

Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice Rady 91/440/EEC o rozvoji železnic Společenství

COM(2004) 139 final- 2004/0047 (COD)

(2005/C 221/13)

Rada se dne 28. dubna 2004 rozhodla konzultovat Evropský hospodářský a sociální výbor podle článku 71 Smlouvy o založení Evropského společenství ve věci výše uvedené.

Specializovaná sekce „Doprava, energetika, infrastruktura a informační společnost“, která zodpovídá za přípravu práce Výboru v této věci, přijala své stanovisko dne 17. ledna 2005. Zpravodajem byl **pan Chagas**.

Na své 414. plenární schůzi (jednání dne 9. února 2005) Evropský hospodářský a sociální výbor přijal následující stanovisko 122 hlasy pro, 53 proti; 12 členů se hlasování zdrželo.

1. Úvod

1.1 Tento návrh je součástí **třetího železničního balíčku**, který byl přijat Evropskou komisí dne 3. března 2004. Dalšími součástmi jsou:

— návrh směrnice o certifikaci pracovníků vlakových čet (COM(2004) 142final);

— návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o právech a povinnostech cestujících v mezinárodní železniční dopravě (COM(2004) 143final);

— návrh nařízení o náhradách a požadavcích na kvalitu nákladní železniční dopravy (COM(2004) 144final);

a

— sdělení Komise k další integraci evropské železničního systému (COM(2004) 140 final);

— pracovní materiál Komise k postupnému otevírání trhu pro mezinárodní osobní železniční dopravu (SEC(2004) 236).

1.2 **První železniční balíček** (také zvaný infrastrukturní) vstoupil v platnost dne 15. března 2001 a měl být transponován do vnitrostátních právních předpisů do 15. března 2003. Balíček obsahuje následující složky:

— změny směrnice 91/440/EEC, včetně volného přístupu na trh pro mezinárodní nákladní železniční dopravu do transevropské železniční sítě pro nákladní dopravu do 15. března 2003 a liberalizace veškeré mezinárodní nákladní železniční dopravy do 15. března 2008 ⁽¹⁾;

— rozšíření směrnice na evropskou licenci pro železniční podniky (změny směrnice 95/18/EC) ⁽²⁾;

— harmonizace ustanovení upravujících přidělování kapacity železniční infrastruktury a vybírání poplatků za užívání železniční infrastruktury a bezpečnostní certifikaci (nahrazuje směrnici 95/19/EC) ⁽³⁾.

1.3 V říjnu 2003 se Evropská komise obrátila na Evropský soudní dvůr kvůli tomu, že devět členských států nepotvrdilo transponování prvního železničního balíčku do svých právních předpisů. Do května 2004 ještě stále nebylo doručeno oznámení pěti států a dva členské státy transponovaly do svých vnitrostátních právních předpisů pouze některá ustanovení.

⁽¹⁾ Směrnice 2001/12/EC – Úř. věst. L 75, 15.3.2001, s. 1 – stanovisko EHSV – Úř. věst. C 209, 22.7.1999, s. 22.

⁽²⁾ Směrnice 2001/13/EC – Úř. věst. L 75, 15.3.2001, s. 26 – stanovisko EHSV – Úř. věst. C 209, 22.7.1999, s. 22.

⁽³⁾ Směrnice 2001/14/EC – Úř. věst. L 75, 15.3.2001, s. 29 – stanovisko EHSV – Úř. věst. C 209, 22.7.1999, s. 22.

1.4 **Druhý železniční balíček** byl zveřejněn v Úředním věstníku Evropského společenství dne 30. dubna 2004 a musí být transponován do vnitrostátních právních předpisů do 30. dubna 2006. Balíček obsahuje následující složky:

— změny směrnice 91/440/EEC: posouvá termín zavedení volného přístupu na trh pro mezinárodní nákladní železniční dopravu na 1. ledna 2006 a liberalizace vnitrostátní nákladní železniční dopravy, včetně kabotáže, od 1. ledna 2007 ⁽⁴⁾;

— Směrnice o bezpečnosti železnic ve Společenství ⁽⁵⁾;

— Nařízení, kterým se zřizuje Evropská železniční agentura ⁽⁶⁾;

— Změny směrnic o interoperabilitě systému vysokorychlostních železnic (96/48/EC) a systému tradičních železnic (2001/16/EC) ⁽⁷⁾.

