při opakování podobného jednání <sup>11</sup>.

---

<sup>11</sup> Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, § 45 Napomenutí

### **3.5 Úvod do tématu dráhy**

Do 30. 6. 2006 upravoval skutkové podstaty přestupků v oblasti drah a drážní dopravy zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích v ustanovení § 23. Věcná příslušnost k projednávání těchto přestupků se řídila § 53 odst. 2 zákona o přestupcích. Obecní úřady s rozšířenou působností projednávaly přestupky ve věcech, které spravovaly a také ostatní přestupky, pokud k jejich projednání nebyly příslušné jiné správní orgány.

Od 1. 7. 2006 byly skutkové podstaty přestupků v oblasti drah a drážní dopravy upraveny zákonem č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů. Věcně příslušnými správními orgány k projednávání těchto přestupků byly ustanoveny drážní správní úřady (Ministerstvo dopravy a Drážní úřad).

### **3.6 Obvod dráhy**

Dráhou se rozumí cesta určená k pohybu drážních vozidel včetně pevných zařízení, která jsou potřeba pro uskutečnění bezpečné a plynulé drážní dopravy. Obvod dráhy lze definovat jako území, které je určené územním rozhodnutím pro umístění stavby dráhy. Obvod dráhy zaniká na základě pravomocného rozhodnutí o zrušení dráhy.

### **3.7 Ochrana dráhy**

V obvodu dráhy nikdo nesmí vykonávat podnikání bez povolení provozovatele dráhy a dále vstupovat na dráhu a v obvodu dráhy na místa, která nejsou veřejnosti přístupná. Všechna místa na dráze a v obvodu dráhy jsou veřejně nepřístupná. V zákoně jsou však uvedeny výjimky:

- je-li dráha vedena po pozemní komunikaci
- pokud se dráha kříží s pozemní komunikací, např. železniční přejezdy. Chodec musí před železničním přejezdem dbát své osobní bezpečnosti. Měl by se ujistit, zda může železniční přejezd bezpečně přejít. Chodec nesmí vstoupit na železniční přejezd, pokud přejezdové bezpečnostní zařízení vydává přerušovaný výstražný signál červenými světly, zvukový signál, pokud se sklápějí, jsou sklopeny nebo se zdvihají závory. Uvedené přestupky projednává obecní úřad obce s rozšířenou působností v souladu ustanovení § 55 a § 29 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších

předpisů. Při křížení železniční dráhy s pozemními komunikacemi má drážní doprava přednost před provozem na pozemních komunikacích

- prostor určený pro veřejnost jako jsou nástupiště a přístupové cesty k nim, prostor v budovách, kde jsou poskytovány služby související s drážní dopravou. Přístupové cesty k nástupišti jsou veřejnosti přístupné s výjimkou přechodu kolejí, když je dáována výstraha světelným nebo akustickým signálem výstražného zařízení, s výjimkou přechodu kolejí. Dále také pokud je bezprostředně vidět nebo slyšet drážní vozidlo, které křížuje přechod kolejí a pokynem provozovatele dráhy je zakázán přechod kolejí. Pokyn provozovatele dráhy je většinou řešen cedulí, která upozorňuje na zákaz vstupu do kolejiště, rozhlasem ve stanici atd. a nemusí být dán konkrétní osobě. Problematické bude v praxi rozlišit, kdy vozidlo je již bezprostředně vidět nebo slyšet, v případě, že osoba vstoupí do kolejiště a dopustí se tak přestupku, dle § 50 odst. 1 písm. a) zákona o dráhách. Do budoucna můžou nastat spory o tom, zda bylo vozidlo bezprostředně vidět nebo slyšet, pokud bude chtít správní orgán možného pachatele za jeho přestupkové jednání postihnout<sup>12</sup>
- veřejně přístupné účelové komunikace v obvodu dráhy
- volné plochy vzdálené nejméně 2,5 m od osy krajní koleje dráhy

### 3.8 Stavba dráhy a stavba na dráze

„Stavbou dráhy je stavba cesty určené k pohybu drážních vozidel a stavba, která rozšiřuje, doplňuje, mění nebo zabezpečuje dráhu bez ohledu, zda je v obvodu dráhy či nikoliv<sup>13</sup>“. Jedná se například i o drážní vedení a inženýrské sítě, které slouží k provozování dráhy a drážní dopravy.

„Stavba na dráze jsou všechny stavby a zařízení v obvodu dráhy, které nejsou stavbou dráhy, bez ohledu na účel, jemuž slouží<sup>14</sup>“. Jde například o budovy skladišť, upravené prostory pro nakládací a vykládací manipulace, obytné budovy, ale i informační, reklamní a propagační zařízení umístěné v obvodu dráhy.

---

<sup>12</sup> LOJDA, Jirí. *Zákon o dráhách: Komentář*. Praha: Wolters Kluwer ČR, a. s., 2017. 22-24 s. ISBN 978-80-7552-756-1.

<sup>13</sup> Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, § 5 Stavba dráhy a stavba na dráze

<sup>14</sup> Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, § 5 Stavba dráhy a stavba na dráze

### 3.9 Ochranné pásmo dráhy

Ochranné pásmo dráhy se nachází v prostoru po obou stranách dráhy. Hranice jsou vymezeny vodorovnou plochou, která je vedena:

- u dráhy celostátní (dráha, která slouží k mezinárodní a celostátní veřejné železniční dopravě) a u dráhy regionální (dráha, která slouží k veřejné železniční dopravě) 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy
- u dráhy celostátní, která je vybudovaná pro rychlost větší než 160 km/h, a u dráhy zkušební (dráha, která slouží ke zkušebnímu provozu) 100 m od osy krajní koleje, nejméně však 30 m od hranic obvodu
- u dráhy místní (dráha místního významu, která je oddělená od celostátní nebo regionální dráhy) a vlečky (dráhy, která slouží k vlastní potřebě provozovatele nebo jiného podnikatele a je zaústěná do celostátní nebo regionální dráhy) 30 m od osy krajní koleje
- u speciální dráhy (dráhy, která slouží k zabezpečení dopravní obslužnosti obce) 30 m od hranic obvodu dráhy, u tunelů speciální dráhy 35 m od osy krajní koleje
- u lanové dráhy 10 m od nosného lana, dopravního lana nebo osy krajní koleje
- u dráhy tramvajové a dráhy trolejbusové 30 m od osy krajní koleje nebo krajního trolejového drátu<sup>15</sup>

### 3.10 Povinnosti osob nacházející se na dráze a v obvodu dráhy

Osoby, které se nacházejí v obvodu dráhy, musí dbát své osobní bezpečnosti a řídit se pokyny provozovatele dráhy. Pokynem provozovatele dráhy se rozumí, že musí být pokyn udělen zaměstnancem provozovatele dráhy, např. výpravčím, nikoliv provozovatelem železniční dopravy, jako je průvodčí nebo strojvedoucí. Dále musí dbát pokynů k zajištění veřejného pořádku a ochrany majetku a jsou povinny vyvarovat se všeho, co by mohlo ohrozit provozování drážní dopravy a dráhy nebo takového jednání, které by mohlo způsobit vznik škody na drážním vozidle, součástech dráhy a narušit veřejný pořádek.

---

<sup>15</sup> Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, § 8 Ochranné pásmo dráhy

### 3.11 Porušení přepravního řádu a přepravních podmínek

Přepravní řády v souladu s ustanovením § 37 zákona o dráhách stanovují podmínky pro přepravu osob a jejich zavazadel v osobní drážní dopravě a věci v nákladní drážní dopravě. Jednou z povinností cestujícího je, že při nástupu, pobytu a výstupu z vlaku, by měl dbát své osobní bezpečnosti, bezpečnosti jiných osob a přiměřené opatrnosti, chovat se tak, aby neohrozil plynulost a bezpečnost drážní dopravy. Vztahy mezi dopravcem a cestujícím upravuje vyhláška Ministerstva dopravy č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu. Cestující poruší přepravní podmínky při přepravě například tím, že: otevírá za jízdy dveře vozidla, vyhazuje z vozidla předměty, za jízdy vystupuje nebo nastupuje do vozidla, zdržuje se v prostoru vyhrazeném pro osoby řídící vozidlo, poškozují vozidlo nebo zavazadla, způsobilé zpoždění vlaku atd.

### 3.12 Mimořádné události na železnici

Mimořádnou událostí se rozumí nehoda nebo incident, které narušily nebo ohrozily bezpečnost drážní dopravy a osob, bezpečnou funkci staveb nebo zařízení a životní prostředí. Nehoda je dle zákona chápána jako událost, jejíž následkem je smrt, újma na zdraví nebo jiná újma. Vážná nehoda je nehoda, jejímž následkem je smrt nebo újma na zdraví alespoň pěti osob nebo škoda velkého rozsahu. Incident je jiná událost, u které nedošlo ke smrti, újmě na zdraví nebo jiné újmě. Provozovatel dráhy a dopravce mají povinnost oznámit každou mimořádnou událost Drážní inspekci, vážnou nehodu a nehodu Policii České republiky. Dále musí zajistit místo mimořádné události a vyhotovit dokumentaci, uvolnit dráhu, zjistit příčiny a okolnosti vzniku mimořádných událostí a provádět opatření k jejich předcházení, odstraňovat zjištěné nedostatky při vzniku mimořádných událostí a jejich škodlivé následky <sup>16</sup>.

### 3.13 Přestupky fyzických osob dle zákona o dráhách

Fyzické osoby se nejčastěji dopouští přestupku dle ustanovení § 50 zákona o dráhách tím, že:

- „vstoupí v rozporu s § 4a odst. 1 na dráhu nebo v obvodu dráhy na místa, která nejsou veřejnosti přístupná“ (§ 4a odst. 1 viz kapitola 3.13.1)

---

<sup>16</sup> Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, § 49 Mimořádné události

- „*provozuje v ochranném pásmu dráhy činnost v rozporu s § 9 odst. 1*“ (viz kapitola 3.13.2)
- „*poruší nebo ohrozí provozování dráhy a drážní dopravy nebo poškodí součásti dráhy nebo součásti drážního vozidla*“
- „*úmyslně poškodí stavbu dráhy, stavbu na dráze nebo jiné zařízení, které je součástí této stavby, anebo úmyslně naruší činnost drážního zařízení nebo drážního vedení*“
- „*v rozporu s § 22 odst. 4 nedbá v obvodu dráhy pokynu provozovatele dráhy*<sup>17</sup>“ (§ 22 odst. 4 viz kapitola 3.13.5)

### **3.13.1 Neoprávněný pohyb osob v kolejišti a v obvodu dráhy**

Nejčastěji se fyzické osoby dopouštějí přestupku podle ustanovení § 50 odst. 1 písm. a) zákona o dráhách, když se zdržují a vstoupí na místa v obvodu dráhy a na dráhu, která nejsou veřejnosti přístupná. Jedná se především o přecházení kolejí v železničních stanicích, kdy lidé nevyužívají podchod při přecházení na jednotlivá nástupiště, a pohybují se v kolejišti na železniční trati. Jako příklad lze uvést železniční stanici Praha hlavní nádraží, kde si každý den zkracuje cestu z Vinohrad na Žižkov spousta lidí, zejména studentů. Riskují svůj život, když přecházejí koleje po služebním přechodu i přes zákaz vstupu. Často toto místo hlídá Policie České republiky, která je oprávněná za takový přestupek udělit pokutu příkazem na místě až do 10 000 Kč. V budoucnu by zde měl být vybudován podchod.

Dále se může jednat například o přespávání ve vagónech a v opuštěných drážních budovách, stanování v obvodu dráhy, lezení po vagónech. Mladí lidé se v dnešní době často baví adrenalinovými kousky, láká je dělat tzv. „selfie“<sup>18</sup> na neobvyklých a nebezpečných místech. Lezou po vagónech a neuvědomují si hrozící nebezpečí. Stačí se jen dostat lehce nad střechu vagónu a tělem člověka může projít až 25 tisíc voltů. Nemusí se ani dotknout drátů, které slouží k napájení vlaků. Kolem drátů se totiž nachází elektrický oblouk, který má dosah až 1,5 m. Většina případů končí celoživotními následky, v podobě

<sup>17</sup> Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, § 50 Přestupky fyzických osob

<sup>18</sup> Jedná se o autoportrét - fotografii sebe sama, kterou si osoba pořídila chytrým telefonem či digitálním fotoaparátem. Tyto fotografie jsou většinou publikovány na sociálních sítích.

rozsáhlého popálení těla, nebo smrtí. Zásah elektrickým proudem o vysokém napětí nepřežije až 30 % lidí.

V současnosti je také velmi oblíbené fotografování v kolejišti, kdy lidé chtějí získat zajímavé fotografie vlaků či drážních vozidel. Objevily se i případy, kdy si rodiče fotografovali své roční dítě v kufru v kolejišti na frekventované trati. Nebo konkrétní případ, kdy studentky Střední průmyslové školy kamenické a sochařské fotily v kolejišti umělecké fotografie aktů pro školní soutěž. Dokonce i skupina kandidátů nejmenované politické strany, která si nafotila v kolejišti své propagační fotografie.

Další velkou skupinou jsou osoby, které se pohybují v kolejišti za účelem spáchání sebevraždy, nebo jsou pod vlivem alkoholu, případně jiné návykové látky.

Lidé si také zkracují cestu tunely, např. cyklisté pod kopcem Vítkov v Praze, nebo se pohybují v kolejišti na železničních mostech.

### **3.13.2 Provozování činnosti v ochranném pásmu dráhy**

Fyzická osoba, která vykonává činnost v ochranném pásmu dráhy v rozporu s § 9 odst. 1 zákona o dráhách, se dopouští přestupku dle ustanovení § 50 odst. 1 písm. b) zákona o dráhách. V ochranném pásmu dráhy se můžou například zřizovat a provozovat stavby, střelnice, skladovat výbušniny, nebezpečné odpady, provozovat hornickou činnost, ale jen se souhlasem drážního správního úřadu a za podmínek, které stanoví.

### **3.13.3 Ohrožení provozu dráhy a drážní dopravy**

Fyzické osoby nejčastěji poruší nebo ohrozí provoz drážní dopravy a dráhy tím že, vstupují v obvodu dráhy na místa zakázaná, nedbají pokynů provozovatele dráhy a nedbají o svoji bezpečnost.

K ohrožení provozu dráhy a drážní dopravy dále dochází jízdou na vagónech a následným pádem do kolejiště, nástupem a výstupem z vlaků, které jsou již v pohybu, parkováním automobilů v blízkosti kolejiště, pokládáním překážek na koleje, jako jsou např. kameny, větve nebo různé předměty, pokusy o vniknutí do kabiny strojvedoucího, ale také přestupky osob jejichž domácí zvířata se dostanou do obvodu dráhy či kolejiště a ohrožují tak provoz dráhy a drážní dopravy.



### 3.13.4 Majetkové škody způsobené na železnici

Pokud fyzická osoba poškodí součásti dráhy nebo úmyslně poškodí stavbu dráhy, stavbu na dráze nebo zařízení, které je součástí, anebo naruší činnost drážního zařízení nebo vedení, dopustí se přestupku podle § 50 odst. 1 písm. c) nebo d) zákona o dráhách. V praxi se jedná nejčastěji o poškození závor, dopravního značení, poškození železničních vagónů, dále pak poškození staveb dráhy, jako například i posprejování stěn nebo pilířů mostů. Dále u některých druhů přestupků může vzniknout majetková škoda způsobená v souvislosti se spácháním určitých druhů přestupků, jako jsou nehody, při kterých dojde ke střetu vlakové soupravy s fyzickou osobou a následně ke zranění, a ohrožení provozu dráhy a drážní dopravy. Poškozené organizace (doprovci a Správa železnic, státní organizace) mohou uplatnit svůj nárok na úhradu škody v přestupkovém řízení. Většinou se jedná o náklady vzniklé zpožděním vlaků, jako jsou náklady na zavedení náhradní autobusové dopravy, náklady na přesčasy zaměstnanců, výjezdy hasičského záchranného sboru Správy železnic, státní organizace<sup>19</sup>, dále náklady na komisionální prohlídku stavu drážního vozidla a v neposlední řadě náklady spojené s plněním zákonné povinnosti zajistit šetření mimořádné události v drážní dopravě.

Pokud dojde k újmě na zdraví v důsledku srážky s vlakem, bude se zřejmě předpokládat, že k této újmě došlo výhradně zaviněním této osoby, viz judikatura. „*Poškozená sražená projíždějícím vlakem, která si byla vědoma poměrů na nádraží a vědomě si zkracovala cestu k bydlišti kolejištěm a nevyužila zabezpečenou trasu pro odchod od vlaku, si újmu způsobila výlučně svým zaviněním*<sup>20</sup>“. Nelze však ani přehlédnout možné spoluzavinění poškozeného.

