



EVROPSKÝ PARLAMENT

2009 - 2014

Výbor pro zaměstnanost a sociální věci

2011/0397(COD)

5.6.2012

NÁVRH STANOVISKA

Výboru pro zaměstnanost a sociální věci

pro Výbor pro dopravu a cestovní ruch

k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o službách pozemního odbavování na letištích Unie a o zrušení směrnice Rady 96/67/ES (COM(2011)0824 – C7-0457/2011 – 2011/0397(COD))

Navrhovatel(*): Thomas Mann

(*) Přidružený výbor – článek 50 jednacího řádu

PA_Legam

STRUČNÉ ODŮVODNĚNÍ

Slyšení Výboru pro zaměstnanost a sociální věci (EMPL), které se konalo dne 31. května 2012 a bylo věnováno službám pozemního odbavování, se zúčastnili zástupci odborů, provozovatelů letišť, leteckých společností a Evropské komise. Jeho výsledky jsou zohledněny v této zprávě.

Služby pozemního odbavování na letištích jsou důležité pro bezproblémové fungování letového provozu. Existuje jedenáct kategorií těchto služeb: (1) pozemní správa a dozor, (2) odbavování cestujících, (3) odbavování zavazadel, (4) manipulace s nákladem a poštou, (5) manipulace na rampě, (6) obsluha letadel, (7) manipulace s pohonnými hmotami a oleji, (8) údržba letadel, (9) letové činnosti a správa posádky, (10) povrchová doprava a (11) zásobovací služby. U kategorií 3, 4, 5 a 7 může být v současné době omezen přístup na trh.

Význam služeb pozemního odbavování

Podle údajů Evropské komise činí celosvětové příjmy ze služeb pozemního odbavování přibližně 50 miliard EUR.¹ Odhaduje se, že toto odvětví zaměstnává v Evropě minimálně 60 000 osob.²

Liberalizace z roku 1996 a její důsledky

Zpravodaj vypracoval v letech 1996 a 2008 stanoviska ke službám pozemního odbavování. V roce 1996 schválily Evropský parlament a Rada směrnici 96/67/ES. Jejím cílem je otevřít trh služeb pozemního odbavování a umožnit větší hospodářskou soutěž. Studie společnosti Ecorys, kterou Evropská komise několikrát cituje, dochází k závěru, že „v důsledku prvního otevření trhu se zvýšila nejistota ohledně pracovních míst a vzrostl počet krátkodobých smluv.“³ Kromě toho polovina odborů v EU zdůraznila, že vývoj mezd v oblasti služeb pozemního odbavování zaostal za inflací i za průměrným růstem mezd.⁴ Náklady na lidské zdroje činí přibližně 75 % nákladů na produkci v oblasti služeb pozemního odbavování. Podle údajů Komise došlo k výraznému snížení nákladů leteckých společností.⁵ Pro tyto společnosti představují služby pozemního odbavování 5-12 % provozních nákladů.⁶

Plány na liberalizaci z roku 2012 pro zamezení zpožděním

Evropská komise předložila dne 1. prosince 2012 návrh na nařízení o službách pozemního odbavování, jímž má být nahrazena směrnice 96/67/ES. Cílem nařízení je zamezit zpožděním a zlepšit kvalitu služeb pro cestující. V zájmu dosažení tohoto cíle má Komise v úmyslu dále liberalizovat trh služeb pozemního odbavování, a to prostřednictvím schvalování alespoň jednoho dalšího – třetího nezávislého odbavujícího podniku.

Služby pozemního odbavování nejsou hlavním důvodem zpoždění

¹ Návrh nařízení COM (2011) 824, důvodová zpráva, s. 2.

² Návrh nařízení COM (2011) 824, důvodová zpráva, s. 2.

³ Ecorys study, 21 December 2007: Social developments in the EU air transport: A study of developments in employment, wages and working conditions in the period of 1997 - 2007, p. 56.

⁴ Ecorys study, 21 December 2007: Social developments in the EU air transport: A study of developments in employment, wages and working conditions in the period of 1997 - 2007, p. 56.

⁵ Zpráva Komise EU ze dne 24. ledna 2007 o službách pozemního odbavování.

⁶ Návrh nařízení COM (2011) 824, důvodová zpráva, s. 2.

Zpravodaj zásadně nesouhlasí s tvrzením Evropské komise, podle nějž jsou zpoždění ve třech čtvrtinách případů způsobena službami pozemního odbavování. Alespoň podle důvěryhodných informací z německých letišť, jež má k dispozici, mohou služby pozemního odbavování za zpoždění ve velmi malé, zčásti zcela zanedbatelné míře. Jedná se o podíl ve výši 0,6 % - 4 %

V odpovědi na otázku k písemnému zodpovězení předloženou zpravodajem uvedl komisař EU pro dopravu, pan Kallas, že „Komise nemá k dispozici údaje o zpožděních, jež by bylo možno konkrétně přičíst službám pozemního odbavování, a to ani za EU jako celek, ani za jednotlivé členské státy.“ Z tohoto důvodu zpravodaj kritizuje, že Evropská komise zvolila pro své návrhy právní rámec nařízení. Podle jeho názoru se tak členskými státy upírá nezbytná volnost úpravy.

Odmítnutí liberalizace

Zpravodaj zásadně odmítá další liberalizaci. Trh služeb pozemního odbavování již dosáhl vysoké míry produktivity. Optimalizace procesů je z převážné části dokončena. Mnozí poskytovatelé dosahují již dnes pouze drobných zisků.