1.5 První a druhý železniční balíček poskytly právní základ pro vytvoření jednotného trhu nákladní železniční dopravy. Tato opatření zahrnují přístup na trh, licencování a bezpečnostní certifikaci železničních podniků, přístup k infrastruktuře a výpočet poplatků za její užívání, vytváření právního rámce bezpečnosti na železnici a opatření pro zajištění technické interoperability železničního systému.

1.6 Jak EHSV uvedl již ve svém stanovisku k druhému železničnímu balíčku ⁽⁸⁾, s ohledem na nový právní rámec bude zapotřebí tento sektor zcela reorganizovat a zřídit nové orgány a stanovit nové pravomoci.

1.7 Ve stejném stanovisku EHSV uvedl, že je zapotřebí zavést nová evropská sociální pravidla. Evropští sociální partneři v sektoru železnic, Společenství evropských železnic a Evropská federace pracovníků v dopravě podepsali dne 17. ledna 2004 dvě evropské dohody týkající se:

- 1) Zavedení evropského průkazu strojvedoucího na mezinárodních spojích.
- 2) Dohod o určitých aspektech podmínek zaměstnávání vlakových čet na mezinárodních spojích.

⁽⁴⁾ Směrnice 2004/51/EC – Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 164 – stanovisko EHSV – Úř. věst. C 61, 14.3.2003, s. 131.

⁽⁵⁾ Směrnice 2004/49/EC – Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 44 – stanovisko EHSV – Úř. věst. C 61, 14.3.2003, s. 131.

⁽⁶⁾ Nařízení (EC) No. 881/2004 – Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 1 – stanovisko EHSV – Úř. věst. C 61, 14.3.2003, s. 131.

⁽⁷⁾ Směrnice 2004/50/EC – Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 114 – stanovisko EHSV – Úř. věst. C 61, 14.3.2003, s. 131.

⁽⁸⁾ Úř. věst. C 61, 14.3.2003, s. 131.

1.8 Jako součást třetího železničního balíčku Komise navrhuje směrnici o certifikaci pracovníků vlakových čet, která by měla vstoupit v platnost v roce 2010 nebo 2015

1.9 Předložením další změny směrnice 91/440/ECC pokračuje Komise ve svém úsilí o postupnou deregulaci železničního sektoru.

2. Návrh Evropské komise

2.1 Komise navrhuje deregulaci přístupu na trh pro mezinárodní osobní železniční služby od 1. ledna 2010. Tento návrh se vztahuje i na kabotáž, tedy na nástup a výstup cestujících v železničních zastávkách po celé trase. Současně má být zrušeno ustanovení o volném přístupu na trh pro mezinárodní sdružení.

2.2 V pětadvacítce EU cestuje každý rok 6 miliard cestujících, přičemž regionální doprava má na tomto objemu lví podíl. Podle prodaných jízdenek představuje mezinárodní osobní doprava pouze kolem 10 % cestujících na železnici. To zahrnuje regionální přeshraniční dopravu, přeshraniční dopravu na velké vzdálenosti a vysokorychlostní (přeshraniční) dopravu.

2.3 Komise si je vědoma toho, že otevření mezinárodní osobní dopravy, včetně kabotáže, konkurenci by mohlo eventuálně mít negativní dopad na ekonomickou rovnováhu veřejné osobní dopravy. Navrhuje udělení výjimek z volného přístupu k trhu u tahů, kde jsou již uzavřeny smlouvy o veřejné dopravě (EEC) No. 1191/69, a kde by deregulace mezinárodní opravy mohla narušit stávající rovnováhu. Tato výjimka bude udělována pouze v případech, kdy bude naprosto nezbytné zachovat služby veřejné dopravy a kdy to bude schváleno regulačním orgánem podle čl. 30 směrnice 2001/14/EC. Bude také nutné, aby bylo možné uskutečnit soudní přezkum rozhodnutí o udělení výjimek