### 3.13.5 Porušení pokynu provozovatele dráhy a závazného režimu pobytu ve stanici

Přestupku podle § 50 odst. 1 písmena e) zákona o dráhách se dopustí fyzická osoba, pokud nerespektuje v železniční stanici pokyn provozovatele dráhy, nerespektuje cedule, které upozorňují na zákaz vstupu do kolejiště, nebo hlášení železničního rozhlasu. Dále se přestupkového jednání dopouštějí osoby, které nedodržují závazný režim pobytu ve stanici. Pravidla pobytu ve stanici jsou vyvěšena v každé železniční stanici. Do prostoru stanice

<sup>19</sup> Na základě zákona o transformaci českých drah, státní organizace (zákon č. 77/2002 Sb.), došlo 31. 12. 2002 k zániku státní organizace České dráhy bez likvidace. K 1. 1. 2003 vznikly dvě nástupnické organizace, a to České dráhy, a. s., a Správa železnic, státní organizace

<sup>20</sup> Usnesení Ústavního soudu ze dne 3. 6. 2015, sp. zn. IV. ÚS 1213/15

není povolen vstup například osobám žebrajícím nebo osobám, které budí veřejné pohoršení. Je zakázáno jezdit zde na kolech, skateboardech a kolečkových bruslích a vstupovat na nástupiště bez platné jízdenky nebo vstupenky. (viz Příloha č. 1 - Závazný pokyn k pobytu v železniční stanici, Příloha č. 2 – Označení „zákaz vstupu do kolejiště“ např. v železniční stanici Praha - Radotín)

### **3.14 Projednávání přestupků fyzických osob ve správním řízení na úseku železniční dopravy**

Drážní úřad, jako příslušný drážní správní úřad, je podle ustanovení § 54 odst. 1 zákona o dráhách věcně příslušný k projednávání přestupků fyzických osob dle ustanovení § 50 zákona o dráhách na úseku železniční dopravy. Některé přestupky může též projednat Policie České republiky příkazem na místě. Nejčastěji se jedná o případy, kdy si osoby zkracují cestu přecházením kolejiště. Přestupky ve věcech dráhy tramvajové, trolejbusové, lanové a speciální projednávají obce, v jejichž územním obvodu se příslušná dráha nachází, v souladu s ustanovením § 57 zákona o dráhách.

### **3.15 Účastníci řízení**

Zákon ZOPŘ uvádí tři možné účastníky řízení, a to:

- obviněný
- poškozený
- vlastník věci, která má být zabrána

Obviněný je vždy účastníkem řízení o přestupku. Poškozený a vlastník nemusí být vždy účastníkem řízení, jen v případě, když uplatní nárok na náhradu škody nebo na vydání bezdůvodného obohacení nebo v případě, když se bude jednat o věc, která může být zabrána v rámci ochranného opatření. Poškozený a vlastník věci mají plná procesní práva, ale mají omezený rozsah působnosti pouze ve věci, která se jich týká. Například poškozený má právo podat odvolání proti rozhodnutí, ale pouze proti výroku o nároku na náhradu škody. Pokud správní orgán učiní proti podezřelému první úkon v řízení (oznámení o zahájení řízení, nebo vydá příkaz ve zkráceném příkazním řízení) stává se z podezřelého obviněný.

Obviněný má právo odvolat se v plném rozsahu. Zákon uvádí dvě základní zásady, které se týkají postavení obviněného. První zásadou je presumpce nevinoty, to znamená, že

jestliže není pravomocným rozhodnutím vyslovena vina obviněného, hledí se na něj, jako by byl nevinný. Tato zásada je stanovena v Listině základních práv a svobod nebo také v Mezinárodním paktu o občanských a politických právech. Druhou zásadou je zásada *in dubio pro reo* (v pochybnostech ve prospěch viníka), to znamená, že má-li správní orgán pochybnosti musí rozhodnout vždy ve prospěch obviněného.

Poškozeným se potencionální poškozená osoba, tj. osoba, které byla spácháním přestupku způsobena škoda (majetková újma), stává v okamžiku uplatnění nároku na náhradu škody nebo nároku na vydání bezdůvodného obohacení u správního orgánu. Správní orgán má za povinnost bezodkladně vyrozumět tuto osobu o možnosti uplatnit její nárok a současně ji poučí, že může nárok uplatnit nejpozději při prvním ústním jednání nebo v jiné stanovené lhůtě. Jestliže poškozená osoba již uplatnila svůj nárok v předcházejícím trestním řízení, stává se poškozeným v okamžiku zahájení řízení a správní orgán ji už nemusí vyrozumívát. Nehmotná škoda je projednávána v občanskoprávním řízení. Poškozený má právo uplatnit nárok na nahlížení do spisu, vyjádření se před vydáním rozhodnutím o přestupku nebo k jeho podkladům.

### 3.16 Osoby s vybranými procesními právy

Tyto osoby nejsou účastníky řízení a nemají tak ani procesní práva účastníka řízení. Jedná se o zákonného zástupce a opatrovníka mladistvého obviněného a orgán sociálně-právní ochrany dětí. „Mladistvým je ten, kdo v době spáchání přestupku dovršil patnáctý rok a nepřekročil osmnáctý rok svého věku<sup>21</sup>“. Tyto subjekty však mají procesní práva, jako by byly účastníky řízení. Mají právo na vyrozumění o zahájení řízení, navrhnout důkazy, nahlížet do spisu, právo účastnit se ústního jednání a v řízení vyjádřit své stanovisko. Dále mají právo vyjádřit se před vydáním rozhodnutí k jeho podkladům, odvolat se ve prospěch mladistvého. Smyslem těchto subjektů je podpora práv a oprávněných zájmů mladistvého obviněného v řízení o přestupku.

---

<sup>21</sup> Zákon č. 250/2016 Sb. o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, § 55 Mladistvý

## 3.17 Postup před zahájením řízení

### 3.17.1 Oznámení o přestupku

Toto ustanovení upravuje povinnost orgánu policie nebo jiného správního orgánu oznámit příslušnému správnímu orgánu podezření ze spáchání přestupku, nejsou-li k projednání sami příslušní. Oznámení by mělo být učiněno bezodkladně a ze zákona musí splňovat určité náležitosti. Mělo by být co nejúplnější, aby mohl správní orgán posoudit, zda je možné zahájit řízení o přestupku nebo přestupkovou věc odložit. V oznámením by mělo být zejména uvedeno jméno podezřelého z přestupku, popis skutku, místo a čas spáchání přestupku, jakou skutkovou podstatu v přestupkovém jednání podezřelého spatřují, popřípadě zákonné ustanovení, dále pak důkazní prostředky.

Je-li přestupek oznámen správnímu orgánu orgánem policie ve zvláštních případech, učiní policie opatření ke zjištění osoby podezřelé ze spáchání přestupku, např. lustrací v úřední evidenci, předvoláním k podání vysvětlení. Provede místní šetření, zajistí důkazní prostředky, jako. fotodokumentaci, videozáznamy, znalecké posudky, úřední záznamy o podání vysvětlení podezřelých nebo svědků, výpisy ze zdravotní dokumentace apod<sup>22</sup>.

Jedná se zejména o přestupky proti veřejnému pořádku, proti občanskému soužití (v jehož důsledku došlo k ublížení na zdraví z nedbalosti), proti majetku, proti pořádku ve státní správě a územní samosprávě, ve státní správě v působnosti Policie České republiky a Vojenské policie, dále pak o přestupky podle zákona o silničním provozu nebo na úseku požární ochrany, nebo o přestupky o nichž to stanoví jiný zákon.

Orgán policie přikládá k oznámení úřední záznam o zjištěných skutečnostech a je povinen nejpozději do 30 dnů ode dne, kdy se o přestupku dozví, oznámit věc příslušnému správnímu orgánu, pokud jednání vykazuje znaky přestupku a nejedná se o trestní čin. Policie věc může odložit v případě, že přestupek nejde projednat, není-li dáno podezření z přestupku, nezjistí-li do 30 dnů, od doby, kdy se o přestupku dozvěděla, skutečnosti, které by odůvodňovaly podezření proti určité osobě. Pokud uvedené důvody pro odložení pominou, věc oznámí. Dále je policejní orgán povinen do 30 dnů vyrozumět oznamovatele přestupku o provedených opatřeních, pokud o to oznamovatel požádá.

---

<sup>22</sup> Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, § 73 Oznamování přestupku

### 3.17.2 Předání věci pro nepřislusnost

Zjistí-li správní orgán před zahájením řízení, ale i v průběhu řízení, že není k projednání věci příslušný, věc bezodkladně předá buď orgánu v trestním řízení (Policii České republiky, státnímu zástupci), jestliže má podezření, že se jedná o trestní čin, nebo orgánu, který je podle jiného zákona příslušný k projednání přestupkové věci. O předání věci se provádí usnesení, které se zaznamenává do spisu a není možné proti němu podat odvolání. Správní orgán odešle spis orgánu příslušnému k projednání přestupkové věci včetně původního dopisu, ve kterém uvede důvody pro postoupení věci.

### 3.17.3 Odložení

Jestliže po prostudování spisového materiálu správní orgán neshledá důvod pro zahájení řízení o přestupku, který mu byl oznámen, věc usnesením odloží. Důvody pro odložení jsou taxativně dány v ustanovení § 76 ZOPŘ a v podstatě jsou shodné s důvody pro zastavení řízení podle ustanovení § 86 výše uvedeného zákona. Nejčastějšími důvody pro odložení věci jsou případy kdy:

- odpovědnost za přestupek zanikla
- správní orgán nezjistí do 60 dnů, ode dne, kdy se o přestupku dozvěděl skutečnosti, které odůvodňují zahájení řízení proti určité osobě
- došlé oznámení neodůvodňuje zahájení řízení o přestupku nebo předání věci (nebyla-li naplněná skutková podstata přestupku porušením ustanovení příslušného zákona)
- podezřelý z přestupku nedovršil patnáctý rok svého věku v době spáchání skutku
- podezřelý z přestupku nebyl za přestupek odpovědný v době spáchání skutku pro nepřičetnost
- fyzická osoba podezřelá ze spáchání přestupku zemřela

Tyto případy správní orgán odloží usnesením, které se pouze zaznamená do spisu. V případě odložení přestupku podezřelé osoby, která nedovršila patnáctý rok, tuto skutečnost správní orgán oznámí orgánu sociálně-právní ochrany dětí, zákonnému zástupci nebo opatrovníku dítěte, včetně popisu skutku.

Dále správní orgán může věc usnesením odložit v případě, že správní trest, který je možné za přestupek uložit je bezvýznamný vedle trestu, který byl osobě podezřelé z přestupku uložen v trestním řízení za jiný skutek. Toto fakultativní odložení je možné považovat za jisté vyjádření zásady subsidiarity postihu podle přestupkového práva, jako

příklad lze uvést, jestliže je někdo stíhán pro trestný čin krádeže a současně pro přestupek proti veřejnému pořádku. Podezřelému z přestupku již ale musí být trest v trestním řízení uložen, tj. rozsudek musí být v právní moci, což je změna oproti předchozí právní úpravě uvedené v ustanovení § 6 odst. 2 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů<sup>23</sup>. Dále může správní orgán věc odložit, pokud podezřelý z přestupku spáchal jedním skutkem více přestupků, které nebyly projednány ve společném řízení a správní orgán již uložil správní trest za některý z nich a tento uložený správní trest je možné považovat za dostačující. Tato usnesení se oznamují podezřelému z přestupku (popřípadě osobě přímo postižené spácháním přestupku) je-li správnímu orgánu známa.

### 3.18 Zahájení řízení z moci úřední

Správní orgán zahájí řízení o každém přestupku, o kterém se dozví (i z vlastní činnosti) a postupuje v řízení z moci úřední. Nový zákon na rozdíl od předchozí právní úpravy účinné od 30. 6. 2017 neupravuje lhůtu k zahájení řízení o přestupku. Správní orgán je povinen vyřídit věci bez zbytečných průtahů v souladu s ustanovením § 6 odst. 1 SŘ. Řízení je zahájeno doručením oznámení o zahájení řízení podezřelému (nikoliv kterémukoliv účastníkovi řízení, je-li jich více) nebo ústním vyhlášením takového oznámení. Oznámení o zahájení řízení o přestupku je vznesením trestního obvinění. Společné řízení je zahájeno doručením oznámení všem podezřelým. Podkladem pro zahájení řízení je podnět, např. oznámení policie<sup>24</sup>. Oznámení by mělo obsahovat popis skutku, o kterém má být v řízení rozhodováno a jeho předběžnou právní kvalifikaci. Správní orgán musí obviněného vyrozumět, jestliže v průběhu řízení změní právní kvalifikaci skutku.

### 3.19 Ústní jednání a doručování

Na rozdíl od předchozí právní úpravy neukládá ZOPŘ povinnost správnímu orgánu konat o přestupku ústní jednání. Správní orgán se tak sám rozhodne, zda ústní jednání nařídí. Je však povinen poučit obviněného a poškozeného o právu žádat nařízení ústního jednání. Správní orgán je ale povinen ústní jednání nařídít:

- je-li obviněným z přestupku mladistvý

---

<sup>23</sup> KUČEROVÁ, Helena, HROZINKOVÁ, Eva. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich a zákon o některých přestupcích: s komentáři a judikaturou*. Praha: Legas, 2017. 413 s. ISBN 978-80-7502-211-0.

<sup>24</sup> Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, § 42 Přijímání podnětů k zahájení řízení

- je-li to nezbytné pro zjištění stavu věci (zejména u přestupků proti majetku, veřejnému pořádku a občanského soužití)
- na požádání obviněného nebo poškozeného

K ústnímu jednání správní orgán předvolá všechny účastníky řízení. Ústní jednání je možné konat bez přítomnosti obviněného, ale jen tehdy, jestliže byl řádně předvolán nebo pokud se na předvolání nedostaví bez náležité omluvy nebo bez dostatečného důvodu.

Předvolání musí být doručeno do vlastních rukou s dostatečným nejméně pětidenním předstihem v souladu s ustanovením § 49 SŘ a musí být vždy doručeno do vlastních rukou adresáta. Doručování ve správním řízení, tedy i v řízení o přestupku je obecně upraveno v § 19 – § 26 subsidiárního SŘ. Správní orgán při doručování fyzické osobě musí dodržet následující posloupnost:

- 1) doručení na místě (při úkonu)
- 2) datová schránka
- 3) adresa sdělená pro doručování
- 4) adresa trvalého pobytu<sup>25</sup>

Pokud obviněný souhlasí s konáním ústního jednání bez vlastní přítomnosti, toto musí písemně sdělit správnímu orgánu. Omluva z ústního jednání by měla být včasná, ještě před zahájením ústního jednání a důvod by měl být dostatečný, např. hospitalizace v nemocnici, zahraniční služební cesta. Posouzení důvodu záleží na správním orgánu.

### **3.19.1 Protokol**

O ústním jednání se sepisuje protokol. Náležitosti protokolu jsou uvedeny v § 18 odst. 2 SŘ. Jedná se zejména o místo, čas, označení úkonů, které jsou předmětem zápisu, označení správního orgánu, jméno, příjmení a funkci oprávněné úřední osoby, údaje, které umožňují identifikaci přítomných osob atd. Vyhotovený protokol podepisuje oprávněná úřední osoba a následně všechny přítomné fyzické osoby. V protokolu se zaznamenají i případné námitky proti jeho obsahu.

---

<sup>25</sup> JEMELKA, Luboš. PONDĚLÍČKOVÁ, Klára. BOHADLO, David. *Správní řád: komentář*, 6. vydání. Praha: C. H. Beck, 2019. 143 s. ISBN 978-80-7400-751-4

### 3.19.2 Dokazování

Dokazování je jednou z nejdůležitějších částí správního řízení. Lze ho charakterizovat jako postup, kterým je možné existenci určité skutečnosti buď prokázat nebo vyvrátit na základě provedených důkazních prostředků<sup>26</sup>. Jedná se zejména o prostředky, které slouží ke zjištění určitých skutečností jako je důkaz listinou, důkaz ohledáním, důkaz svědeckou výpovědí, důkaz znaleckým posudkem apod. Zákon ZOPŘ nově oproti správnímu řádu zavádí další důkazní prostředek – výslech obviněného. Správní orgán může provést výslech obviněného, je-li to nezbytné k uplatnění jeho práv. Obviněný má právo nevypovídat a správní orgán nesmí nutit obviněného k výpovědi nebo doznání. Účastníci řízení mají právo klást otázky sobě navzájem, svědkům a znalcům. Zákonný zástupce, opatrovník mladistvého obviněného i orgán sociálně-právní ochrany dětí mají také právo klást otázky.

### 3.19.3 Rozhodnutí

Účelem přestupkového řízení je vydání rozhodnutí ve věci přestupku. Správní orgán rozhodnutím zakládá, mění nebo ruší práva nebo povinnosti určené osobě. Rozhodnutí se vyhotovuje zpravidla písemně a obsahuje část výrokovou, odůvodnění a poučení účastníků.

Výroková část je jednou ze základních a nejdůležitějších částí rozhodnutí. V této části se uvede řešení otázky, která je předmětem řízení, právní ustanovení, podle nichž bylo rozhodováno a označení účastníků podle § 27 odst. 1 SŘ. Uvede se zde také lhůta ke splnění ukládané povinnosti. Výroková část může obsahovat i více výroků. Jestliže správní orgán uzná pachatele vinným ze spáchání přestupku, uloží mu za přestupek správní trest. V případě ústního jednání uloží obviněnému ještě povinnost uhradit náklady řízení a byla-li v souvislosti se spácháním přestupku způsobena majetková škoda, uloží ještě povinnost nahradit škodu poškozenému.

Další částí rozhodnutí je odůvodnění. Zde se uvedou důvody výroku, podklady pro jeho vydání, úvahy, jimiž se správní orgán řídil při výkladu správních předpisů a při vyhodnocování podkladů a dále informace, jak se správní orgán vypořádal s vyjádřením účastníků k podkladům rozhodnutí, s jejich návrhy a námitkami.

---

<sup>26</sup> Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, § 51 Dokazování



Poslední částí rozhodnutí je poučení, ve kterém se uvede, je-li možné proti rozhodnutí podat odvolání, v jaké lhůtě a od kterého dne se tato lhůta počítá, u jakého správního orgánu je možné odvolání podat a který správní orgán o něm rozhoduje.

