

1. **Jak se vyvíjejí jednání mezi jednotlivými NSA v oblasti dohod o zajíždění do pohraničních stanic ve vazbě na evropské směrnice o bezpečnosti železnic a interoperabilitě železničního systému v EU v návaznosti na 4. železniční balíček? V této souvislosti rovněž dotaz na proces schvalování drážních vozidel pro zajíždění do pohraničních stanic.** V Železničním magazínu č. 3/2024 (dále jen ŽM) jsem se dočetl a z vlastní zkušenosti rovněž vím, že pokud má dopravce vydané JOB pro jeden ze států smluvní strany nebo o něj aktuálně žádá, podá zároveň rozšíření oblasti působení do pohraničních úseků, které jsou vyjmenované v dohodě. V ŽM je rovněž uvedeno, že zjednodušení platí i pro schvalování železničních vozidel, která zajíždějí do vyjmenovaných příhraničních úseků. **Můžete tento zmiňovaný zjednodušující proces pro schvalování drážních vozidel konkrétně objasnit?** V ŽM se rovněž píše, že kvůli vlekokoucím se jednáním mezi DÚ a EBA DÚ a BMK stále nemohou do českých PPS zajíždět z Německa a Rakouska takové běžné typy jako Vectron DM nebo EURODUAL. Další možností, jak sjednat zajíždění dosud nezapsaného vozidla do PPS sousední země je údajně individuální konzultace mezi NSA obou států. **Můžete prosím okomentovat, jaký je pokrok v této oblasti a kde dopravci zjistí pro jaké přechody a jaká vozidla je tento postup uplatněn? Jaký je v současnosti pro dopravce nejjednodušší způsob zjistit, zda je či není konkrétní řada HDV schválena pro pojíždění pohraničních úseků a zajíždění do pohraničních stanic?** Dříve toto řešily tuším přílohy pohraničních ujednání nebo mezinárodních dohod, kde to bylo pro všechny zúčastněné strany jasné, nyní však tento přehledný a praktický způsob pro zjištění chybí.

Odpověď: Dohody se Slovenskem a Polskem jsou podepsány, dohoda s Německem je po vyjasnění všech bodů těsně před podpisem. jednání s Rakouskem jsou zatím stále v počátcích.

Dohody můžete najít na stránce Drážního úřadu:

<https://ducr.cz/potrebuji-si-vyridit/interoperabilita/spoluprace-se-sousednimi-staty/>

U nově schvalovaných vozidel může žadatel uvést pohraniční stanice do žádosti a v případě kladného posouzení drážním úřadem sousední země orgán vydávající povolení uvede povolené pohraniční úseky do povolení a ERATV. Podrobnosti jsou uvedeny v příslušné dohodě mezi drážními úřady.

V případě, že smlouva o spolupráci není uzavřena, požádá žadatel orgán, který vydal povolení, a ten může rozšířit vnitrostátní povolení do pohraničních stanic sousedního státu po konzultaci s jeho drážním úřadem.

Zda je vozidlo povoleno do pohraničních stanic, lze zjistit v EVR a ERATV. Pro vozidla povolená před 31. 10. 2020 platí povolení již dříve vydaná.

2. V současné době se údajně na popud zahraničních manažerů infrastruktury (např. Rakousko) a evropskou legislativu hodně hovoří o redukci mezinárodních pohraničních ujednání (MPU) pouze na úsek mezi vjezdovými návěstidly sousedních pohraničních stanic, což je dle zjištěného názoru dopravců krokem zpět ve zjednodušování pravidel pro přeshraniční železniční dopravu. Velkým a ostře kritizovaným tématem toto bylo i na setkání dopravců se ŽSR, kdy víme, že ŽSR s tímto rovněž započalo i ve spolupráci se SŽ a kde prvním takovýmto ujednáním bylo ujednání pro přechod Sudoměřice nad Moravou – Skalica na Slovensku. ŽSR přislíbilo, že se tímto bude znovu zabývat za účelem případného přehodnocení. **Můžete prosím tento postup nějak okomentovat a sdělit důvod proč a na základě čeho se tato negativní úprava MPU začala realizovat a zda se opravdu v tomto kroku zpět bude pokračovat?**