2.4 Komise má předložit zprávu o provedení tohoto ustanovení do 31. prosince 2012.

3. Hodnocení návrhu

3.1 Předpoklady pro revitalizaci odvětví železniční dopravy

3.1.1 Návrh deregulovat mezinárodní osobní dopravu vychází z předpokladu, že zavedení konkurence v mezinárodní dopravě bude mít jeden či více z následujících důsledků: vyšší počet cestujících, přechod z jiných druhů dopravy (zejména letecké) na železniční, zvýšení kvality služeb a nižší jízdné.

3.1.2 Již ve svém stanovisku k 2. železničnímu balíčku⁽⁹⁾ zmínil EHSV základní předpoklady pro revitalizaci železniční soustavy.

- financování rozšiřování a konsolidace železniční infrastruktury;
- zavedení technické interoperability a poskytování nezbytných finančních prostředků;
- vytvoření prostředí pro zdravou konkurenci mezi jednotlivými druhy dopravy, zejména:
 - zajištění dodržování sociální legislativy v silniční dopravě;
 - stanovení politiky spravedlivých poplatků za infrastrukturu u všech druhů dopravy.

3.1.3 Návrh politiky spravedlivých poplatků za infrastrukturu u všech druhů dopravy, který byl oznámen v Bílé knize o evropské dopravní politice pro rok 2010, se dosud nerealizoval.

3.1.4 Monitorování a řádné uplatňování sociální legislativy v silniční dopravě zůstává i nadále závažným problémem.

3.1.5 Dále je zapotřebí nalézt řešení problému zadluženosti mnoha železničních společností. Pokud nevyřeší svoji vysokou zadluženost, nebudou železniční společnosti, zejména v nových členských státech, konkurenceschopné.

3.1.6 EHSV dále poukázal na to, že vytvoření nových orgánů podle požadavků prvního a druhého železničního balíčku (regulační orgán, orgán pro poplatky, přidělovací orgán, notifikovaný subjekt, bezpečnostní orgán, orgán pro vyšetřování nehod) si vyžádá přestavbu organizační struktury odvětví železniční dopravy v krátké době a nashromáždění praktických zkušeností pro jejich hladké fungování bude trvat několik let.

⁽⁹⁾ Viz poznámka pod čarou 8.

EHSV potvrdil, že je pro to, aby se bezpečnost na železnici stala prioritou. V rámci toho bude zapotřebí zavést evropskou sociální legislativu do odvětví železniční dopravy.

3.2 Následná analýza deregulace nákladní železniční dopravy

3.2.1 Rozhodnutí týkající se deregulace nákladní železniční dopravy již byla učiněna; jaký vliv budou tato rozhodnutí mít však zatím není známo.

3.2.2 Evropská komise má do 1. ledna 2006 předložit zprávu týkající se následujících oblastí⁽¹⁰⁾:

- provádění směrnice 91/440/EC v členských státech a přešetření toho, jak skutečně fungují různé dotčené orgány;
- vývoj na trzích, zejména mezinárodní trendy v dopravě, činnost a tržní podíl všech aktérů na trhu (včetně nových operátorů);
- vliv na celé odvětví dopravy, zejména případný přechod k alternativním dopravcům;
- vliv na úroveň bezpečnosti v jednotlivých členských státech;
- pracovní podmínky v tomto odvětví v jednotlivých členských státech.

3.2.3 EHSV věří, že je vhodné vyčkat, až bude tato zpráva zveřejněna a až budou známy dopady dosud provedených opatření, než budou podniknuty další kroky k otevření trhu, a žádá Komisi, aby zprávu dodala včas.