#### **3.19.4 Zastavení řízení**

Správní orgán zastavuje řízení vždy usnesením na rozdíl od právní úpravy účinné do 30. 6. 2017. Usnesení se buď poznamená pouze do spisu nebo se oznámí účastníkům řízení v souladu s ustanovením § 86 ZOPŘ. Toto ustanovení je ustanovením speciálním k § 66 SŘ, který upravuje zastavení řízení ve správním řízení pouze obecně. Správní orgán nejčastěji zastavuje řízení jestliže:

- odpovědnost za přestupek zanikla
- spáchání skutku o němž se vede řízení nebylo obviněnému prokázáno
- skutek o němž se vede řízení se nestal nebo není přestupkem
- skutek nespáchal obviněný
- obviněný v době spáchání skutku nedovršil patnáctý rok svého věku
- obviněný zemřel atd.

Správní orgán může také řízení zastavit, jestliže správní trest, který lze uložit za přestupek je bezvýznamný vedle trestu, který byl obviněnému uložen v trestním řízení za jiný skutek. Jestliže správní orgán zastaví řízení obviněné osoby, která v době spáchání skutku nedovršila patnáctý rok, je povinen tuto skutečnost oznámit zákonnému zástupci nebo opatrovníkovi dítěte a orgánu sociálně-právní ochrany dětí.

#### **3.20 Příkaz**

O přestupku může správní orgán rozhodnout i příkazem. Písemný příkaz vydá nemá-li pochybnosti o tom, že se pachatel přestupku dopustil. Jedná se o zkrácené přestupkové řízení „příkazní řízení“, jehož cílem je urychlit a zkrátit projednání přestupku. Příkaz o přestupku je vydáván v souladu s ustanovením § 150 SŘ a jeho vydání může být prvním úkonem v řízení. Příkaz je zvláštním druhem rozhodnutí a musí obsahovat stejné náležitosti jako rozhodnutí, tj. výrok, odůvodnění a poučení. Dle poslední novelizace správního řádu nemusí příkaz obsahovat odůvodnění v případě, není-li vydání příkazu prvním úkonem v řízení. Příkazem lze uložit správní trest napomenutí, pokuty, zákazu činnosti, nebo propadnutí věci nebo náhradní hodnoty.

*„Příkazem nelze rozhodnout*

- a) v řízení zahájeném se souhlasem osoby přímo postižené spácháním přestupku*
- b) o nároku na náhradu škody nebo nároku na vydání bezdůvodného obohacení,  
nebo*
- c) má-li být uložen správní trest mladistvému, vyjma správního trestu pokuty  
ukládaného příkazem na místě, nebo osobě s omezenou svéprávností<sup>27</sup>“*

Příkazní řízení je zahájeno oznámením (doručením) příkazu obviněnému. Ten může proti příkazu podat odpor ve lhůtě 8 dnů ode dne oznámení příkazu. Podáním odporu se příkaz ruší a řízení pokračuje. Podá-li obviněný proti příkazu odpor, platí zásada zákazu reformace *in peius* tzn. zákaz změny rozhodnutí k horšímu. Správní orgán nemůže v novém rozhodnutí uložit jiný druh správního trestu nebo vyšší výměru správního trestu, než jaký byl obviněnému uložen příkazem. Může také uložit správní trest napomenutím. Dojde-li v průběhu řízení ke změně právní kvalifikace skutku, výše uvedená zásada se neuplatní, protože je rozhodováno o jiném přestupku.

Drážní úřad při projednávání přestupků fyzických osob na úseku železniční dopravy využívá především zkrácenou formu příkazního řízení.

---

<sup>27</sup> Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, § 90 Příkaz

## 4 Praktická práce

Praktická část práce navazuje na část teoretickou, ve které byly definovány základní pojmy a ustanovení. Na základě teoretické části je proveden rozbor některých vybraných případů přestupků, které byly projednány Drážním úřadem. V práci je uvedena statistická analýza přestupků projednaných ve správním řízení za roky 2015 až 2019. Je zkoumán například počet oznámených přestupků, přestupků, které nabyly právní moci, zaplacených přestupků, odeslaných k exekučnímu řízení a přestupky mladistvých a nezletilých. Dále jsou statisticky zhodnoceny počty mimořádných událostí včetně nehod, usmrcených a zraněných za roky 2015 až 2019 na základě zveřejněných dat Drážní inspekce. Pomocí dotazníkového šetření je provedena analýza o povědomí chování osob v železniční stanici a v kolejišti. V závěru práce jsou dle použitých metod syntézy a komparace vyhodnoceny stěžejní poznatky a navržena opatření, která mohou být přijata k odstranění nedostatků nebo zlepšení právní úpravy. Jsou podány návrhy, jakým způsobem informovat veřejnost o problematice, závažnosti a možném ohrožení na úseku železniční dopravy. Jak zlepšit označení zákazu vstupu do kolejiště v železničních stanicích a možné ochranné prvky v oblasti železnice.

### 4.1 Projednávání přestupků na úseku železniční dopravy v praxi

V teoretické části v kapitole 3.13 Přestupky fyzických osob dle zákona o dráhách jsou uvedeny přestupky fyzických osob, které se nejčastěji dopustí porušení ustanovení § 50 zákona o dráhách. V této kapitole je uvedeno pět případů přestupků spáchaných v obvodu dráhy České republiky projednaných ve správním řízení. Výzkum je proveden formou obsahové analýzy jednotlivých případů, jak v těchto případech správní orgán rozhoduje, jaké správní tresty může za takové přestupkové jednání uložit. Z hlediska zdrojů je čerpáno ze spisového materiálu jednotlivých přestupků Drážního úřadu, který byl pro tuto práci poskytnut k nahlédnutí, rozboru, případně k vytvoření kopie materiálu. Všechny uvedené údaje jsou zcela anonymní a v souladu s ochranou osobních údajů.

#### 4.1.1 Kazuistika č. 1

Prvním vybraným případem je případ spáchání přestupku podle § 50 odst. 1 písm. a) zákona o dráhách, kdy se fyzické osoby nejčastěji dopouští přestupků tím, že se zdržují a vstoupí na místa v obvodu dráhy a na dráhu, která nejsou veřejnosti přístupná. Ze

spáchání přestupku byl obviněn šestnáctiletý mladistvý, který v železniční stanici v Plzni – jižní nádraží vylezl společně se svým kamarádem na nákladní železniční vagón za účelem pořízení selfie fotografie na Facebook<sup>28</sup>. Nad vagónem se nacházelo trakční vedení, proto následně došlo k elektrickému výboji z elektrifikačního zařízení a tímto k zásahu elektrickým proudem a k následným rozsáhlým popáleninám a pádu kamaráda mladistvého na nárazník železničního vozidla. V uvedené přestupkové věci bylo Drážním úřadem zahájeno s mladistvým ústní jednání na Úřadě městského obvodu Plzeň 3 za přítomnosti jeho zákonného zástupce a orgánu vykonávajícího sociálně právní ochranu dětí. Na základě rozhodnutí Drážního úřadu byl mladistvý uznán vinným ze spáchání přestupku. Bylo přihlédnuto k věku mladistvého, tragickým okolnostem celé události, při které došlo k velmi vážným zraněním. Drážní úřad uložil obviněnému za uvedený přestupek pouze napomenutí dle § 35 písm. a) ZOPŘ a povinnost uhradit náklady řízení v paušální částce 1 000 Kč. Přestupek zraněného mladistvého byl usnesením odložen dle § 76 odst. 5 písm. b) ZOPŘ, neboť při prověřování všech poznatků k osobě mladistvého bylo zjištěno, že je již trestně stíhán pro porušení ustanovení § 187 odst. 1 trestního zákoníku a správní trest, který lze za přestupek uložit by byl bezvýznamný vedle trestu, který bude podle očekávání uložen osobě podezřelé z přestupku za jiný čin v trestním řízení. (viz kapitola 3.17.3 Odložení)

**Obrázek č. 1 - Železniční vagón, na který lezli mladiství**



Zdroj: spisový materiál Drážního úřadu

<sup>28</sup> Společenský webový systém, který slouží k tvorbě sociálních sítí, komunikaci mezi uživateli a sdílení multimediálních dat.

#### 4.1.2 Kazuistika č. 2

U dalšího případu, který Drážní úřad projednal došlo k porušení ustanovení § 50 odst. 1 písm. d) zákona o dráhách, kterého se dopustila obviněná mladistvá ve Vyškově – Nosálovicích tím, že úmyslně narušila činnost drážního zařízení. Mladistvá spouštěla výstražnou signalizaci na přejezdovém zabezpečovacím zařízení č. P7193, kdy propojením izolovaného kolejového obvodu přiložením drobných mincí uvedla toto zařízení v činnost, aniž by v uvedené době měl tímto železničním přejezdem projíždět vlak. Společně s obviněnou byly obviněny i další dvě spolupachatelky, které se též zdržovaly v blízkosti železničního přejezdu za účelem se společným úmyslem spuštění signalizačního zařízení se závorami přiložením drobných mincí. Na základě záznamu poruch bylo zjištěno celkem 18 případů narušení činnosti zabezpečovacího zařízení v období cca jednoho měsíce. V rámci opatření byla v místě instalována fotopast<sup>29</sup>, kdy se v jednom případě podařilo zachytit pachatele a fotografie byla poskytnuta policii. Policii České republiky se podařilo pachatele zadržet a přestupek byl oznámen Drážnímu úřadu k projednání. S obviněnými dívkami bylo v dané věci zahájeno ústní jednání za přítomnosti zákonného zástupce mladistvé. Obviněné uvedly, že vše dělaly pouze ze zvědavosti, ani ne tak pro zábavu. Chtěly se přesvědčit, zda je možné spustit signalizační zařízení se závorami na železničním přejezdu přiložením kovu nebo mincí na koleje. Rozhodnutím Drážního úřadu byl obviněné a spolupachatelkám uložen podle ustanovení § 35 písm. b), § 46 ZOPŘ a dle ustanovení § 50 odst. 5 písm. c) zákona o dráhách správní trest pokuty ve výši 4 000 Kč a dále v souladu s ustanovením § 95 odst. 1 ZOPŘ byla všem uložena povinnost nahradit paušální část nákladů řízení stanovené vyhláškou č. 520/2005 Sb., o rozsahu hotových výdajů a ušlého výdělku, které správní orgán hradí jiným osobám, a o výši paušální částky nákladů řízení, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška č. 250/2005 Sb.“) ve výši 1 000 Kč.

---

<sup>29</sup> Automaticky fungující digitální zařízení navržené pro pořízení fotografií nebo krátkých videí na základě pohybu detekovaném PIR čidlem.

**Obrázek č. 2 - Přiložené mince na kolejišti**



Zdroj: spisový materiál Drážního úřadu

**Obrázek č. 3 - Fotografie z fotopasti**



Zdroj: spisový materiál Drážního úřadu

#### **4.1.3 Kazuistika č. 3**

Třetí vybraný případ byl spáchán na železniční trati Strakonice – Volary mezi dopravnou D3 Bohumilice v Čechách a dopravnou D3 Čkyně, kde došlo k mimořádné události. Obviněný se dopustil přestupku podle ustanovení § 50 odst. 1 písm. a) a c) zákona o dráhách, kdy z nedbalosti nevědomé se zdržoval v rozporu s ustanovením § 4a odst. 1 zákona o dráhách na dráze a v obvodu dráhy na místech, která nejsou veřejnosti přístupná a svým jednáním ohrozil provozování drážní dopravy, když vjel jako řidič čtyřkolky do obvodu dráhy v době, kdy místem projížděl vlak č. Pn 58789. Následně došlo ke střetu uvedeného vlaku a čtyřkolky, přičemž obviněný utrpěl újmu na zdraví. Obsah zaslané spisové dokumentace od Policie České republiky, Obvodního oddělení Vimperk nasvědčoval tomu, že v souvislosti s předmětným jednáním podezřelého mohla být způsobena majetková škoda, proto Drážní úřad vyrozuměl potenciálního poškozeného –

Správu železnic, státní organizaci, aby sdělil svůj záměr uplatnit nárok na náhradu škody v řízení o přestupku. Poškozený svůj nárok na náhradu škody uplatnil v plné výši. V dané věci bylo na Drážním úřadě zahájeno ústní jednání s obviněným a poškozeným. Následně bylo vydáno rozhodnutí, ve kterém byl za spáchání uvedeného přestupku obviněnému uložen pode ustanovení § 35 písm. a) a § 45 ZOPŘ správní trest napomenutí. Drážní úřad přihlédl ke skutečnosti, že obviněný se takového činu dopustil poprvé a svým jednáním si způsobil těžkou újmu na zdraví. Dále byla obviněnému uložena povinnost nahradit náklady řízení stanovené vyhláškou č. 520/2005 Sb., a v souladu s ustanovením § 89 odst. 2 ZOPŘ a povinnost uhradit poškozenému způsobenou škodu ve výši 21 590 Kč.

#### **4.1.4 Kazuistika č. 4**

Další případ byl Drážním úřadem řešen ve zkráceném příkazním řízení. Obviněný v železniční stanici Praha Holešovice v odbavovací hale jel na skateboardu a v obvodu dráhy nedbal pokynu provozovatele dráhy (viz Příloha č. 1 – Závazný pokyn k pobytu v železniční stanici). Dopustil se tak přestupku dle ustanovení § 50 odst. 1 písm. e) zákona o dráhách a z nedbalosti vědomé svým chováním porušil ustanovení § 22 odst. 4 zákona o dráhách. Za spáchání přestupku byl obviněnému udělen správní trest pokuty ve výši 500 Kč.

#### **4.1.5 Kazuistika č. 5**

V poslední době přibývá případů, kdy pachatelé pokládají různé předměty, kameny nebo větve na koleje a zjišťují tak, jestli tyto předměty vlak dokáže přejet. Neuvědomují si, že tímto jednáním může vlak vykolejit, ohrozit cestující a celou dopravu. Z těchto důvodů byl vybrán poslední případ. Případem se zabývalo Oddělení obecné kriminality v Opavě. Nejdříve byly policií zahájeny úkony trestního řízení pro podezření z přečinu obecného ohrožení podle ustanovení § 272 odst. 1 trestního zákoníku. Neznámý pachatel na železniční trati mezi stanicemi Štítina a Háj ve Slezsku vstoupil do obvodu dráhy, ohrozil provoz dráhy a poškodil její součást, když položil na kolejový svršek dopravní značení – vzdálenostní upozorňovací, které vytáhl z ukotvení. Následně na toto značení – ocelovou tyč nejela vlaková souprava OS č. 3429 jedoucí z Opavy do Českého Těšína, ve které jelo 30-50 cestujících. Tímto jednáním vznikla škoda poškozeným organizacím Správě železnic, státní organizaci a Českým drahám a. s. Provedeným šetřením Policie České republiky na místě události a na základě výslechů svědků byla zjištěna osoba, která mohla

z ukotvení vytáhnout vzdálenostní upozorňovací a položit jej na kolejový svršek. Na základě odborného vyjádření Správy železnic, bylo zjištěno, že po střetu vlaku se vzdálenostním upozorňovacím nemohlo dojít k jeho vykolejení a byla provedena změna právní kvalifikace skutku. Protiprávní jednání bylo oznámeno Drážnímu úřadu jako přestupek, kdy pachatel porušil ustanovení § 50 odst. 1 písm. a) a c) zákona o dráhách. Drážní úřad prostudováním spisového materiálu zjistil, že podezřelý je zbaven svéprávnosti ve výkonu některých činností a ze znaleckého posudku z oboru zdravotnictví odvětví psychiatrie bylo zjištěno, že trpí vrozenou duševní poruchou – vadou spočívající ve snížení intelektu na hranici imbecility až debility. Vada u podezřelého sama o sobě ve vztahu k projednávanému skutku snižovala podstatně jeho rozpoznávací i ovládací schopnosti, více než 80 % až 90 %. Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem Drážní úřad v souladu s ustanovením § 76 odst. 1 písm. e) ZOPŘ přestupkovou věc odložil, neboť podezřelý z přestupku nebyl v době spáchání skutku pro nepřičetnost za přestupek odpovědný. (viz kapitola 3.2.4 Nepřičetnost a kapitola 3.17.3 Odložení)

**Obrázek č. 4 - Vzdálenostní upozorňovací**



Zdroj: spisový materiál Drážního úřadu



**Obrázek č. 5 - Poškozená část vzdálenostního upozornovadla**



Zdroj: spisový materiál Drážního úřadu

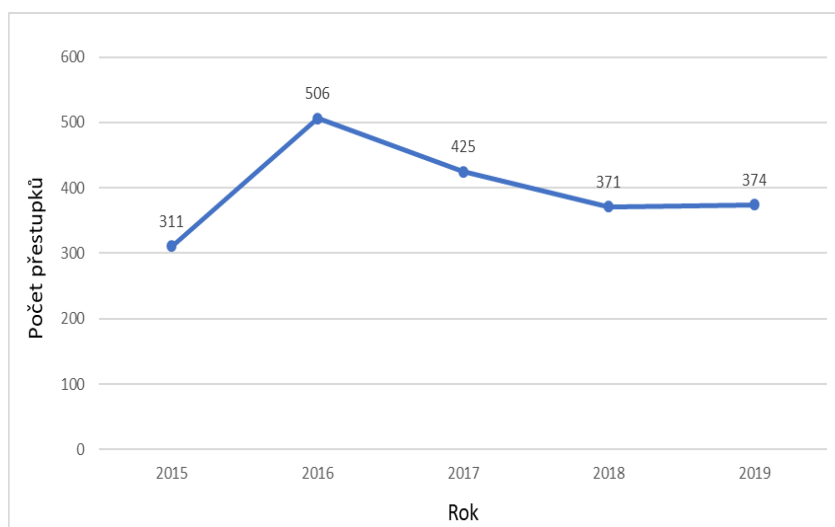
## 4.2 Analýza přestupků projednaných ve správním řízení za roky 2015 až 2019

Pro tvorbu statistické analýzy přestupků projednaných ve správním řízení za roky 2015 až 2019 byla využita data z evidence přestupků Drážního úřadu, které byly získány přímo na Drážním úřadě. Data jsou dále statisticky zpracována do grafů a vyhodnocena.