Odpověď: Drážní úřad jako národní bezpečnostní autorita pro železnici (NSA) řeší mezistátní dohody s NSA sousedních států v souladu s platnou evropskou legislativou. V těchto dohodách je řešena platnost osvědčení dopravce do příslušných PPS. Pokud dopravci chtějí provozovat drážní dopravu do sousedních PPS, musí mít tyto body uvedeny v jednotném osvědčení o bezpečnosti dopravce. Součástí posouzení je mimo jiné požadavek na znalost místních ujednání, předpisů apod., tedy odborná způsobilost. Dle našich informací připravují všichni hlavní provozovatelé drah nějaké úpravy

příslušných ujednání, jejichž cílem je přenést část odpovědnosti z provozovatelů drah na dopravce. Ale tady je třeba si uvědomit, že pohraniční ujednání jsou smluvním vztahem provozovatelů drah. Nespadá to přímo do příslušnosti NSA. Detailnější informace k této situaci Drážní úřad aktuálně nemá. Důvody, proč provozovatelé drah takto postupují, jsou spíše otázkou na ně.

3. **Zabývá se DÚ současným znění a připravovanou novelou z pohledu dopravců nepovedené vyhlášky č. 260/2023 kde dopravci narážejí na spoustu problémů s aplikací jejich ustanovení i různým výkladem ze strany jednotlivých lékařů?** Konkrétním příkladem je stejný rozsah vstupní prohlídky držitele licence nebo průkazu způsobilosti strojvedoucího při pouhé změně zaměstnavatele jako u uchazeče o licenci nebo průkaz způsobilosti a s tím spojené požadavky na závěry z odborných vyšetření pro lékaře pracovnílékařských služeb, které jsou požadovány u uchazečů o licenci a PZ a kde se tyto nyní přenášejí do vstupní prohlídky při změně zaměstnavatele. Stejně tak je to u mimořádné prohlídky. Kontraverzních ustanovení je tam samozřejmě více, intenzivně se jimi zabývá profesní sdružení Žesnad s cílem nápravy, ale soudě podle dosavadního vývoje vypořádání připomínek k novele vyhlášky to vypadá, že mnohé pádné argumenty ke změně nebudou vyslyšeny.

Odpověď: Drážní úřad respektuje současné znění vyhlášky č. 260/2023 i drobné novelizace, která proběhla k 1.7.2024. S otázkami k případné úpravě se prosím obraťte na gestora vyhlášky, Ministerstvo zdravotnictví.

Shrnujeme upřesnění, které jsme již dříve uváděli na základě dotazů ze strany dopravců:

Vstupní lékařské prohlídky

- Vstupní lékařské prohlídky by se měly mj. provádět vždy při přechodu k jinému zaměstnavateli (dopravci), a to podle § 2 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 260/2023 Sb. u licence strojvedoucího a podle § 2 odst. 1 písm. b) vyhlášky č. 260/2023 Sb. u průkazů způsobilosti
- Vstupní lékařské prohlídky by se měly mj. provádět vždy po propadnutí termínu pravidelné lékařské prohlídky, a to podle § 2 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 260/2023 Sb. u licence strojvedoucího a podle § 2 odst. 1 písm. b) vyhlášky č. 260/2023 Sb. u průkazů způsobilosti

Mimořádné lékařské prohlídky

- Mimořádné lékařské prohlídky by se měly provádět po době pracovní neschopnosti delší než 30 dnů, a to podle § 8 odst. 2 písm. c) vyhlášky č. 260/2023 Sb. a to na základě rozhodnutí posuzujícího lékaře podle § 3 vyhlášky č. 260/2023 Sb.
- Mimořádné lékařské prohlídky by se měly provádět z podnětu provozovatele dráhy nebo drážní dopravy podle § 8 odst. 2 písm. b) a d) vyhlášky č. 260/2023 Sb. a to podle § 3 vyhlášky č. 260/2023 Sb.