3.3 Ex-ante provedená analýza deregulace mezinárodní osobní železniční dopravy

3.3.1 Před vyhlášením 3. železničního balíčku nařídila Komise vypracování studie o deregulaci osobní dopravy. Vyhlášeným cílem této studie bylo posouzení různých variant deregulace a doporučení jedné z nich. Tyto varianty jsou následující:

- deregulace mezinárodní dopravy bez kabotáže;
- deregulace mezinárodní dopravy s kabotáží;
- deregulace vnitrostátní i mezinárodní dopravy.

⁽¹⁰⁾ Čl. 2 písm. d) směrnice 2004/51/EC Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice Rady 91/440/EEC o rozvoji železnic Společenství.

3.3.2 Studie doporučila deregulaci mezinárodní dopravy s kabotáží⁽¹⁾.

3.3.3 EHSV lituje, že studie tohoto typu nebyla použita pro komplexní posouzení důležitých otázek. Tyto otázky se týkají vlivu deregulace na:

- regionální železniční dopravu jako službu ve veřejném zájmu, zejména v malých a středně velkých členských státech;
- kvalitu služeb pro zákazníky;
- zaměstnanost a pracovní podmínky v osobní železniční dopravě;
- operátory železniční dopravy v nových členských státech ve střední a východní Evropě.

3.3.4 Studie obsahuje komentáře k jednotlivým oblastem, kterých se týkala (jako je význam poplatků a ceny spojů). Tyto komentáře byly vypracovány na základě čtyř případových studií (Švédsko, Německo, Španělsko, Maďarsko) a simulací dvou tras. Studie také nedoporučuje deregulaci vnitrostátní osobní železniční dopravy. Stanoveným cílem této studie však bylo doporučení jedné ze tří alternativ.

3.4 Vliv deregulace na regionální a veřejnou dopravu

3.4.1 Návrh na deregulaci mezinárodní osobní dopravy prostřednictvím kabotáže ukládá, aby trhy s určitými vnitrostátními dopravními službami byly do určité míry otevřeny.

3.4.2 Vnitrostátní osobní doprava bývá často síťovou službou, kde zisky realizované na trasách s velkým objemem cestujících kompenzují ztráty na trasách s menšími objemy, a to umožňuje poskytování ucelenější škály služeb. To neplatí pouze o veřejných spojích, u kterých jsou poskytnuta výhradní práva nebo které dostávají dotace, pro které návrh Komise umožňuje poskytnutí výjimky za dodržení přísných podmínek.

3.4.3 Zejména v malých a středně velkých členských státech by to mohlo vést k závažnému narušení služeb v osobní železniční dopravě, na které se nevztahují smlouvy o výhradních právech.

3.4.4 V některých členských státech se smlouvy o povinnosti poskytování veřejné služby vztahují nejen na individuální tratě

ale na celou síť. Za takových okolností bude obtížné doložit ohrožení rovnováhy veřejné dopravy.

3.4.5 Možnost udělování výjimek navrhovaná Komisí si vyžádá složité postupy pro dokazování oprávněnosti výjimek a mohla by vést ke vzniku právních sporů.

3.4.6 V červenci 2000 Evropská komise navrhla v COM(2000) 7 final, aby nařízení (EEC) No. 1191/69 o závazcích vyplývajících z koncepce veřejné služby v dopravě, která stanoví pravidla pro poskytování výhradních práv a náhrad za veřejné služby v osobní dopravě, bylo nahrazeno novým nařízením.

3.4.7 Návrh na změnu nařízení (EEC) No. 1191/69 byl ve Výboru dopravy blokován několik let. Zásadní rozdíly mezi návrhem Komise a stanoviskem Evropského parlamentu zůstávají a mohly by mít závažné důsledky pro dopad návrhu v oblasti deregulace osobní železniční dopravy. Komise se chystá předložit nový návrh ještě před koncem tohoto roku.

3.4.8 To je další argument pro to, aby se s předkládáním dalších návrhů na ochranu rovnováhy osobní železniční dopravy v souvislosti s deregulací vyčkalo až bude tato legislativa přijata.

3.5 Vliv na kvalitu služeb pro zákazníky

3.5.1 Studie vedla k závěru, že s ohledem na vysoké náklady a tradičně nízké ceny jízdenek je nepravděpodobné, že deregulace mezinárodní osobní dopravy povede k dalšímu snižování cen pro zákazníky.