### 4.2.1 Počet oznámených přestupků

Z grafu č. 1 je patrné, že za rok 2015 bylo oznámeno orgánem policie nebo jiným správním orgánem nejméně přestupků za posledních pět let (311 případů). V roce 2016 byl zaznamenán nárůst oznámených přestupků fyzických osob na úseku železniční dopravy, bylo oznámeno až 506 přestupků. Za poslední dva roky se počty oznámených přestupků pohybují nad hranicí 370 přestupků za rok.

**Graf č. 1 - Počet oznámených přestupků**



Zdroj: vlastní zpracování dle evidence přestupků Drážního úřadu

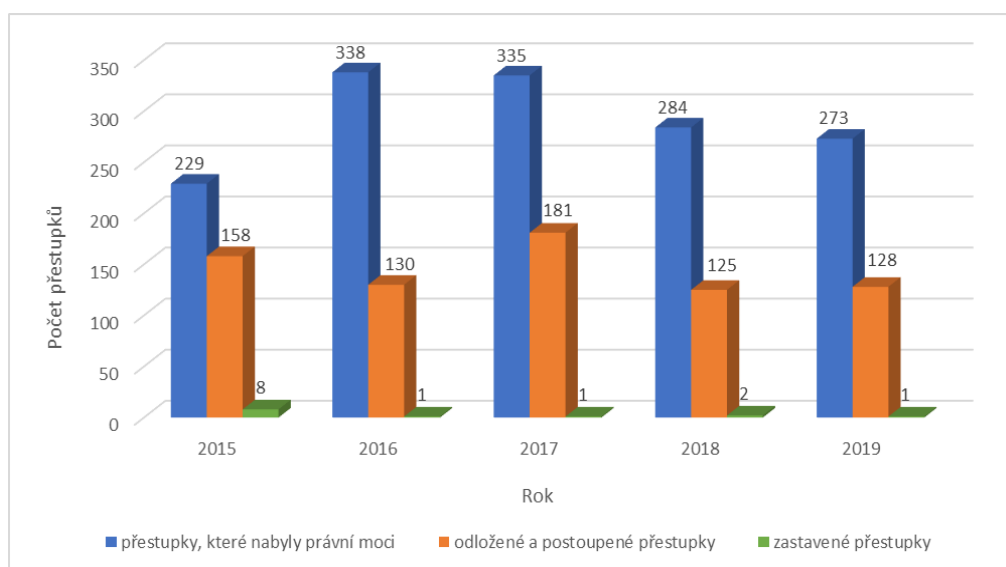
### 4.2.2 Počet přestupků, které nabyly právní moci, odložené, postoupené a zastavené přestupky

Nejvíce přestupků nabylo právní moci v roce 2016 (338 případů) a v roce 2017 (335 případů). V následujících dvou letech se pak počet přestupků, které nabyly právní moci, snižoval. Toto snížení je způsobeno i celkovým snížením počtu oznámených přestupků. Nejméně přestupků nabylo právní moci v roce 2015 (229 případů).

Pro odložení přestupku musí správní orgán shledat patřičný důvod po prostudování spisového materiálu. Mezi důvody například patří zánik odpovědnosti nebo smrt podezřelé osoby ze spáchání přestupku atd. (viz kapitola 3.17.3. Odložení) Zjistí-li správní orgán před zahájením řízení nebo v jeho průběhu, že není k projednání věci příslušný, postoupí věc příslušnému orgánu. (viz kapitola 3.17.2 Předání věci pro nepřislusnost) Za sledované období pěti let bylo odloženo a postoupeno nejvíce přestupků v roce 2017 (181 případů). Nejméně přestupků odložil a postoupil Drážní úřad v roce 2018 a to jen 125 případů.

Jen minimální počet přestupků je zastaven, tedy již zahájené řízení je správním orgánem zastaveno, a to z náležitých důvodů, jako např. nespáchal-li skutek obviněný atd. (viz kapitola 3.19.4. Zastavení řízení) Nejvyšší počet zastavených přestupků za posledních pět let byl v roce 2015, bylo zastaveno až 8 případů. Běžně se pohybuje počet zastavených přestupků okolo jednoho až dvou ročně.

**Graf č. 2 - Počet přestupků, které nabyly právní moci, odložené, postoupené a zastavené přestupky**



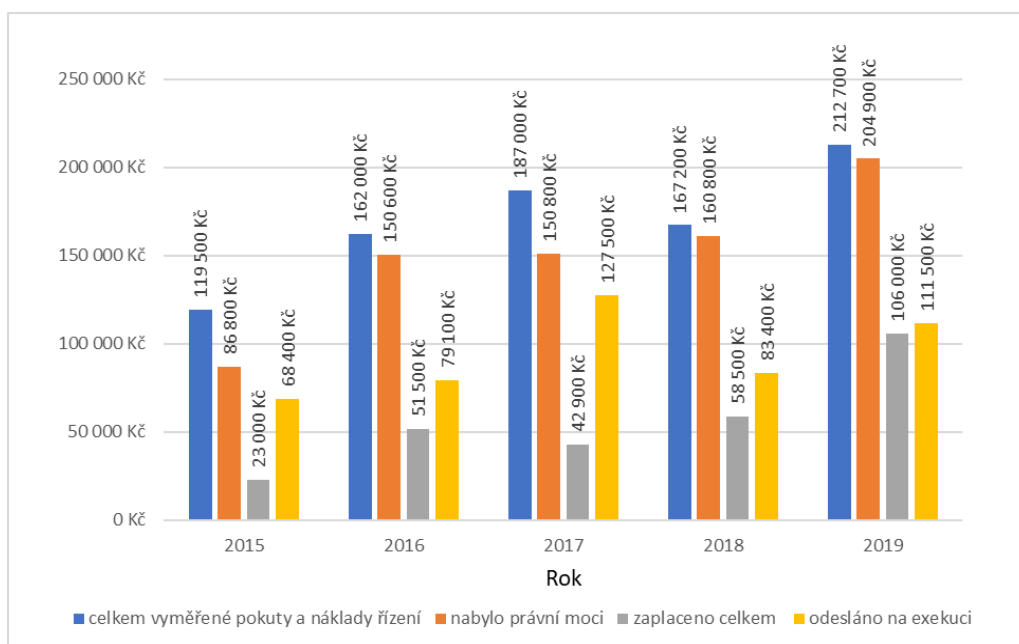
Zdroj: vlastní zpracování dle evidence přestupků Drážního úřadu

#### **4.2.3 Celková částka vyměřených pokut a nákladů řízení Drážním úřadem, částka přestupků, které nabyly právní moci, částka přestupků, které byly zaplacený, částka přestupků, které byly odeslány k exekučnímu řízení**

Nejvyšší částka za posledních pět let byla vyměřena Drážním úřadem v roce 2019, celková výše vyměřených pokut a nákladů řízení dosáhla 212 700 Kč. Nejvyšší hodnoty dosáhla i částka přestupků, které nabyly právní moci (204 900 Kč) a v roce 2019 byla zaznamenána také nejvyšší částka zaplacených přestupků (106 000 Kč). Nejnižší vyměřená

částka pokut a nákladů řízení byla v roce 2015 (119 500 Kč), v tento rok vzhledem k nízké částce vyměření byla i nejnižší částka přestupků, které nabyly právní moci (86 800 Kč), zaplacených přestupků (23 000 Kč) a částka přestupků odeslaných k exekučnímu řízení (68 400 Kč) za sledované období pěti let. V roce 2017 byla zaznamenána také nízká částka zaplacených přestupků (42 900 Kč) a zároveň byla nejvyšší částka přestupků odeslaných k exekučnímu řízení (106 800 Kč) za posledních pět let.

**Graf č. 3 - Celková částka vyměřených pokut a nákladů řízení, částka přestupků, které nabyly právní moci, částka přestupků, které byly zaplaceny, částka přestupků, které byly odeslány k exekučnímu řízení**

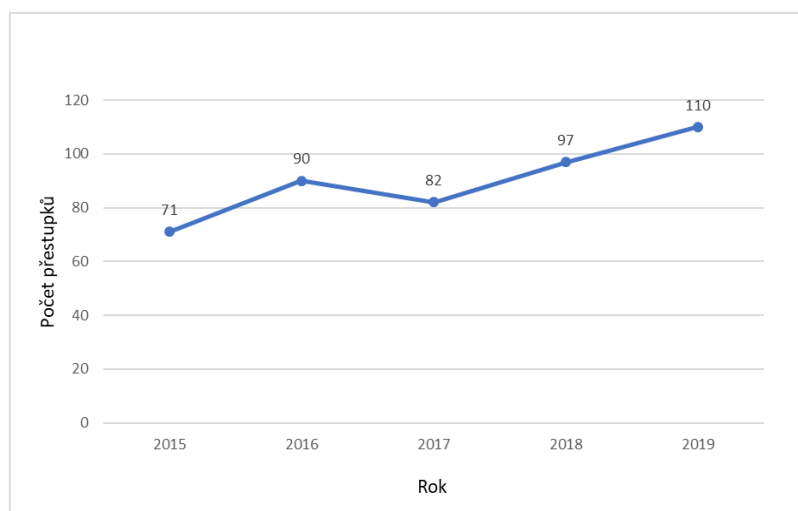


Zdroj: vlastní zpracování dle evidence přestupků Drážního úřadu

#### 4.2.4 Počet zaplacených přestupků a počet přestupků odeslaných k exekučnímu řízení

Celkový počet zaplacených přestupů od roku 2015 stále roste. V roce 2015 bylo zaplaceno jen 71 případů. Nejvyšší počet zaplacených přestupků byl v roce 2019 (110 případů). Z grafu vyplývá, že za sledované období posledních pěti let se zvýšila ochota obviněných zaplatit vyměřené pokuty a náklady řízení.

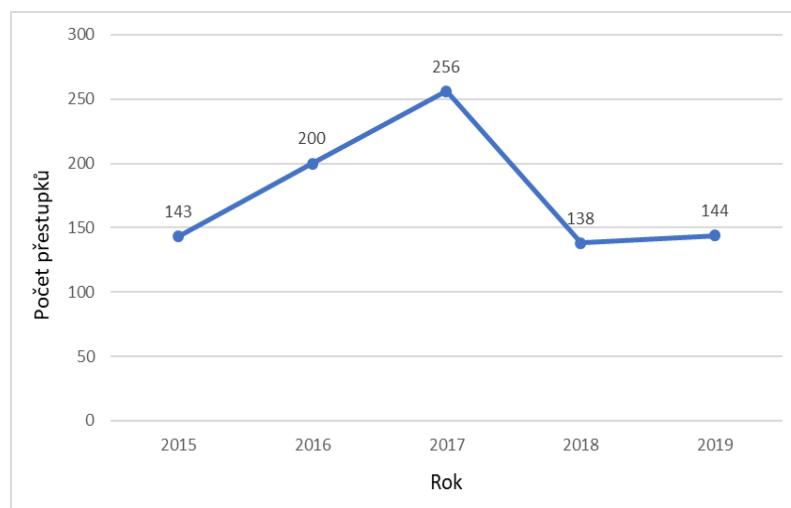
**Graf č. 4 - Počet zaplacených přestupků**



Zdroj: vlastní zpracování dle evidence přestupků Drážního úřadu

Od roku 2015 počet přestupků odeslaných k exekučnímu řízení stále rostl a v roce 2017 dosáhl nejvyššího počtu (256 případů). V následujícím roce se tento počet velice snížil a dosáhl tak nejnižší hodnoty za sledované pětileté období. V roce 2015 bylo k exekuci odesláno jen 138 případů. Nízký počet přestupků odeslaných k exekučnímu řízení byl zaznamenán i v roce 2019 (144 případů).

**Graf č. 5 - Počet přestupků odeslaných k exekučnímu řízení**



Zdroj: vlastní zpracování dle evidence přestupků Drážního úřadu

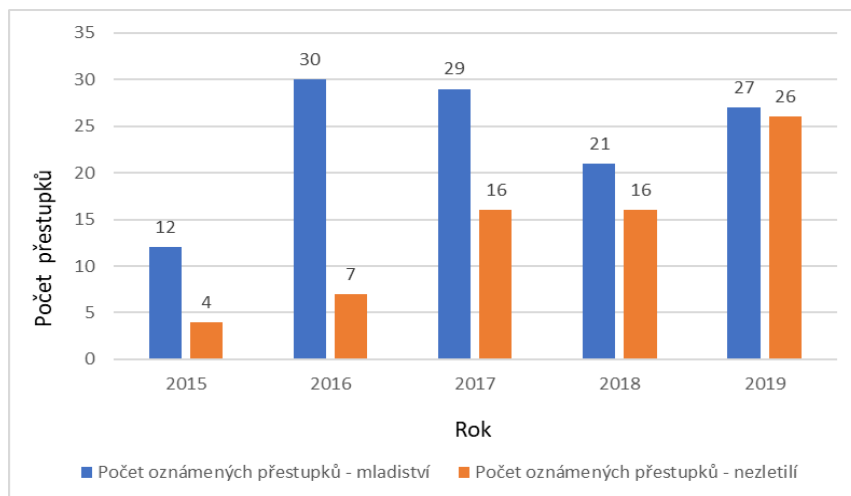
#### 4.2.5 Přestupky mladistvých a nezletilých

Přestupky mladistvých jsou projednávány Drážním úřadem v rámci ústního jednání. (viz kapitola 3.19 Ústní jednání a doručování a kapitola 3.16 Osoby s vybranými procesními právy)

Přestupky nezletilých se zaznamenávají do evidence jako došlá oznámení o přestupku a následně se odkládají. Nezletilí, tedy fyzické osoby mladší patnácti let, nemají trestní odpovědnost. (viz kapitola 3.2.3. Věk) Od roku 2017 má povinnost správný orgán oznámit odložení přestupku nezletilých zákonným zástupcům dítěte nebo opatrovníkovi a orgánu sociálně-právní ochrany dětí.

Z grafu je patrné, že se počet oznámených přestupků mladistvých za poslední roky výrazně nesnižuje. Bylo zaznamenáno i zvýšení počtu oznámených přestupků nezletilých. V roce 2019 bylo oznámeno 26 přestupků nezletilých. Tento počet se téměř vyrovnal počtu oznámených přestupků mladistvých. Nejnižší počet oznámených přestupků jak mladistvých (12 případů) tak i nezletilých (4 případy) byl zaznamenán v roce 2015.

**Graf č. 6 - Počet oznámených přestupků mladistvých a nezletilých**

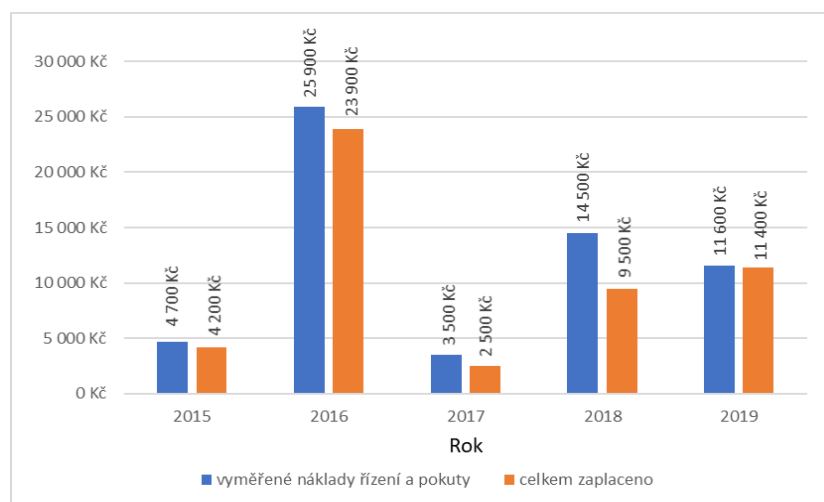


Zdroj: vlastní zpracování dle evidence přestupků Drážního úřadu

Nejvyšší vyměřené náklady řízení a pokuty mladistvých byly v roce 2016, celková částka dosáhla výše 25 900 Kč. Z této částky bylo mladistvými zaplaceno 23 900 Kč. Nejnižší vyměřené náklady řízení a pokuty byly zaznamenány o rok později a dosáhly výše jen 3 500 Kč. Zaplaceno bylo mladistvými 2 500 Kč. V roce 2018 byli mladiství nejméně ochotni platit náklady řízení a udělené pokuty. Vyměřené náklady řízení a pokuty byly vyčísleny na částku 14 500 Kč, mladistvými bylo zaplaceno jen 9 500 Kč. Největší ochota platit náklady byla v roce 2019, obviněnými nebylo zaplaceno jen 200 Kč. Náklady řízení

a pokuty byly vyměřeny na 11 600 Kč, zaplacen bylo 11 400 Kč. Mladiství byli ochotni platit i v roce 2015, kdy vyměřené náklady řízení a pokuty dosáhly nízké částky 4 700 Kč, z toho bylo zaplacen 4 200 Kč.

**Graf č. 7 – Mladiství - vyměřené náklady řízení a pokuty, celkem zaplacen**



Zdroj: vlastní zpracování dle evidence přestupků Drážního úřadu

### 4.3 Počet mimořádných událostí na železnici a jejich následky v letech 2015 až 2019

Pro analýzu počtu mimořádných událostí včetně nehod, usmrcených a zraněných osob za roky 2015 až 2019 byla využita zveřejněná statistická data Drážní inspekce z webových stránek [www.dicr.cz](http://www.dicr.cz), která je zaznamenává a zjišťuje příčiny a okolnosti mimořádných událostí. Data jsou zpracována do grafů a vyhodnocena. Drážní inspekce je státní instituce, která je jako vyšetřovací orgán zcela nezávislá na všech státních institucích a jakémkoli pozorovateli drah a drážní dopravy. Řídí se zákonem č. 266/1994 Sb., o dráhách, a příslušnými prováděcími vyhláškami. Zajišťuje také preventivní státní dozor na dráhách.

