

## **Sankční bič na strojvedoucí jako rošťáky na kolejích by poslanci měli odmítnout!**

V poslední době se železnice v České republice stala terčem amatérských pokusů o její řešení ze strany těch, kteří nemají ani potuchy o specifických zákonitostech železničního provozu a vymýšlejí opatření včetně zákonodárných pokusů, nad kterými zůstává rozum stát. Dříve „zákony psané krví“, vycházející z praxe a konkrétních nehod, se postupně nesystémově „zapelevelily“ a do toho jsme „transponovali“ vágní evropské směrnice, kde převládají doporučení a sousloví typu „mělo by být, měla by mít“, a tak se nám bujně rozrůstá česká právní železniční džungle, které odpovídá i novela zákona o drahách, obsahující guláš všech možných ingrediencí, které v něm ani nejde rozpustit, jak do něj nepatří.

Nejnovějším hitem jsou sankce pro strojvedoucí, které se do Poslanecké sněmovny Parlamentu České republiky dostaly formou pozměňovacího návrhu novely zákona o drahách jako rádobý opatření pro zvýšení bezpečnosti po sérii loňských letních nehod a incidentů na železnici, z nichž některé představují tzv. projetí návěští „Stůj“. Pojetí sankcí, vytržení profese strojvedoucího jako společného jmenovatele a strůjce všeho špatného při minutí převážně červeného světla návěstidla dělá z opatření nesmyslně vražený klín do celkového systému železnice, složeného z povinností a odpovědnosti všech, podílejících se na provozování dráhy a drážní dopravy včetně zabezpečovacího a dalších technických zařízení.

Aktuální zákonodárný pokus o nápravu bezpečnosti železnice působí dojmem, že naivní autoři návrhů mají strojvedoucího za pubertálního rošťáka, který má zálibu v jezdění po kolejích na červenou. Vůbec jim nedochází, že právě strojvedoucí v čele vlaku je tím prvním ohroženým a pokud se klidně i nepozorností dopustí chyby, může za to zaplatit životem. Jenže právě strojvedoucí má ještě další „bonus“. Jeho zdraví a život jsou ještě závislé na bezchybné činnosti řízení provozu, bezzávadném stavu dopravní cesty i zabezpečovacího zařízení nebo samotného hnacího drážního vozidla. K tomu všemu je třeba přidat ještě trochu toho štěstí, aby na přejezdu neuvázl kamion a v hustém lese za obloukem neležel statný strom.

O chaosu, nepromyšlenosti důsledků opatření a jeho nejasnosti svědčí už výše dopsud prezentovaných pokut, kdy má strojvedoucí například nedovoleným projetím návěstidla s návěstí „Stůj“ naplnit skutkovou podstatu přestupku a podle prvotních úvah měl zaplatit až 100 000 Kč, následně 50 000 Kč a podle posledního návrhu až 10 000 Kč.

Důvodová zpráva mj. uvádí: „Z aplikační praxe vyplynul požadavek na umožnění přímého postihu osob řídících drážní vozidlo za taková porušení pravidel drážního provozu, která znamenají velmi závažné ohrožení bezpečného provozování drážní dopravy.“ Je otázkou, kdo a jak „aplikační praxi“ vstřebal a rozhodně to nebyl nikdo, kdo by si provozování dráhy a drážní dopravy vyzkoušel na vlastní kůži, natož profesi strojvedoucího. Stávající právní úprava ukládá povinnosti při provozování dráhy a drážní dopravy provozovatelům dráhy a dopravcům, kteří poté v rámci pracovněprávních vztahů a svých systémů zajišťování bezpečnosti přijímají potřebná opatření ve vztahu ke strojvedoucím coby svým zaměstnancům. Tak jsme si to přeložili, že to po nás chce Evropská unie. Pokud to tak není, musí se změnit celý systém včetně standardů bezpečnosti a sankcí pro všechny zúčastněné na provozu a bezpečnosti železniční dopravy.

Důvodová zpráva dále vysvětluje: „Ministerstvo dopravy identifikovalo vybraná nejzávažnější jednání strojvedoucího, která by měla být výslovně zakotvena jako jejich zákonné povinnosti, jejichž porušení by naplnilo skutkovou podstatu přestupků a bylo tak vynutitelné prostřednictvím sankcí za jejich spáchání. Předně jde o jednání spočívající v tom, že strojvedoucí nezastaví drážní vozidlo včas před návěstí zakazující jízdu.“

Ministerstvo dopravy a všichni aktéři návrhu dokazují celkové odtržení od reality železničního provozu, kde nezastavení drážního vozidla před návěstí zakazující jízdu mají zřejmě okem řidiče automobilu za projetí červené na semaforu křižovatky. Jenže očima strojvedoucího, ať už za zády

s mnoha set, tisíci nebo jen více desítek tunovým kolosem, to působí hodně nejnepříjemně. Nezastavení před návěstí zakazující jízdu může mít širokou škálu důvodů a vlivů, které je třeba objektivně a nezávisle vyšetřit, zároveň jim aktivně předcházet, a to nikoliv nesmyslnými sankcemi, které nic nevyřeší.

Díky mnoha set metrovým zábrzdovým vzdálenostem vlaků i při použití rychlobrzdy hraje nejvýznamnější roli správná součinnost všech na provozu zúčastněných, činnost zabezpečovacího zařízení a souvisejících technických prostředků, viditelnost, resp. dohlednost návěstidel a jejich umístění i správné vymezení v základní dopravní dokumentaci. To je velký problém v souvislosti s rozsáhlou stavební činností a mnoha dočasnými provizorií. Kolem samotné Prahy téměř na všechny směry se strojvedoucí vydává do džungle plné mimořádných opatření a jeho práce se stává velkým dobrodružstvím.

Pokud by nesystémové a zjevně nesmyslné sankce pro strojvedoucí prošly, jejich nejnepříjemnost se projeví záhy v souvislosti s přestupkovým, resp. správním řízením, přičemž každý jednotlivý incident by měl prošetřit nezávislý vyšetřovací orgán a nejen díky předpokladu mnoha vzniknuvších sporů bude muset za současného stavu legislativy Drážní inspekce i Drážní úřad nabrat desítky nových zaměstnanců, takže půjde o gól do vlastní branky Ministerstva dopravy.

Ostatně úsměvnou perličkou v již nastolených sankcích je, že „Ministerstvo dopravy dosud neidentifikovalo“ těžko pochopitelný a přetrvávající paskvil, kdy dopravce může zaplatit až 10 mil. Kč, pokud nezajistí, aby tramvaj řídila osoba s průkazem způsobilosti, ale sankce nepočítají s dopravcem, který nezajistí, aby pendolino, expresní vlak či rychlík řídila osoba s licenci a osvědčením strojvedoucího. Naopak na vlečce se už zase za takový prohřešek se sankcí pro dopravce počítá. To je logika a systémová práce!

Jindřich Berounský

Svaz Odborářů Služeb a Dopravy