3.5.2 Zvýšená nabídka vyplývající z konkurence mezi operátory železniční dopravy na stejné trase může současně znamenat, že nebude nadále zaručena dosavadní úroveň informovanosti – jeden jízdní řád, jedna jízdenka, informace z jednoho zdroje. Vzniknou větší překážky šíření informací.

3.5.3 Komise na to reagovala návrhem legislativy ukládající konkurujícím si společnostem, aby spolupracovaly za účelem zachování úrovně informovanosti, která byla doposud zaručena.

⁽¹⁾ Liberalizace osobní železniční dopravy EU: Rozšířené posouzení dopadů, únor 2004, vypracovala společnost Steer Davies Gleave, Londýn.

3.5.4 EHSV posoudí tento návrh v samostatném stanovisku. Výbor by však chtěl poukázat na to, že uložení povinnosti konkurujícím si společnostem, aby spolupracovaly za účelem informování zákazníků, je nezbytné až po otevření trhu osobní dopravy.

3.6 Vliv na zaměstnanost

3.6.1 Komise předpokládá, že deregulace mezinárodní osobní dopravy povede v krátkodobém horizontu také ke snížení počtu zaměstnanců, ale že ve střednědobém horizontu zaměstnanost vzroste v důsledku rostoucího počtu cestujících. Nebere tak například v úvahu možný negativní vliv na zaměstnanost vyplývající z dopadu deregulace na regionální a veřejné spoje. Podle čl. 1.7 navrhované směrnice by tento vliv závisel na rozhodování jednotlivých členských států o financování regionální osobní dopravy.

3.6.2 Počet zaměstnanců v odvětví železniční dopravy se v posledních deseti letech snížil na polovinu. Operátoři železniční dopravy v nových členských státech a západní Evropě zamýšlejí další snižování počtu pracovních míst. Pokud deregulace mezinárodní osobní dopravy povede k tomu, že operátoři železniční dopravy v malých a středních státech EU budou vytlačeni také z vnitrostátní dopravy na dlouhé vzdálenosti, pak kladný vliv na zaměstnanost nelze očekávat.

3.6.3 Osobní železniční doprava byla vždy formou dopravy přístupnou všem vrstvám společnosti. Letecká doprava se z luxusní dopravy stala masovou formou dopravy. Kladný vliv tohoto vývoje na zaměstnanost nemůže být ve stejné míře zopakován u mezinárodní osobní železniční dopravy.

3.6.4 Mezitím byly vysoce kvalitní pracovní příležitosti u bývalých státních leteckých společností nahrazeny méně kvalitními pracovními příležitostmi v dalších segmentech odvětví civilní letecké dopravy.

3.6.5 EHSV sleduje prudké snižování zaměstnanosti v železničním odvětví s velkými obavami. Takovéto omezování pracovních příležitostí vyvolává značné sociální problémy v nových členských státech, které mohou trpět vysokou nezaměstnaností a nedostatečně rozvinutým systémem sociálního zabezpečení. Je zde naléhavá potřeba opatření na sociální podporu. EHSV je proti jakýmkoli opatřením, která povedou

k dalšímu snižování pracovních příležitostí a zhoršování kvality pracovních příležitostí v odvětví, které je již nyní pod značným tlakem.

3.7 Dopady na operátory železniční dopravy v nových členských státech

3.7.1 Ve studii společnosti Steer Davies Gleave citované výše se uvádí, že špatný stav infrastruktury v nových členských státech, špatná finanční situace operátorů železniční dopravy a ceny jízdenek, které jsou obvykle pod dlouhodobou úrovní nákladů, představují další překážku rozšiřování konkurence.

3.7.2 Kromě toho operátoři železniční dopravy nemají vysoce kvalitní vozový park nezbytný pro odolávání tlaku konkurence.