K této kapitole je připojena krátká analýza preventivních kampaní. Nejdříve jsou uvedeny kampaně Drážní inspekce, které jsou zveřejněny na stránkách [www.dicr.cz](http://www.dicr.cz). Následují kampaně Správy železnic, státní organizace, které jsou na webových stránkách [www.szdc.cz](http://www.szdc.cz) a některé další vybrané kampaně.

## Zhodnocení roku 2015

Dle statistických údajů Drážní inspekce zemřelo za rok 2015 na všech dráhách v České republice 244 osob. K největšímu počtu úmrtí dochází zpravidla při střetu vlaku s osobou na železnici. Za tento rok zemřelo při střetu s vlakovou soupravou 194 osob a 70 osob se zranilo.

Počet střetnutí na železničních přejezdech byl nejnižší za posledních pět let, dosáhl počtu 164 mimořádných událostí. Z grafu je patrné, že však tento rok došlo k nejvyššímu počtu zranění. Při střetu na železničních přejezdech se zranilo až 142 osob a 32 lidí zemřelo<sup>30</sup>.

## Zhodnocení roku 2016

Celkově na všech dráhách v České republice zemřelo za tento rok 245 osob. Drážní inspekce v roce 2016 zaevidovala celkem 259 případů, kdy došlo ke střetu vlaku s osobou na železnici. Při těchto mimořádných událostech zemřelo 191 osob a 68 jich bylo zraněno.

Dle statistických údajů se počet střetnutí na železničních přejezdech v roce 2016 v porovnání s rokem 2015 zvýšil o 6 %. Bylo způsobeno 175 mimořádných událostí a jejich následkům podlehl 45 osob. Počet usmrcených tak vzrostl více než o 40 %. Výrazně se však snížil počet zraněných, zranilo se 70 osob<sup>31</sup>.

## Zhodnocení roku 2017

Střetnutí vlaku s osobou za rok 2017 bylo zaznamenáno ve 258 případech. Celkově bylo zraněno 58 osob a 201 osob zemřelo. Jedná se nejvyšší počet úmrtí osob při střetu s vlakovou soupravou na železnici za posledních pět let.

Počet mimořádných událostí na železničních přejezdech se v porovnání s rokem 2016 výrazně nesnížil, počet střetnutí klesl jen o 2 %. Výrazně ubylo však smrtelných nehod, zemřelo 34 osob, počet usmrcených se tak snížil více než o 24 %. Zvýšil se, ale počet zraněných, zranilo se až 85 osob<sup>32</sup>.

---

<sup>30</sup> DRÁPAL, Martin. *Nehod na přejezdech ubylo, i tak zemřelo 32 lidí* [online]. Drážní inspekce, In: 7. 1. 2016. [cit. 2020-01-27], Dostupné z: <http://www.dicr.cz/nehod-na-prejezdech-ubylo-i-tak-zemrelo-32-lidi>

<sup>31</sup> DRÁPAL, Martin. *Na přejezdech loni umírali lidé do poslední chvíle, počet mrtvých při střetnutí se zvedl o 40 %* [online]. Drážní inspekce, In: 1. 1. 2017. [cit. 2020-01-27], Dostupné z: <http://www.dicr.cz/na-prejezdech-loni-umirali-lide-do-posledni-chvile-pocet>

<sup>32</sup> DRÁPAL, Martin. *Počet mimořádných událostí na dráhách vzrostl* [online]. Drážní inspekce, In: 2. 1. 2018. [cit. 2020-01-27], Dostupné z: <http://www.dicr.cz/pocet-mimoradnych-udalosti-na-drahach-vzrostl>



## Zhodnocení roku 2018

V roce 2018 bylo zaznamenáno určité zlepšení, na dráhách v České republice zemřelo celkem 227 osob, což je o 8 % méně než v roce 2017. Nižší počet usmrcených a zraněných osob je dán tím, že se snížil počet střetů vlaku s osobami na železnici. Celkově bylo registrováno 223 mimořádných událostí střetu vlaku s osobou, při nichž bylo 49 osob zraněno a 175 osob zemřelo. Oproti roku 2017 jde o snížení až o 13 %. Jedná se o nejnižší počet mimořádných událostí, usmrcených a zraněných při střetu vlaku s osobami za sledované období pěti let.

Statistická data ukazují, že rok 2018 byl shodný s rokem 2017 v počtu střetnutí na železničních přejezdech. Počet mimořádných událostí na železničních přejezdech se vyšplhal na 171 nehod. Zranilo se 78 lidí a 33 osob zemřelo<sup>33</sup>.

## Zhodnocení roku 2019

Dle Drážní inspekce zemřelo v roce 2019 na dráhách České republiky celkem 247 osob. Oproti roku 2018 počet mimořádných událostí, usmrcených a zraněných osob výrazně vzrostl. Největší podíl na celkovém počtu usmrcených osob mají nehody způsobené střetem vlaku s člověkem, kterých bylo v roce 2019 způsobeno až 252. Počet střetů se zvýšil až o 12 %, bylo usmrceno 194 osob a 61 osob zraněno. Z celkového hlediska 77 % těchto nehod skončilo smrtí.

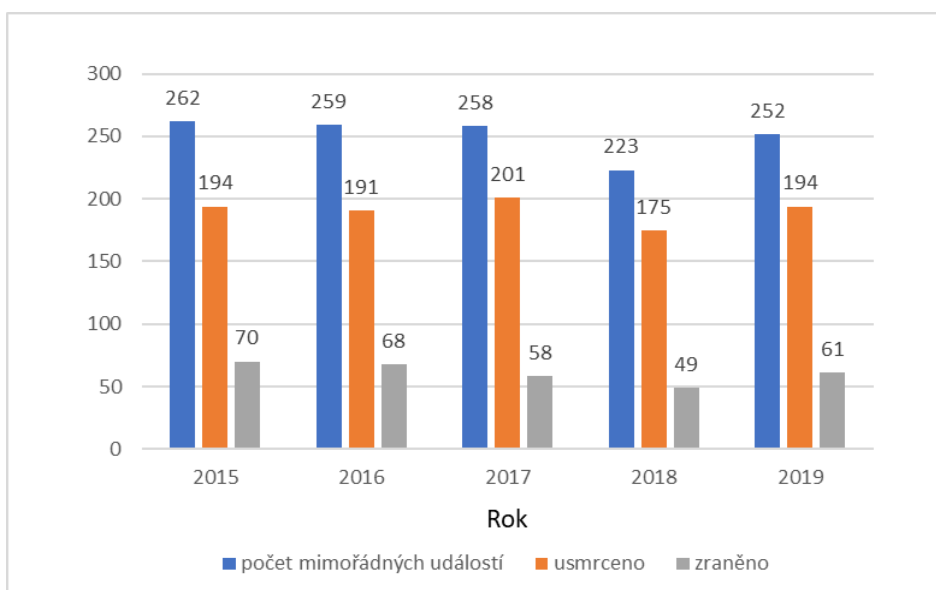
V roce 2019 došlo k nejvyššímu počtu střetnutí na železničních přejezdech od roku 2013. Bylo zaznamenáno 181 případů. Počet usmrcených oproti roku 2018 vzrostl o 21 %, nehody si vyžádaly 40 životů. Zvýšil se i počet zraněných, zraněno bylo až 96 osob. Velký vliv na celkový počet zraněných při střetnutích na železničních přejezdech mají střety osobních vlaků s nákladními automobily. Při těchto nehodách dochází nejčastěji k vykolejení vlaků a následně ke zranění cestujících. Dle statistických výpočtů Drážní inspekce dochází k úmrtí při každém pátém střetnutí na železničním přejezdu<sup>34</sup>.

---

<sup>33</sup> DRÁPAL, Martin. *Rok 2018 – méně usmrcených, více zraněných – letos již první oběť* [online]. Drážní inspekce, In: 2. 1. 2019. [cit. 2020-01-27], Dostupné z: <http://www.dicr.cz/rok-2018-mene-usmrcenych-vice-zranenych-letos-jiz-prvni-obet>

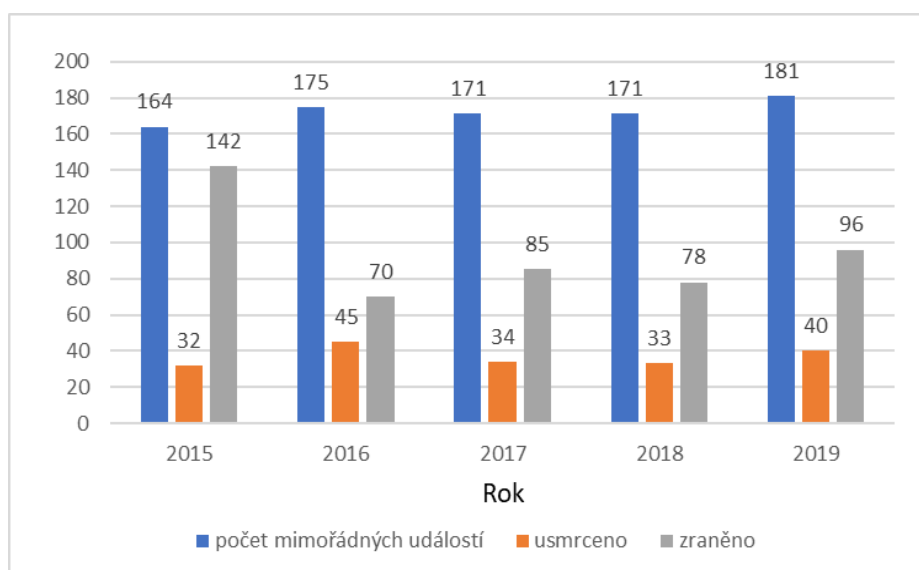
<sup>34</sup> DRÁPAL, Martin. *Rok 2019 – více nehod, usmrcených i zraněných – letos již pět mrtvých* [online]. Drážní inspekce, In: 3. 1. 2020. [cit. 2020-01-27], Dostupné z: <http://www.dicr.cz/rok-2019-vice-nehod-usmrcenych-i-zranenych-letos-jiz-pet>

**Graf č. 8 – Střety vlaků s osobami na železnici a jejich následky**



Zdroj: vlastní zpracování dle tiskové zprávy Drážní inspekce

**Graf č. 9 – Počet mimořádných událostí a jejich následků na železničních přejezdech**



Zdroj: vlastní zpracování dle tiskové zprávy Drážní inspekce

#### 4.3.1 Preventivní kampaně

Drážní inspekce dlouhodobě upozorňuje na hrozící nebezpečí v kolejišti a na následky mimořádných událostí pomocí preventivních kampaní. Snaží se tak varovat děti i dospělé, kteří si často neuvědomují rizika spojená s železniční dopravou.

V roce 2007 zahájila Drážní inspekce kampaň v dětském časopise Hurá, která měla dětem připomenout základní pravidla chování na železnici. Výtisky časopisu byly

rozeslány do několika stovek základních škol v celé České republice. Kampaň formou různých doplňovaček, křížovek nebo společenské hry, upozorňuje, jak se správně chovat ve stanici, ve vlaku, na železničních přejezdech a na trati. Na šesti stranách časopisu je dětem například vysvětleno, že pokud jsou ve stanici podchody nebo nadchody, nemají nikdy chodit přes koleje, nemají nastupovat nebo vystupovat z jedoucího vlaku, vystupovat na opačnou stranu, než je nástupiště, nemají se také přibližovat k okraji nástupiště, přecházet koleje i když je tam vyšlapaná pěšina. K časopisu byla připojena i žádost, aby školy věnovaly čas na konci školního roku k poučení žáků o pravidlech chování na úseku železniční dopravy. Dlouhodobé statistiky totiž ukazují, že právě v letních měsících dochází k mnoha nehodám. Důvodem je spousta volného času, který si někteří žáci krátí hraním v kolejišti<sup>35</sup>.

Další kampaní Drážní inspekce, která byla zaměřena na varování dětí před riziky spojené s provozem na železnici, je projekt Hurá na cesty. Jedná se o výukové materiály rozšířené o brožuru a metodické pokyny pro pedagogy. Pomocí projektu by se děti měly dozvědět zábavnou formou pravidla chování v oblasti železniční dopravy<sup>36</sup>.

Jedno z dalších opatření, které se snaží varovat veřejnost, je DVD s filmem *Hazardéry železnice zabijí*. Drážní inspekce vydala tento preventivní snímek v roce 2009 ve spolupráci s Železnicemi Slovenské republiky. Film upozorňuje na hrozby nezodpovědného chování na úseku železniční dopravy, které mohou mít za následek vážné zranění s trvalými následky nebo dokonce smrt. Snímek je možné zdarma stáhnout na webových stránkách Drážní inspekce<sup>37</sup>.

Ve spolupráci s Železnicemi Slovenské republiky byl připraven i další snímek, který je zaměřen zejména pro autoškoly, ale i účastníky silničního provozu. Film *Řidič, postrach přejezdů* varuje před nebezpečím, kterému se často řidiči, cyklisté i chodci vystavují, když porušují zákon o provozu na pozemních komunikacích. Zdůrazňuje i pravidla přejíždění železničních přejezdů. Film je také možné volně stáhnout na webových stránkách Drážní inspekce<sup>38</sup>.

---

<sup>35</sup> DRÁŽNÍ INSPEKCE. *Pro malé školáky* [online]. In: 3. 5. 2007. [cit. 2020-01-27], Dostupné z: <http://www.dicr.cz/pro-male-skolaky>

<sup>36</sup> DRÁŽNÍ INSPEKCE. *Projekt Hurá na cesty* [online]. In: 20. 5. 2008. [cit. 2020-01-27], Dostupné z: <http://www.dicr.cz/projekt-hura-na-cesty>

<sup>37</sup> DRÁŽNÍ INSPEKCE. *Film Hazardéry železnice zabijí* [online]. In: 30. 6. 2009. [cit. 2020-01-27], Dostupné z: <http://www.dicr.cz/film-hazardery-zeleznice-zabiji>

<sup>38</sup> DRÁŽNÍ INSPEKCE. *Film řidič – Řidič postrach přejezdů* [online]. In: 1. 1. 2008. [cit. 2020-01-27], Dostupné z: <http://www.dicr.cz/film-o-prejezdech>

Drážní inspekce v rámci další kampaně vytvořila dvanáct varovných námětů, které jasně a přímočaře ukazují rizika a následky nezodpovědného chování na železnici. Kampaň byla prezentována na stovkách billboardů v celé České republice. Cílem této kampaně je, aby se veřejnost zamyslela nad svým chováním. Všichni by měli nejdříve zhodnotit, zda má cenu porušovat zákon a ohrožovat tak svůj život. Také tyto motivy jsou volně ke stažení na webových stránkách Drážní inspekce.

Obrázek č. 6 - Preventivní kampaň Drážní inspekce



Zdroj: <http://www.dicr.cz/preventivni-kampan><sup>39</sup>

Správa železnic, státní organizace se snaží také upozorňovat veřejnost na hrozící nebezpečí na úseku železniční dopravy a na následky nerozvážného chování, které častokrát končí až smrtí. V rámci prevence vytvořila soupis pravidel chování na železnici a připravila videa, která souvisejí s pravidly chování na železnici, přibližují tragické následky nezodpovědného chování. Video obsahují záběry ze skutečných nehod a nejsou vhodné pro citlivé povahy. Je možné je volně zhlédnout na webových stránkách Správy železnic.<sup>40</sup> Na webových stránkách Správy železnic jsou také zveřejněna pravidla silničního provozu na železničním přejezdu. Dále je možné na těchto stránkách zhlédnout i instruktážní video, jak se správně chovat na železničním přejezdu nebo video, kde je

<sup>39</sup> DRÁŽNÍ INSPEKCE. *Preventivní kampaň* [online]. In: 12. 6. 2007. [cit. 2020-01-27], Dostupné z: <http://www.dicr.cz/preventivni-kampan>.

<sup>40</sup> SPRÁVA ŽELEZNIC. *Pravidla bezpečné železnice* [online]. [cit. 2020-01-27], Dostupné z: <https://www.szdc.cz/o-nas/bezpecna-zeleznice/pravidla-bezpecne-zeleznice>

natočena simulace střetu vlaku s osobním automobilem na přejezdu, které má veřejnosti přiblížit následky neopatrného chování na železničním přejezdu <sup>41</sup>.

Správa železnice provozuje i druhou webovou stránku Studentský web, kde je možné kromě výše uvedeného zhlédnout další dva cca třicetiminutové filmy *To nedáš!* a *To nedáš! 2* <sup>42</sup>.

Již několik let probíhá projekt Českých drah, a. s. Správy železnic, s. o. a společnosti ČD Cargo, a. s. Preventivní vlak bezpečné železnice. Cílem projektu je přiblížit dětem a mladistvým jaké jim může hrozit nebezpečí v kolejišti a jaké mohou být následky nerozváženého chování na úseku železniční dopravy. Projekt Preventivní vlak bezpečné železnice vždy probíhá v průběhu roku v několika městech České republiky. Odehrává se na vlakovém nádraží a v prostorách speciálně upravených vagonů. Nejprve je návštěvníkům promítán v Kinovoze hraný dokument *To nedáš! 2*. Dále probíhá v konferenčním voze přednáška vyšetřovatele ČD nebo Správy železnic, účastníci mají také možnost zhlédnout krátká videa opravdových nehod nebo pořízené fotografie. Na posledním stanovišti je předvedena ukázka práce drážních hasičů Státní správy a názorná ukázka poskytnutí první pomoci <sup>43</sup>.

V rámci pořadu A DOST! byl v roce 2017 natočen díl *Smrt číhá na nádražích*. Snímek varuje hlavně děti a mladistvé před hrozícím nebezpečím, které může nastat lezením na odstavené železniční vagony <sup>44</sup>.

Dále bylo také vydáno video s názvem *Jedna blbá fotka*, které se drsnou rétorikou snaží zabránit vzniku dalších úrazů elektrickým proudem na železnici. Cílem preventivní kampaně je odradit budoucí „vagonáře“, kteří většinou nevědí, že lezením na vagony riskují své životy <sup>45</sup>.

---

<sup>41</sup> SPRÁVA ŽELEZNIC. *Bezpečnost na přejezdech* [online]. [cit. 2020-01-27], Dostupné z: <https://www.szdc.cz/o-nas/bezpecna-zeleznice/bezpecnost-na-prejezdech>

<sup>42</sup> STUDENTSKÝ WEB, SPRÁVA ŽELEZNIC. *Preventivně-bezpečnostní filmy* [online]. [cit. 2020-01-27], Dostupné z: <https://www.szdc.cz/studenti/videogalerie/preventivne-bezpecnostni-filmy/2>

<sup>43</sup> ČESKÉ DRÁHY. *Preventivní vlak vyjeden na Liberecko* [online]. [cit. 2020-01-27], Dostupné z: <http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/bezpecnost-na-zeleznici/preventivni-vlak/-30508/>

<sup>44</sup> A DOST! *Smrt číhá na nádražích* [online]. Stream/Televize Seznam. In: 11. 12. 2017 [cit. 2020-01-27], Dostupné z: <https://www.televizeznam.cz/video/adost/smrt-ciha-na-nadrazich-197832>

<sup>45</sup> VAGONÁŘI. *Jedna blbá fotka* [online]. [cit. 2020-01-27], Dostupné z: <http://vagonari.cz/>

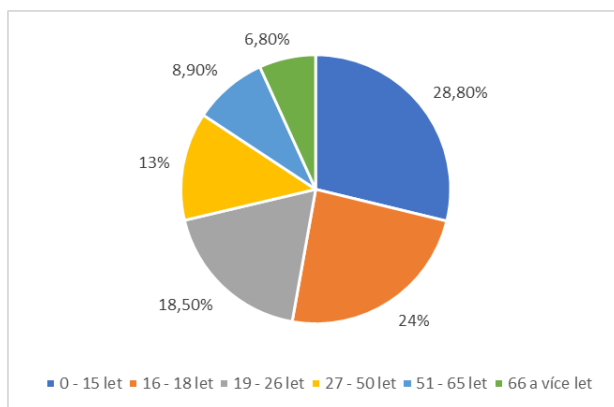
## 4.4 Dotazníkové šetření o povědomí chování v železničních stanicích a v kolejišti

Analýza povědomí nezletilých, mladistvých a veřejnosti o povědomí chování v železničních stanicích a v kolejišti je provedena metodou kvalitativního výzkumu pomocí dotazníkového šetření. Dotazník je distribuován prostřednictvím online dotazníku, který je vytvořen na serveru [www.survio.cz](http://www.survio.cz). Dotazníkové šetření je zcela anonymní. Skládá se z pěti otázek, které rozlišují strukturu respondentů dle jejich pohlaví, věku, místa bydliště, studia a dosaženého vzdělání. Následuje dalších 13 otázek, které souvisejí s pravidly chování v železničních stanicích, v kolejišti, železničních přejezdech a riziky nerozvážného chování na úseku železniční dopravy. Data jsou dále statisticky zpracována do grafů a vyhodnocena.

### 4.4.1 Struktura respondentů

Dotazníkového šetření se celkem zúčastnilo 146 respondentů. Z hlediska pohlaví odpovědělo na otázky 43,8 % mužů a 56,2 % žen. Z grafu č. 10 je patrné, že nejvíce respondentů, kteří odeslali dotazníkové šetření je z věkové kategorie 0-15 let. Dotazníkového šetření se zúčastnilo 42 nezletilých (28,8 %). Dalších 35 responzí vyplnila věková skupina mladistvých, respondenti ve věku 16-18 let se na celkových výsledcích podíleli z 24 %. Věková skupina 19-26 let vyplnila dotazník z 18,5 %. Odpovědi respondentů ve věku 27-50 let tvoří 13 %. Odeslané odpovědi respondentů ve věku 51-65 let se na celkových responzí podílejí z 8,9 %. Nejméně se na dotazníkovém šetření podílela věková skupina 66 a více let. Jeden z důvodů nižšího podílu responzí (6,8 %) může být dán tím, že někteří starší lidé nemají žádné internetové připojení.

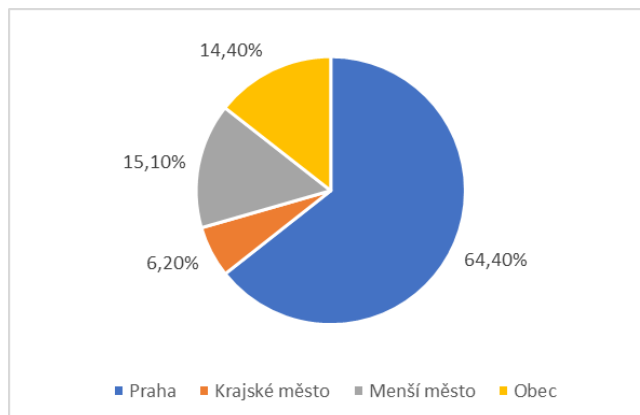
Graf č. 10 - Struktura respondentů dle věku



Zdroj: vlastní zpracování dle výsledků dotazníkového šetření

Z grafu č. 11 vyplývá, že 64,4 % respondentů žije v Praze, 15,1 % žije v menších městech, 14,4 % dotazovaných žije v obci a nejméně 6,2 % v krajských městech.

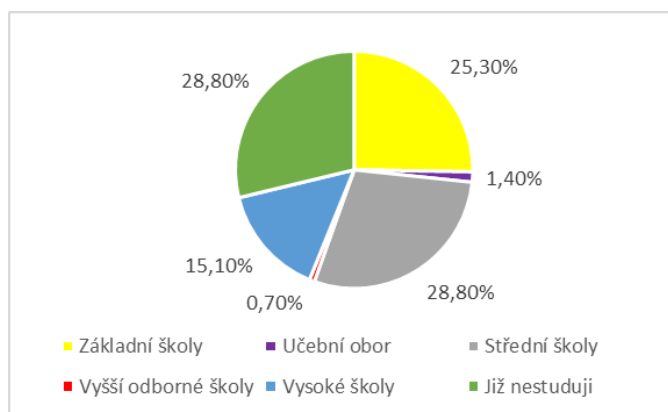
**Graf č. 11 - Struktura respondentů dle místa bydliště**



Zdroj: vlastní zpracování dle výsledků dotazníkového šetření

Z hlediska struktury respondentů 28,8 % dotazovaných již nestuduje. Stejné procento respondentů (28,8 %) studuje na střední škole. Žáci základních škol tvoří 25,3 %, studenti vysokých škol 15,1 %. Z celkového počtu dotazovaných odpověděli dva respondenti, že studují učební obor a jeden respondent studuje vyšší odbornou školu.

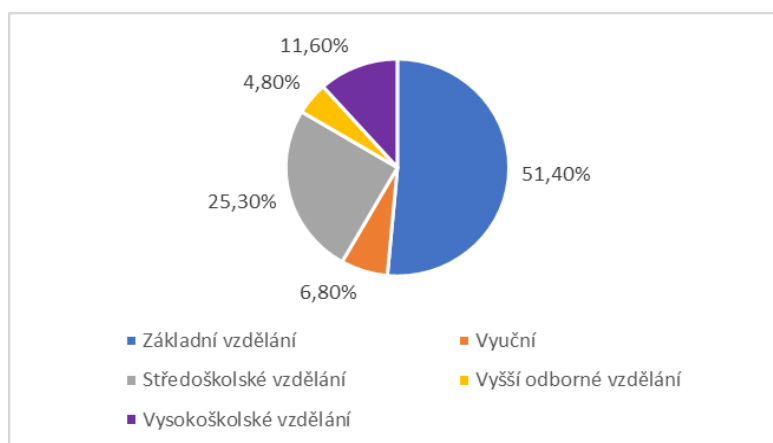
**Graf č. 12 - Struktura respondentů dle studia**



Zdroj: vlastní zpracování dle výsledků dotazníkového šetření

Poslední otázka ohledně struktury respondentů se zabývá nejvyšším dosaženým vzděláním. Dotazníkového šetření se zúčastnilo celkově 71,3 % studentů, proto tvoří nejvyšší dosažené vzdělání cca z poloviny (51,4 %) vzdělání základní. Z grafu č. 13 je patrné, že 25,3 % dotázaných dosáhlo středoškolského vzdělání. Vysokoškolské vzdělání dokončilo 11,6 % respondentů. Nižší procento tvoří dosažené vzdělání vyučení 6,8 % a vzdělání vyšší odborné 4,8 %.

**Graf č. 13 - Struktura respondentů dle nejvyššího dosaženého vzdělání**



Zdroj: vlastní zpracování dle výsledků dotazníkového šetření

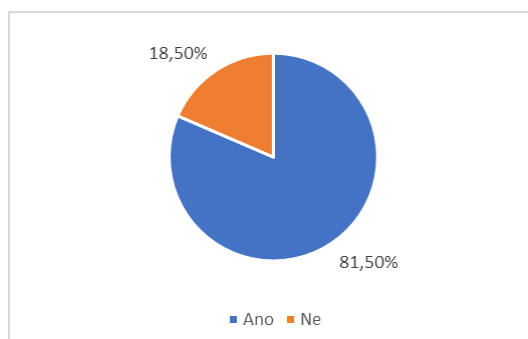
#### 4.4.2 Výsledky šetření

**OTÁZKA: ZNÁTE PRAVIDLA CHOVÁNÍ V ŽELEZNIČNÍCH STANICÍCH A V KOLEJIŠTI?**

Z celkového počtu dotázaných zná pravidla chování v železničních stanicích a v kolejišti 81,5 %, o pravidlech nemá povědomí až 18,5 % respondentů (27 osob).

Dle dalšího zpracování dotazníkového šetření bylo zjištěno, že z celkového počtu dotázaných nezletilých (42 osob) neznají pravidla chování v železniční stanicích a v kolejišti jen dva respondenti. Tedy 40 nezletilých odpovědělo na otázku kladně. Z celkového počtu mladistvých (35 osob) zná výše uvedená pravidla jen 25 dotázaných, 10 respondentů odpovědělo, že pravidla nezná. Dále pak z celkové veřejnosti odpovědělo kladně 54 respondentů a 15 respondentů záporně.

**Graf č. 14 – Povědomí respondentů o pravidlech chování v železničních stanicích a v kolejišti**



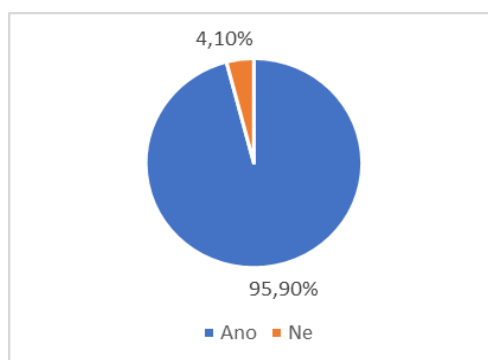
Zdroj: vlastní zpracování dle výsledků dotazníkového šetření



## OTÁZKA: VÍTE O ZÁKAZU PŘECHÁZENÍ KOLEJIŠTĚ V ŽELEZNIČNÍCH STANICÍCH?

Z grafu č. 15 vyplývá, že téměř 96 % dotázaných má povědomí o zákazu přecházení kolejiště ve stanicích. Blíže analýzou dotazníku bylo zjištěno, že všichni nezletilí odpověděli kladně. Z hlediska odpovědí mladistvých neví o zákazu až 10 respondentů a z hlediska ostatních věkových skupin 15 dotázaných.

**Graf č. 15 – Povědomí o zákazu přecházení kolejiště v železničních stanicích**



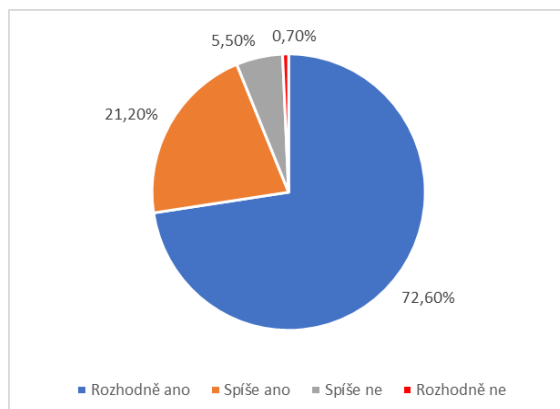
Zdroj: vlastní zpracování dle výsledků dotazníkového šetření

## OTÁZKA: VYUŽÍVÁTE K PŘÍCHODU A ODCHODU Z NÁSTUPIŠTĚ PODCHOD NEBO NADCHOD, JE-LI VE STANICI?

Většina dotázaných rozhodně využívá podchod nebo nadchod k přecházení kolejiště ve stanici (72,6 %), odpověď spíše ano vyplnilo 21,2 % respondentů. Podchody a nadchody spíše nevyužívá 5,5 %, tedy 8 osob a jeden dotázaný je rozhodně nevyužívá vůbec.

Z dotázaných nezletilých využívá 32 respondentů rozhodně podchody a nadchody k železničním stanicím, spíše ano 7 osob a spíše ne 3 nezletilí. V rámci dotazníkového šetření rozhodně ano odpovědělo 20 mladistvých, spíše ano 11, spíše ne 3 respondenti a rozhodně ne odpověděl jen jeden dotázaný. Dle získaných dat rozhodně ano odpovědělo z ostatních věkových skupin 54 osob, spíše ano 13 osob a spíše ne dva respondenti.

**Graf č. 16 - Využití k příchodu a odchodu z nástupiště podchodu nebo nadchodu, je-li ve stanicích**

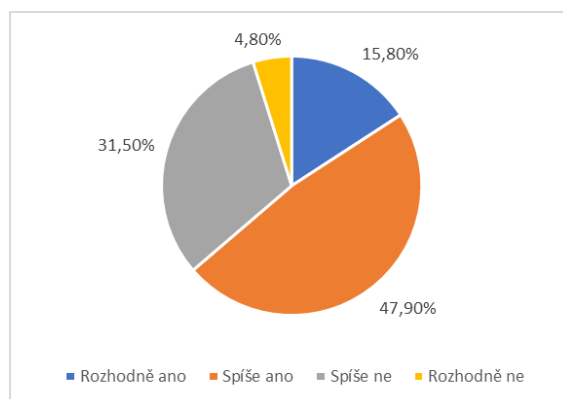


Zdroj: vlastní zpracování dle výsledků dotazníkového šetření

**OTÁZKA: SHLEDÁVÁTE OZNAČENÍ „ZÁKAZ VSTUPU DO KOLEJIŠTĚ“ VE STANICÍCH ZA DOSTATEČNĚ VIDITELNÉ?**

Z celkového hlediska 15,8 % dotázaných shledává označení „zákaz vstupu do kolejiště“ za dostatečně viditelné. Odpověď spíše ano uvedlo 47,9 % respondentů. Označení spíše neshledává za dostatečně viditelné 31,5 % a rozhodně ne 4,8 % dotázaných. V příloze č. 2 je k nahlédnutí fotodokumentace některých označení „zákaz vstupu do kolejiště“ z vybraných železničních stanic.

**Graf č. 17 – Zhodnocení dostatečné viditelnosti označení "zákaz vstupu do kolejiště" ve stanicích**

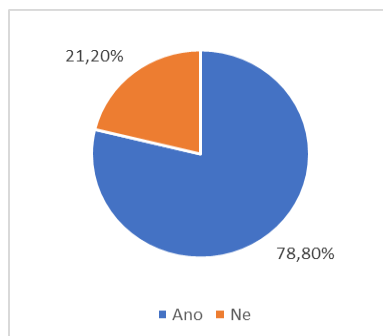


Zdroj: vlastní zpracování dle výsledků dotazníkového šetření

## OTÁZKA: UVÍTALI BYSTE LEPŠÍ OZNAČENÍ ZÁKAZU VSTUPU DO KOLEJIŠTĚ VE STANICÍCH?

Dle analýzy dat vyplývá, že až 78,8 % dotázaných by uvítalo lepší značení. Z oslovených respondentů by neuvítalo lepší označení zákazů vstupu do kolejí ve stanicích 21,2 %.

**Graf č. 18 - Názor respondentů na lepší označení zákazů vstupu do kolejí ve stanicích**



Zdroj: vlastní zpracování dle výsledků dotazníkového šetření

## OTÁZKA: PŘECHÁZÍTE KOLEJE MIMO PODCHODY, NADCHODY NEBO ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZDY?

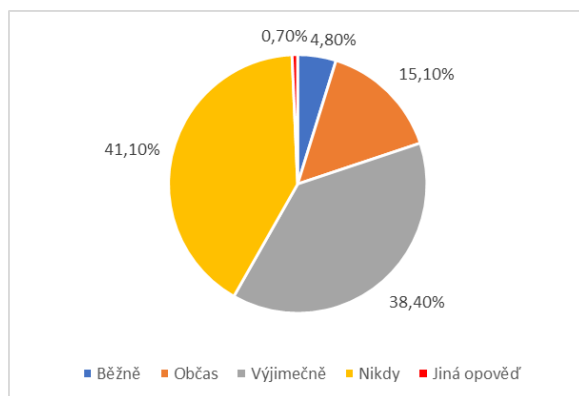
Z grafu č. 19 je patrné, že běžně přechází koleje mimo podchody, nadchody nebo železniční přejezdy jen 4,8 % respondentů, z celkového počtu zúčastněných tedy jen 7 osob (4 nezletilí, jeden mladistvý a 2 dotázaní ve věku 19-26 let).