3.7.3 Regionální železniční doprava hraje v nových členských státech ještě větší roli než v patnáctce EU. Pokud bude mít deregulace mezinárodní osobní dopravy negativní vliv na poskytování regionálních služeb, pak tento vliv bude ještě výraznější v nových členských státech. Urychlil by se tím propad dnes stále ještě relativně značného podílu osobní dopravy na železnici.

4. Závěr

4.1 Ve svých předchozích stanoviscích EHSV vždy podpořoval revitalizaci odvětví železniční dopravy v Evropě a poukazoval na podmínky nezbytné pro její uskutečnění:

- rozšíření infrastruktury a odstranění úzkých profilů;
- zavedení interoperability mezi železničními systémy;
- vytvoření zdravé konkurence mezi jednotlivými druhy dopravy;
- zaručení sociálních opatření a bezpečnosti na železnici.

4.2 EHSV vyzývá Komisi a členské státy, aby pomohly zajistit, že tyto podmínky budou splněny co nejdříve.

4.3 EHSV zdůrazňuje význam osobní železniční dopravy pro uspokojování potřeby lidí být mobilní a jejího významu jako poskytovatele služeb v obecném zájmu.

4.4 EHSV uznává význam poskytovatele síťových služeb a integrace této služby s dalšími druhy dopravy v zájmu mobility veřejnosti. Tato služba nesmí být ohrožena.

4.5 EHSV věří, že případné rozhodnutí o deregulaci mezinárodní osobní dopravy bude založeno na rozsáhlé a jasné znalosti jeho celkového vlivu na osobní železniční dopravu a dopadu opatření schválených v rámci 1. a 2. železničního balíčku.

4.6 Výbor proto vyzývá Komisi, aby provedla odpovídající předchozí analýzu výhod a nevýhod deregulace osobní dopravy. Tato analýza by se měla zaměřit na vliv deregulace na:

- regionální a obecnému zájmu sloužící železniční dopravu, zejména v malých a středně velkých členských státech;
- kvalitu služeb pro zákazníky;
- zaměstnanost a pracovní podmínky v osobní železniční dopravě;
- operátory železniční dopravy v nových členských státech ve střední a východní Evropě.

4.7 EHSV vyzývá Komisi, aby nejprve předložila zprávu a uskutečnění otevírání trhu pro mezinárodní osobní železniční dopravu, jak ukládá směrnice 91/440/EEC (ve znění směrnice 2004/51/EC).

4.8 EHSV poukazuje na skutečnost, že návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o opatřeních členských států týkajících se požadavků na veřejnou službu a udělování zakázek na poskytování veřejné služby v osobní železniční,

silniční a vnitrozemské vodní dopravě [COM(2000) 7 final a změněný návrh COM(2002) 107 final] stále ještě nebyl Radou zpracován. Konečná podoba této směrnice může mít dopad na pravidla ochrany spojů poskytujících veřejnou službu v rámci deregulace mezinárodní osobní dopravy.

4.9 Zlepšování kvality služeb na spojích osobní dopravy zvyšuje atraktivitu tohoto druhu dopravy, což dále napomáhá naplnění cíle evropské dopravní politiky vytvořit udržitelný dopravní systém. Hlavní odpovědnost zde nesou operátoři železniční dopravy. EHSV však zaujímá kritický postoj k opatřením, která by mohla snížit současnou úroveň kvality služeb. Výbor by se značně přikláněl k opatřením zaměřeným na zvyšování kvality služeb.

4.10 EHSV zastává názor, že podpora lepší spolupráce mezi železničními společnostmi bude tou správnou cestou ke zlepšování kvality služeb pro cestující v mezinárodní železniční dopravě, zejména v regionální mezinárodní osobní dopravě.

4.11 EHSV by velice uvítal, kdyby Komise zahájila s evropskými sociálními partnery dialog o dopadu deregulace na železniční dopravu, zejména na kvantitu a kvalitu zaměstnanosti.