Občas přechází koleje mimo k tomu určená místa 15,1 % dotázaných, jedná se především o nezletilé (7 odpovědí), mladistvé (7 odpovědí), dále pak o osoby ve věku 19-26 let (3 odpovědi), 27-50 let (3 odpovědi), 66 a více let (2 odpovědi). Z analýzy dat také vyplývá, že odpověď občas volili převážně muži.

Odpověď výjimečně zakliklo 38,4 % respondentů a možnost nikdy až 41,1 % dotázaných. Jediná věková skupina 51-65 let nepřechází nikdy kolejí mimo podchody, nadchody nebo železniční přejezdy nebo jen zcela výjimečně.

V rámci dotazníkového šetření byla zaznamenána jedna jiná odpověď, ve které respondent uvedl slovo NEVER, které v anglickém jazyce znamená nikdy. Dotázaný tedy koleje mimo podchody, nadchody nebo železniční přejezdy nikdy nepřechází.

**Graf č. 19 - Přejchod kolejí mimo podchody, nadchody nebo železniční přejezdy**



Zdroj: vlastní zpracování dle výsledků dotazníkového šetření

**OTÁZKA: POKUD PŘECHÁZÍTE KOLEJE MIMO PODCHODY, NADCHODY NEBO ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZDY, NEVYUŽÍVÁTE JE Z DŮVODU:**

**A) PODCHOD, NADCHOD NEBO ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZD SE NACHÁZÍ MOC DALEKO**

**B) POVAŽUJI PŘECHÁZENÍ KOLEJIŠTĚ, MIMO K TOMU URČENÁ MÍSTA, ZA BEZPEČNÉ**

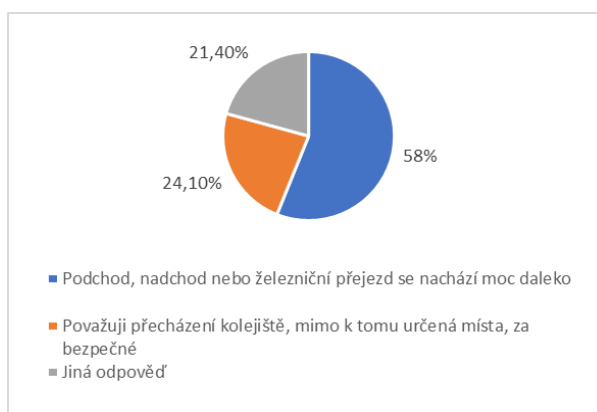
**C) JINÁ ODPOVĚĎ**

Tato otázka navazuje na otázku předchozí, cílem bylo zjistit z jakého důvodu přecházejí respondenti koleje mimo podchody, nadchody nebo železniční přejezdy. Z dotazníkového šetření vyplývá, že 58 % respondentů přechází kolejiště mimo podchody, nadchody nebo železniční přejezdy z důvodu, že se nachází daleko.

Až 24 % dotázaných považuje přecházení kolejiště, mimo k tomu určená místa, za bezpečné. Jedná se především o nezletilé (10 respondentů), mladistvé (9 respondentů), věkovou skupinu 19-26 let (5 respondentů) a 27-50 let (3 respondenti). Z věkových skupin 51-65 let a 66 a více let považují všichni dotázaní přecházení kolejí, mimo k tomu určená místa, za nebezpečné.

Z hlediska jiné odpovědi se nejčastěji opakovala odpověď, že respondent pospíchá (nestíhá vlak) nebo že se podchod, nadchod či železniční přejezd v oblasti vůbec nenachází. Jeden dotázaný uvedl, že přechází jen tratě bez železničního provozu.

**Graf č. 20 - Důvody přecházení kolejiště mimo podchody, nadchody nebo železniční přejezdy**

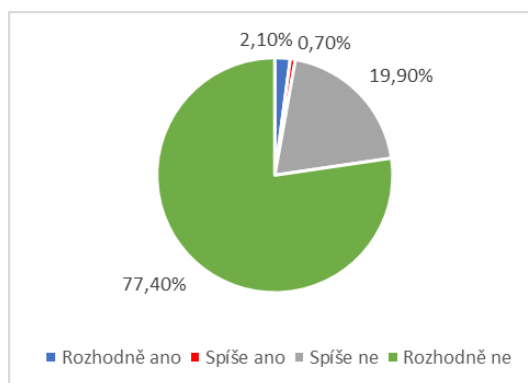


Zdroj: vlastní zpracování dle výsledků dotazníkového šetření

**OTÁZKA: PŘECHÁZÍTE KOLEJE, KDYŽ JSOU SKLOPENÉ ZÁVORY NEBO JE DÁNA ZVUKOVÁ VÝSTRAHA A VÝSTRAHA BLIKAJÍCÍMI ČERVENÝMI SVĚTLY?**

Z grafu č. 21 je patrné, že většina respondentů nepřechází koleje, když jsou sklopené závory nebo je dána zvuková výstraha a výstraha blikajícími červenými světly. Rozhodně ne uvedlo 77,4 % dotázaných a spíše ne 19,9 %. Odpověď rozhodně ano označili dva nezletilí a jeden mladistvý, a spíše ano odpověděl jen jeden nezletilý.

**Graf č. 21 - Přecházení kolejiště v případě, že jsou sklopené závory nebo je dána zvuková výstraha a výstraha blikajícími červenými světly**

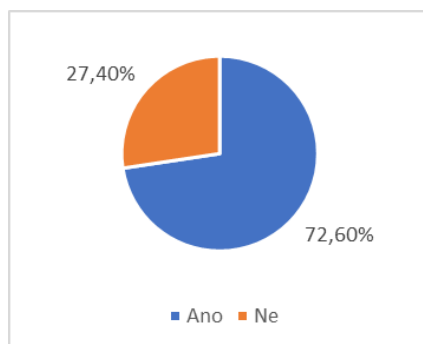


Zdroj: vlastní zpracování dle výsledků dotazníkového šetření

**OTÁZKA: VÍTE, ŽE ZA VSTUP DO KOLEJIŠTĚ, MIMO K TOMU URČENÁ MÍSTA, MŮŽETE DOSTAT POKUTU?**

Dle dotazníkového šetření má 72,6 % respondentů povědomí o tom, že za vstup do kolejiště, mimo k tomu určená místa, může dostat pokutu. Z hlediska dotázaných až 27,4 % uvedlo, že o této pokutě nevědí. Jedná se především o 10 nezletilých, až 17 mladistvých a 13 respondentů z ostatních věkových skupin.

**Graf č. 22 - Povědomí respondentů o tom, že za vstup do kolejíště, mimo k tomu určená místa, mohou dostat pokutu**

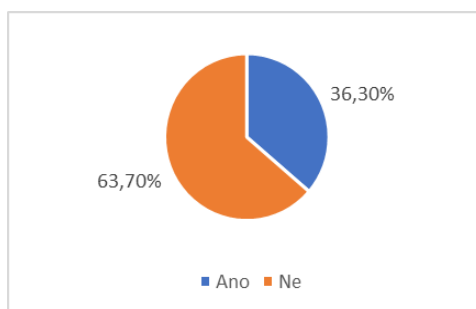


Zdroj: vlastní zpracování dle výsledků dotazníkového šetření

**OTÁZKA: SETKALI JSTE SE NĚKDY S NEHODOU NA ŽELEZNICI Z DŮVODU NEOPATRNOTI OSOBY, KTERÁ VSTOUPILA DO KOLEJIŠTĚ, NEBO NASTUPOVALA ČI VYSTUPOVALA, KDYŽ BYL VLAK JIŽ V POHYBU?**

Na tuto otázku odpovědělo kladně až 36,3 % respondentů. Nejvíce se s nehodami na železnici z důvodu neopatrnosti osoby, která vstoupila do kolejíště, nebo nastupovala či vystupovala, když byl vlak již v pohybu, setkávají nezletilí (až 19 respondentů), mladiství (15 respondentů), dále pak věková skupina 19-26 (9 respondentů) a 27-50 (7 respondentů). S nehodnou se zatím neseťkalo 63,7 % dotázaných.

**Graf č. 23 - Setkání respondentů s nehodou na železnici**



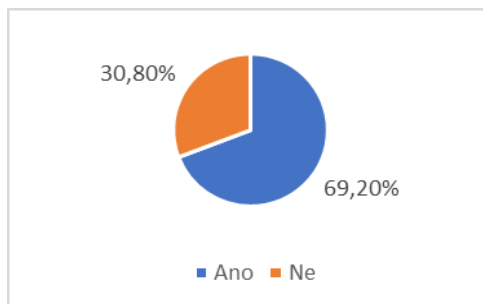
Zdroj: vlastní zpracování dle výsledků dotazníkového šetření

**OTÁZKA: VÍTE, ŽE KDYŽ VYLEZETE NA ŽELEZNIČNÍ VAGÓNY, MŮŽETE BÝT ZASAŽENI ELEKTRICKÝM PROUDEM, ANIŽ BYSTE SE DOTKLI VEDENÍ A NA NÁSLEDKY ROZSÁHLÝCH POPÁLENIN I ZEMŘÍT?**

Tato otázka byla vytvořena v návaznosti na Kazuistiku č. 1. Mladé lidi v dnešní době často láká dělat fotografie na neobvyklých a nebezpečných místech. Přibývají případy, kdy vylezou na železniční vagóny a neuvědomují si hrozící nebezpečí. Následky těchto případů bývají ve většině případů tragické. Cílem této otázky je zjistit povědomí nejen nezletilých a mladistvých, ale i celé veřejnosti. Z grafu č. 24 vyplývá, že 69,2 % respondentů ví

o nebezpečí, které může nastat. Až 30,8 % dotázaných neví o tom, co se může stát a jaké jsou následky. Z hlediska bližší analýzy bylo zjištěno, že o tomto nebezpečí neví jen 5 nezletilých, ale až 16 mladistvých, 10 respondentů ve věku 19-26 let, jen 3 respondenti ve věku 27-50, dále pak 5 respondentů ve věku 51-65 a 6 ve věku nad 66 let.

**Graf č. 24 - Povědomí respondentů o hrozícím nebezpečí při výlezu na železniční vagón**

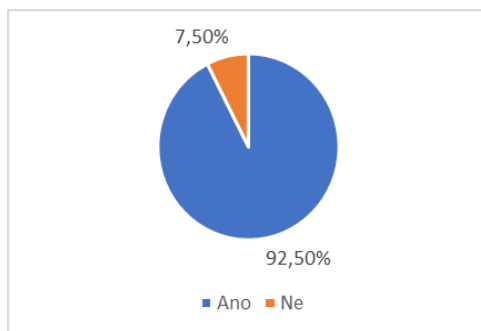


Zdroj: vlastní zpracování dle výsledků dotazníkového šetření

**OTÁZKA: VÍTE, ŽE POKLÁDÁNÍM PŘEDMĚTŮ, KAMENŮ, VĚTVÍ NA KOLEJE MŮŽE DOJÍT I K VYKOLEJENÍ VLAKU, KDY MŮŽOU BÝT ZRANĚNI CESTUJÍCÍ A VZNIKNOU NĚKOLIKAMILIONOVÉ ŠKODY?**

Tato otázka byla vytvořena také v návaznosti na vybraný přestupek, který je popsán v Kazuistice č. 5. Mnoho nezletilých a mladistvých se baví ve volném čase tím, že zkoušejí, jestli vlak dokáže přejet nějaký předmět. Někteří to dokonce natáčejí, a pak zveřejňují formou videí na sociálních sítích. Tímto jednáním mohou ovlivnit a inspirovat ostatní k podobným činům, které mohou způsobit vážné nehody na železnici, jako zejména vykolejení vlaku, zranění cestujících a ohrožení provozu dráhy a drážní dopravy. Cílem této otázky bylo zjistit, zda má veřejnost povědomí o takovém nerozvážném chování a jaké mohou být následky. Dle získaných dat z dotazníkového šetření vyplývá, že většina respondentů, tedy 92,5 %, ví o tom, že pokládáním předmětů, kamenů, větví na koleje může dojít i k vykolejení vlaku, kdy můžou být zraněni cestující a vzniknout několikamilionové škody. O této skutečnosti nemá povědomí 7,5 % dotazovaných. Jedná se především o nezletilé (3 respondenti), mladistvé (5 respondentů) a další tři respondenty z ostatních věkových skupin.

**Graf č. 25 - Povědomí respondentů o hrozícím nebezpečí, když položí na koleje různé předměty**

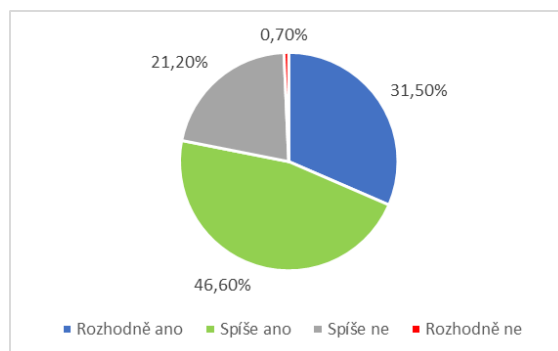


Zdroj: vlastní zpracování dle výsledků dotazníkového šetření

**OTÁZKA: OCENILI BYSTE VĚTŠÍ INFORMOVANOST O TOM, JAK SE CHOVAT V OBLASTI ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY, JAKÉ HROZÍ NEBEZPEČÍ A JAKÉ JSOU NÁSLEDKY, ZPŮSOBÍTE-LI NAPŘ. NEHODU NEBO ŠKODU NA ŽELEZNICI?**

Z grafu č. 26 je patrné, že rozhodně pro větší informovanost o tom, jak se chovat v oblasti železniční dopravy, jaké hrozí nebezpečí a jaké jsou následky, způsobí-li osoba např. nehodu nebo škodu na železnici je 31,5 % osob, 46,6 % odpovědělo spíše ano. Z celkových dotázaných zakliklo odpověď spíše ne 21,2 % respondentů a rozhodně ne odpověděl jen jeden mladistvý.

**Graf č. 26 - Zda by respondenti ocenili větší informovanost o chování na železnici, hrozícím nebezpečí, následcích nehod**



Zdroj: vlastní zpracování dle výsledků dotazníkového šetření



## 5 Závěr

Hlavním cílem bakalářské práce bylo upozornit na přestupkové jednání fyzických osob, zejména mladistvých a nezletilých, na úseku železniční dopravy a zhodnotit přestupky dle současných právních předpisů. V teoretické části práce byly na základě analýzy právní úpravy definovány pojmy související s přestupky fyzických osob na úseku železniční dopravy.

V návaznosti na provedenou analýzu zákonných norem stojí za zamyšlení, že ZOPŘ neumožňuje projednat z důvodu zvláštní péče přestupek mladistvého v příkazním řízení. Přestupek mladistvého musí být projednán správním orgánem v ústním jednání za účasti zákonného zástupce nebo opatrovníka mladistvého a orgánu sociálně-právní ochrany dětí, kteří hájí práva a oprávněné zájmy mladistvého. ZOPŘ snižuje výměru správního trestu ukládaného mladistvým, ale již neupravuje náklady řízení. Na druhé straně ZOPŘ umožňuje uložit pokutu mladistvému v příkazním řízení na místě. Mohou být pochybnosti o tom, jestli je v daném případě mladistvému poskytnuta ochrana a péče, jak ji ukládá ZOPŘ a zda takové projednání spáchaného přestupku má výchovný charakter. V nezkráceném řízení, při ústním jednání, je zabezpečena ochrana mladistvého a také je na něho výchovně působeno, na druhou stranu se však pro něho stává takové řízení nákladnější, neboť i při uložení správního trestu napomenutí, vzniká mladistvému povinnost uhradit náklady řízení.

Na teoretickou část práce navazuje část praktická. V souvislosti s teoretickou částí byl proveden rozbor vybraných spáchaných přestupků na úseku železniční dopravy. Cíleně bylo vybráno pět přestupků, kterých se fyzické osoby dopustí především porušením ustanovení § 50 zákona o dráhách. Kazuistiky by měly přiblížit veřejnosti rizika nerozvážného chování na železnici a následky nehod, jak v těchto případech správní orgán rozhoduje, jaké správní tresty může za takové jednání uložit.

Cílem praktické části byl také rozbor přestupků projednaných Drážním úřadem ve správním řízení za uplynulé roky 2015 až 2019. Dle statistického vyhodnocení bylo zjištěno, že se počty oznámených přestupků od roku 2016 snižují a poslední dva roky se pohybuje počet oznámených přestupků nad hranicí 370 přestupků za rok. Sledované pětileté období ukazuje, že se v průběhu let zvyšuje celková částka vyměřených pokut a nákladů řízení, i když se počty oznámených přestupků snižují. Zvyšuje se také ochota obviněných zaplatit vyměřené pokuty a náklady řízení. V roce 2019 byl zaznamenán

nejvyšší počet zaplacených přestupků (110 případů) a snížil se počet přestupků odeslaných k exekučnímu řízení. Statistické zhodnocení ukazuje, že počet oznámených přestupků mladistvých se za poslední roky nesnižuje a zvyšuje se počet přestupků nezletilých. V roce 2019 bylo oznámeno 26 přestupků nezletilých a počet se tak téměř vyrovnal počtu přestupků mladistvých.

Dalším cílem praktické části bylo vyhodnocení mimořádných událostí včetně nehod, usmrcených a zraněných osob za roky 2015 až 2019 na základě zveřejněných dat Drážní inspekce. Počty střetů vlaků s osobami na železnici se v průběhu pětiletého období nesnižují, dochází stále k vysokým počtům úmrtí a zranění. Z celkového hlediska 77 % těchto nehod končí smrtí. V roce 2019 došlo dokonce k nejvyššímu počtu střetnutí na železničních přejezdech od roku 2013. Dle statistických výpočtů Drážní inspekce dochází k úmrtí při každém pátém střetnutí na železničním přejezdu.

Nedílnou součástí praktické části byla také analýza preventivních kampaní, které upozorňují na hrozící nebezpečí v kolejišti a na následky mimořádných událostí.

Poslední cíl praktické části byl zaměřen na analýzu povědomí nezletilých, mladistvých a veřejnosti o chování v železničních stanicích a v kolejišti pomocí dotazníkového šetření. Z výsledků dotazníkového šetření je patrné, že i přes povědomí veřejnosti o zákazu přecházení kolejiště, dotázaní přecházejí kolejiště a neuvědomují si hrozící nebezpečí. Běžně nebo občas přecházejí koleje mimo podchody, nadchody nebo železniční přejezdy nejvíce mladiství a nezletilí. Až 58 % respondentů přechází kolejiště mimo podchody, nadchody nebo železniční přejezdy z důvodu, že se nachází daleko a 24 % dotázaných považuje přecházení kolejiště, mimo k tomu určená místa, za bezpečné. Jedná se především o nezletilé, mladistvé a věkovou skupinu do 26 let. V rámci statistické analýzy přibývají v posledních letech přestupky mladistvých a byl zaznamenán nárůst přestupků nezletilých, což upozorňuje na určitou nevědomost, neopatrnost a nezodpovědné chování výše uvedených věkových skupin. Z dotazníkového šetření dále vyplývá, že až 18,5 % respondentů nezná pravidla chování v oblasti železniční dopravy. Respondenti neshledávají označení „zákaz vstupu do kolejiště“ za dostatečně viditelné a až 78,8 % dotázaných by uvítalo lepší označení. Bylo také zjištěno, že většina respondentů by ocenila větší informovanost o pravidlech chování v oblasti železniční dopravy, o hrozícím nebezpečí a o následcích nerozvážného chování v kolejišti.

Navrhovaná řešení tak spočívají v lepší a dostupnější informovanosti o problematice přestupkového jednání v oblasti železniční dopravy, která by měla širší rozsah v rámci

veřejnosti. Preventivní kampaně by měly oslovit větší skupinu lidí, především, děti, teenagery a mladé lidi například formou určitých přednášek, seminářů, besed, zařazení problematiky správného chování na železnici do výukových materiálů. Základní pravidla chování v oblasti železniční dopravy by mohla být uvedena například na nádražích na informačních obrazovkách nebo nástěnkách. Nebo například uvést krátké informační spoty se základními pravidly před televizním zpravodajstvím nebo formou placené reklamy např. na sociálních sítích. I když probíhají určité preventivní kampaně, je těžké se o nich dozvědět, neboť pravidla jsou především uvedena na webových stránkách Správy železnic nebo Drážní inspekce. Dále by bylo vhodné umístit další bezpečnostní prvky do obvodu dráhy, jako například použití zabrán, oplocení kritických míst, vybudování více podchodů nebo nadchodů, obměnit cedule s nápisem „zákaz vstupu do kolejiště“ za dostatečně viditelné a na místech, kde chybí, umístit další.

## 6 Seznam použitých zdrojů

### Použitá literatura

JEMELKA, Luboš. PONDĚLÍČKOVÁ, Klára. BOHADLO, David. *Správní řád - komentář*, 6. vydání. Praha: C. H. Beck, 2019. 143 s. ISBN 978-80-7400-751-4.

KOČÍ, ROMAN. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich: s poznámkami a vzory rozhodnutí a jiných správních aktů: podle právního stavu k 1.7.2017*. Praha: Leges, 2017. 146 s. ISBN 978-80-7502-207-3.

KUČEROVÁ, Helena, HROZINKOVÁ, Eva. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich a zákon o některých přestupcích s komentáři a judikaturou*. Praha: Legas, 2017. 413 s. ISBN 978-80-7502-211-0.

LOJDA, Jiří. *Zákon o dráhách - komentář*. Praha: Wolters Kluwer ČR, a. s., 2017. 22-24 s. ISBN 978-80-7552-756-1.

PRŮCHA, Petr. *Správní řád: s poznámkami a judikaturou: podle stavu k 1.7.2019*. 4. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2019. 78 s, 445 s. ISBN 978-80-7502-355-1.

SKULOVÁ, Soňa. *Správní uvážení – základní charakteristika a souvislosti pojmu*. Brno: MU. 2003, 25 s. ISBN 80-210-3237-5.

### Právní předpisy

Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů

Vyhláška č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční dopravu, ve znění pozdějších předpisů

### Judikatura

Usnesení Ústavního soudu ze dne 3. 6. 2015, sp. zn. IV. ÚS 1213/15

## Elektronické zdroje

A DOST! *Smrt číhá na nádražích* [online]. Stream/Televize Seznam. In: 11. 12. 2017 [cit. 2020-01-27], Dostupné z: <https://www.televizeznam.cz/video/adost/smrt-ciha-na-nadrazich-197832>

ČESKÉ DRÁHY. *Preventivní vlak vyjeden na Liberecko* [online]. [cit. 2020-01-27], Dostupné z: <http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/bezpecnost-na-zeleznici/preventivni-vlak/-30508/>

DRÁPAL, Martin. *Na přejezdech loni umírali lidé do poslední chvíle, počet mrtvých při střetnutí se zvedl o 40 %* [online]. Drážní inspekce, In: 1. 1. 2017. [cit. 2020-01-27], Dostupné z: <http://www.dicr.cz/na-prejezdech-loni-umirali-lide-do-posledni-chvile-pocet>

DRÁPAL, Martin. *Nehod na přejezdech ubylo, i tak zemřelo 32 lidí* [online]. Drážní inspekce, In: 7. 1. 2016. [cit. 2020-01-27], Dostupné z: <http://www.dicr.cz/nehod-na-prejezdech-ubylo-i-tak-zemrelo-32-lidi>

DRÁPAL, Martin. *Počet mimořádných událostí na dráhách vzrostl* [online]. Drážní inspekce, In: 2. 1. 2018. [cit. 2020-01-27], Dostupné z: <http://www.dicr.cz/pocet-mimoradnych-udalosti-na-drahach-vzrostl>

DRÁPAL, Martin. *Rok 2018 – méně usmrcených, více zraněných – letos již první oběť* [online]. Drážní inspekce, In: 2. 1. 2019. [cit. 2020-01-27], Dostupné z: <http://www.dicr.cz/rok-2018-mene-usmrcenych-vice-zranenych-letos-jiz-prvni-obet>

DRÁPAL, Martin. *Rok 2019 – více nehod, usmrcených i zraněných – letos již pět mrtvých* [online]. Drážní inspekce, In: 3. 1. 2020. [cit. 2020-01-27], Dostupné z: <http://www.dicr.cz/rok-2019-vice-nehod-usmrcenych-i-zranenych-letos-jiz-pet>

DRÁŽNÍ INSPEKCE. *Film Hazardéry železnice zabíjejí* [online]. In: 30. 6. 2009. [cit. 2020-01-27], Dostupné z: <http://www.dicr.cz/film-hazardery-zeleznice-zabiji>

DRÁŽNÍ INSPEKCE. *Film řidič – Řidič postrach přejezdů* [online]. In: 1. 1. 2008. [cit. 2020-01-27], Dostupné z: <http://www.dicr.cz/film-o-prejezdech>

DRÁŽNÍ INSPEKCE. *Preventivní kampaň* [online]. In: 12. 6. 2007. [cit. 2020-01-27], Dostupné z: <http://www.dicr.cz/preventivni-kampan>

DRÁŽNÍ INSPEKCE. *Projekt Hurá na cesty* [online]. In: 20. 5. 2008. [cit. 2020-01-27], Dostupné z: <http://www.dicr.cz/projekt-hura-na-cesty>

DRÁŽNÍ INSPEKCE. *Pro malé školáky* [online]. In: 3. 5. 2007. [cit. 2020-01-27], Dostupné z: <http://www.dicr.cz/pro-male-skolaky>

MINISTERSTVO DOPRAVY. *Zákony v drážní dopravě*. [online]. [cit. 2020-01-28], Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Drazni-doprava/Legislativa-v-drazni-doprave/Zakony-v-drazni-doprave>

SPRÁVA ŽELEZNIC. *Bezpečnost na přejezdech* [online]. [cit. 2020-01-27], Dostupné z: <https://www.szdc.cz/o-nas/bezpecna-zeleznice/bezpecnost-na-prejezdech>

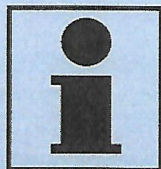
SPRÁVA ŽELEZNIC. *Pravidla bezpečné železnice* [online]. [cit. 2020-01-27], Dostupné z: <https://www.szdc.cz/o-nas/bezpecna-zeleznice/pravidla-bezpecne-zeleznice>

STUDENTSKÝ WEB, SPRÁVA ŽELEZNIC. *Preventivně-bezpečnostní filmy* [online]. [cit. 2020-01-27], Dostupné z: <https://www.szdc.cz/studenti/videogalerie/preventivne-bezpecnostni-filmy/2>

VAGONÁŘI. *Jedna blbá fotka* [online]. [cit. 2020-01-27], Dostupné z: <http://vagonari.cz/>

## 7 Přílohy

### Příloha č. 1 – Závazný pokyn k pobytu v železniční stanici



## Závazný pokyn k pobytu v železniční stanici

### Vítáme vás v této železniční stanici Pro zajištění bezpečnosti a udržení pořádku vás žádáme o dodržování následujících pokynů:

#### Buďte ohleduplní k ostatním

Prosíme vás, abyste se chovali ohleduplně k ostatním cestujícím a návštěvníkům, nijak je neomezovali či neobtěžovali.

**Veřejnými prostranstvími železniční stanice jsou:**

odstavovací hala a přilehlé prostory se službami pro cestující, všechna nástupiště včetně podchodů, schodiště a přístupových ramp.

(dále jen „prostor železniční stanice“)

**V prostorách železniční stanice zejména není dovoleno**

- Lehat si v jakýchkoli prostorách a sedat si mimo místa k tomu určená
- Shlukovat se a pokládat zavazadla či jiné předměty tam, kde brání v pohybu ostatním nebo překážejí při provádění úklidu; jakýmkoliv jiným způsobem bránit v úklidu
- Odhazovat odpadky mimo nádoby k tomu určené, odkládat nepotřebné věci, jakýmkoliv jiným způsobem znečišťovat prostory železniční stanice včetně zdi a podlah
- Jezdit na kolečkových bruslích, jízdních kolech, koloběžkách či jiných dopravních prostředcích

- Zdržovat se v prostorách ukládacích skříněk na zavazadla za jiným účelem než je uložení nebo vyzvednutí zavazadel
- Obtěžovat nadměrným hlukem, křikem, pískáním apod.
- Pobývat v prostorách přístupných jen s jízdním dokladem bez platného jízdního dokladu

**V prostorách železniční stanice je zejména zakázáno**

- Kouřit a používat elektronické cigarety
- Konzumovat alkohol či jiné návykové látky nebo je přinášet do prostor stanice za účelem konzumace či obchodování
- Žebrat, provádět podomní prodej, obtěžovat cestující náboženskou, politickou či jinou agitací, pořádat demonstrace
- Poškozovat a odcizovat jakýkoliv majetek nacházející se ve všech vnějších i vnitřních prostorách železniční stanice, případně jinak nedovoleně zasahovat do zařízení železniční stanice

**Jen po předchozím schválení správcem objektu, je v prostorách železniční stanice povoleno**

- Vykonávat činnosti, které se považují za podnikání
- Rozdávat letáky, prospekty či tištěné nabídky, vyvěšovat plakáty, prodávat, rozdávat či nabízet služby, zboží nebo propagační předměty (i zdarma)

- Pořizovat komerční fotografie, natáčet či filmovat

- Provádět ankety, marketingové výzkumy, podpisové akce, pořádat sbírky či charitativní akce apod.

#### Poučení

Závazný pokyn je zpracovaný v souladu s příslušnými právními předpisy a podle Smluvních přepravních podmínek pro veřejnou drážní osobní dopravu vydaných dopravcem. Stanovený režim jsou povinny respektovat všechny osoby, které se zdržují v prostorách železniční stanice, a jeho dodržování se může správce objektu, domáhat prostřednictvím Policie ČR, Městské policie nebo bezpečnostní agentury s odkazem zejména na zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, v platném znění. Osoby zdržující se v prostorách železniční stanice jsou povinny uposlechnout pokynů pověřených zaměstnanců správce objektu, jednotlivých dopravců, bezpečnostní agentury, Policie ČR a Městské policie, kteří dbají na dodržování bezpečnosti a pořádku.

Do prostor železniční stanice je zakázán vstup osobám zjevně ovlivněným alkoholem nebo jinou návykovou látkou, osobám, které svým jednáním mohou ohrozit bezpečnost a plynulost provozování dráhy, drážní dopravy nebo veřejný pořádek, osobám, které vzbudí veřejné pohoršení nebo oprávněný odpor pro nedostatečnou úpravu svého oděvu, jeho mimořádné znečištění nebo nedostatečnou hygienu nebo které pro nemoc ohrožují ostatní. Pes, s výjimkou služebních, asistenčních a vodících psů, musí být veden na vodítku nakrátko a mít nasazen bezpečný náhubek nebo musí být umístěn ve zcela uzavřené schráně. Ostatní zvířata musí být umístěna ve zcela uzavřené schráně.

Účinnost od 1.7.2016  
Správa železniční dopravní cesty, státní organizace  
správce objektu





**Příloha č. 2 - Označení „zákaz vstupu do kolejiště“ např. v železniční stanici  
Praha – Radotín**

Železniční stanice Praha - Radotín





### **Příloha č. 3 – Dotazníkové šetření o povědomí chování v železničních stanicích a kolejišti**

Dotazníkové šetření o povědomí chování v železničních stanicích a v kolejišti

Vážený respondente/respondentko,  
ráda bych Vás požádala o vyplnění následujícího dotazníku, který slouží k vytvoření podkladů pro bakalářskou práci na téma *Přestupky fyzických osob na úseku železniční dopravy*. Dotazníkové šetření je zcela anonymní a zabere nejvýše 5 minut.  
Předem děkuji za Váš čas a ochotu vyplnit dotazník.

1. Jaké je Vaše pohlaví?
  - a) Muž
  - b) Žena
  
2. Kolik je Vám let?
  - a) 0-15 let
  - b) 16-18 let
  - c) 19-26 let
  - d) 27-50 let
  - e) 51-65 let
  - f) 66 a více let
  
3. Kde žijete?
  - a) Praha
  - b) Krajské město
  - c) Menší město
  - d) Obec
  
4. Jsem studentem:
  - a) Základní školy
  - b) Učebního oboru
  - c) Střední školy
  - d) Vyšší odborné školy
  - e) Vysoké školy
  - f) Již nestuduji
  
5. Jaké je Vaše nejvyšší dosažené vzdělání?
  - a) Základní
  - b) Vyučení
  - c) Středoškolské
  - d) Vyšší odborné
  - e) Vysokoškolské
  
6. Znáte pravidla chování v železničních stanicích a v kolejišti?
  - a) Ano
  - b) Ne

7. Víte o zákazu přecházení kolejiště v železničních stanicích?
- Ano
  - Ne
8. Využíváte k příchodu a odchodu z nástupiště podchod nebo nadchod, je-li ve stanici?
- Rozhodně ano
  - Spíše ano
  - Spíše ne
  - Rozhodně ne
9. Shledáváte označení „zákaz vstupu do kolejiště“ ve stanicích za dostatečně viditelné?
- Rozhodně ano
  - Spíše ano
  - Spíše ne
  - Rozhodně ne
10. Uvítali byste lepší označení zákazu vstupu do kolejiště ve stanicích?
- Ano
  - Ne
11. Přecházíte koleje mimo podchody, nadchody nebo železniční přejezdy?
- Běžně
  - Občas
  - Výjimečně
  - Nikdy
  - Jiná odpověď
12. Pokud přecházíte koleje mimo podchody, nadchody nebo železniční přejezdy, nevyužíváte je z důvodu:
- Podchod, nadchod nebo železniční přejezd se nachází moc daleko
  - Považuji přecházení kolejiště, mimo k tomu určená místa, za bezpečné
  - Jiná odpověď
13. Přecházíte koleje, když jsou sklopené závory nebo je dána zvuková výstraha a výstraha blikajícími červenými světly?
- Rozhodně ano
  - Spíše ano
  - Spíše ne
  - Rozhodně ne
14. Víte, že za vstup do kolejiště, mimo k tomu určená místa, můžete dostat pokutu?
- Ano
  - Ne

15. Setkali jste se někdy s nehodou na železnici z důvodu neopatrnosti osoby, která vstoupila do kolejí, nebo nastupovala či vystupovala, když byl vlak již v pohybu?
- a) Ano
  - b) Ne
16. Víte, že když vylezete na železniční vagóny, můžete být zasaženi elektrickým proudem, aniž byste se dotkli vedení a na následky rozsáhlých popálenin i zemřít?
- a) Ano
  - b) Ne
17. Víte, že pokládáním předmětů, kamenů, větví na koleje může dojít i k vykolejení vlaku, kdy mohou být zraněni cestující a vzniknout několikamilionové škody?
- a) Ano
  - b) Ne
18. Ocenili byste větší informovanost o tom, jak se chovat v oblasti železniční dopravy, jaké hrozí nebezpečí a jaké jsou následky, způsobíte-li např. nehodu nebo škodu na železnici?
- a) Rozhodně ano
  - b) Spíše ano
  - c) Spíše ne
  - d) Rozhodně ne