4.12 Podíl osobní železniční dopravy na celkové osobní dopravě je v nových členských státech značně vyšší než v patnáctce EU. Proto považuje EHSV za důležité věnovat zvláštní pozornost vývoji v osobní železniční dopravě v nových členských státech a dopadu otevírání trhů v těchto zemích. Je v zájmu celého Společenství a v souladu se záměry Bílé knihy o dopravní politice, aby tento velký podíl zůstal zachován.

V Bruselu dne 9. února 2005.

Předsedkyně
Evropského hospodářského a sociálního výboru
Anne-Marie SIGMUND

PŘÍLOHA

stanoviska Evropského hospodářského a sociálního výboru (ve shodě se článkem 54 odst. 3 jednacího řádu)

Následující pozměňovací návrhy, které získaly více než čtvrtinu platných hlasů, byly zamítnuty v průběhu rozpravy:

Bod 3.1.4

Odstranit.

Odůvodnění:

Tento odstavec nemá s liberalizací železnic nic společného. Dochází tu ke smíšení dvou sektorů v jednom stanovisku, které se týká změn a rozvoje železnic v Evropě. Není možné souhlasit s tím, že kontrola sociálních předpisů v silniční dopravě představuje závažný problém, když existuje bohatá legislativa stanovující dobu řízení a odpočinku a rovněž popisující pracovní den řidičů. Dodržování této legislativy je možné kontrolovat pomocí tachografu. Mimo to vstoupí v srpnu tohoto roku v platnost nové kontrolní zařízení, číselný tachograf, který umožní provádět přesnější kontroly pracovního dne řidičů.

Výsledky hlasování

pro: 58

proti: 80

zdrželo se: 7

Bod 3.1.6

Zrušit větu na konci odstavce:

V rámci toho bude zapotřebí zavést evropskou sociální legislativu do odvětví železniční dopravy.

Odůvodnění:

Bezpečnost železnic v EU se řídí směrnicí 2004/49 CE.

Výsledky hlasování

pro: 52

proti: 93

zdrželo se: 5

Odstavec 3.2.3

Nahradit odstavec následujícím:

„EHSV se domnívá, že bude nutné analyzovat obsah této zprávy okamžitě po jejím publikování, aby bylo možné určit, zda návrh směrnice má být pozměněn či modifikován.“

Odůvodnění:

Současná verze de facto vyžaduje zablokovat legislativní proces, což udržuje určitou právní nejistotu, škodlivou pro všechny: podniky, zaměstnance, zákazníky.

Dát zřetelně najevo vůli držet se učiněných závěrů s tím, že návrh směrnice bude eventuelně pozměněn či modifikován, působí pozitivnějším a konstruktivnějším dojmem.

Zůstáváme tak v rámci dynamického a otevřeného procesu.

Výsledky hlasování

pro: 54

proti: 92

zdrželo se: 9

Odstavce 3.4.7 a 3.4.8

Nahradit odstavce následujícím textem a upravit číslování na 3.4.7:

„Až bude nový návrh nařízení (CEE) č. 119/69 předložen Radě ministrů a Evropskému parlamentu, bude nutno přezkoumat následky, které tento text může mít na liberalizaci železniční dopravy cestujících a rovnováhu veřejných služeb.“

Odůvodnění:

Současné znění se odvolává na situaci, která již není aktuální. Komise vytvořila nový text, který by mohl být předložen Radě „doprava“ v červnu. Není možné počítat dopředu s přijetím, kterého se mu dostane jak v Radě ministrů, tak v Evropském parlamentu.

Navrhovaná verze spadá do rámce konstruktivního přístupu.

Výsledky hlasování

pro: 68

proti: 90

zdrželo se: 8

Odstavec 3.6

Zrušit.

Odůvodnění:

Není možné tvrdit, že liberalizace železnic povede k nárůstu nezaměstnanosti a že nově vytvořená místa budou méně kvalitní, když v jiných dopravních odvětvích je jedním z důsledků liberalizace nárůst počtu zaměstnaneckých míst. Je třeba připomenout, že železnice je jediné dopravní odvětví, které nebylo liberalizováno.

Výsledky hlasování

pro: 66

proti: 102

zdrželo se: 6