Za těchto podmínek povede schvalování dalších poskytovatelů k tomu, že vyšší tlak na ceny bude přenesen prostřednictvím snižování nákladů na lidské zdroje přímo na zaměstnance. Výsledky poslední liberalizace ukazují, že je tomu třeba zabránit. Je nepřijatelné, aby mzdy v odvětví služeb pozemního odbavování dále klesaly a aby ještě více pracovních smluv na plný úvazek bylo změněno na smlouvy na úvazek částečný. Zaměstnanci v odvětví služeb pozemního odbavování nesou odpovědnost za bezpečnost letecké dopravy, udržování technické bezpečnosti letu i za ochranu proti hrozbě terorismu .

Vyšší sociální tlak na zaměstnance a jejich uvržení do nejistých pracovních podmínek je v rozporu s bezpečnostními zájmy obyvatel. Cíle zlepšení kvality nebude dosaženo prostřednictvím mzdového dumpingu. Budou jím ohroženy stávající standardy, bezproblémové procesy a vysoká motivace zaměstnanců.

Záruky převzetí

Evropská komise v článku 12 stanovila, že zaměstnanci v odvětví služeb pozemního odbavování *mohou* obdržet záruky převzetí a práva ochrany. Mají tak být zmírněny dopady další liberalizace. Zpravodaj tento přístup vítá. Pokud by i přes silný odpor k liberalizaci došlo, musí se však z vágní možnosti stát povinnost. Spolu s liberalizací musí být přiznána rozsáhlá ochranná práva a zaručena nejvyšší možná úroveň kvality a bezpečnosti. Tyto požadavky jsou základem pozměňovacích návrhů zpravodaje.

POZMĚŇOVACÍ NÁVRHY

Výboru pro zaměstnanost a sociální věci vyzývá Výbor pro dopravu a cestovní ruch jako příslušný výbor, aby do své zprávy začlenil tyto pozměňovací návrhy:

Pozměňovací návrh 1

Návrh nařízení Bod odůvodnění 17

Znění navržené Komisí

(17) *Není jednoznačné, zda* členské státy ***mohou vyžadovat*** převzetí zaměstnanců při změně poskytovatele služeb pozemního odbavování, k nimž je omezen přístup. Narušení kontinuity činnosti zaměstnanců může mít nepříznivý vliv na kvalitu služeb pozemního odbavování. Je proto ***vhodné*** vyjasnit pravidla týkající se převzetí zaměstnanců, jež nespadá do působnosti směrnice 2001/23/ES o převodu podniků, a umožnit členským státům zajištění vhodných podmínek zaměstnávání a podmínek pracovních.

Pozměňovací návrh

(17) ***Zákonodárce by měl jednoznačně stanovit a zajistit, aby*** členské státy ***uložily povinnost*** převzetí zaměstnanců při změně poskytovatele služeb pozemního odbavování, k nimž je omezen přístup. Narušení kontinuity činnosti zaměstnanců může mít nepříznivý vliv na kvalitu služeb pozemního odbavování. Je proto ***nutné*** vyjasnit, ***a v případě potřeby změnit*** pravidla týkající se převzetí zaměstnanců, jež nespadá do působnosti směrnice 2001/23/ES o převodu podniků, a umožnit členským státům zajištění vhodných podmínek zaměstnávání a podmínek pracovních.

Or. de

Odůvodnění

Právní situace směrnice 2001/23/ES je nejasná, neboť Soudní dvůr Evropské unie např. měl za to, že ochranná právní úprava, jež existuje v německém a italském právu ve prospěch zaměstnanců v odvětví služeb pozemního odbavování pro případ změny poskytovatele služeb, je neslučitelná se Smlouvami¹. Komise musí podniknout veškeré kroky pro skutečné přiznání ochranných práv. Pokud dojde k liberalizaci, bylo by nepoctivé, kdyby EU dala

¹ Poznámka pod čarou: srov. rozsudek Soudního dvora ze dne 14. července 2005, C-386/03, Komise v. Německo, body 26 až 28, a rozsudek Soudního dvora ze dne 9. prosince 2004, C-460/02, Komise v. Itálie, body 31 a 32.

zaměstnancům jakožto kompenzaci vyhlídku ochrany, která by v konečném důsledku nemohla být přiznána.

Pozměňovací návrh 2

Návrh nařízení Bod odůvodnění 28

Znění navržené Komisí

(28) V odvětví tak náročném na práci, jako jsou služby pozemního odbavování, má výrazný dopad na kvalitu služeb nepřetržitý rozvoj a průběžný výcvik zaměstnanců. **Měly** by být proto stanoveny minimální **požadavky na** výcvik s cílem zajistit kvalitu operací z hlediska spolehlivosti, odolnosti, bezpečnosti a ochrany před protiprávními činy a vytvořit rovné podmínky mezi jednotlivými provozovateli.

Pozměňovací návrh

(28) V odvětví tak náročném na práci, jako jsou služby pozemního odbavování, má výrazný dopad na kvalitu služeb nepřetržitý rozvoj a průběžný výcvik zaměstnanců. **Stávající nejvyšší standardy Unie by měly** být proto stanoveny **jako minimální standardy pro výcvik veškerých zaměstnanců v odvětví služeb pozemního odbavování s cílem** zajistit kvalitu operací z hlediska spolehlivosti, odolnosti, bezpečnosti a ochrany před protiprávními činy a vytvořit rovné podmínky mezi jednotlivými provozovateli. **Pokud příslušné orgány členského státu zjistí, že minimální standardy nejsou dodržovány, mělo by být pozastaveno schvalování dalších poskytovatelů služeb, dokud nebude požadovaných standardů opět dosaženo, Tento postup by měl sloužit k udržení bezpečnosti evropského letecké dopravy.**

Or. de

Odůvodnění

Zpravodaj podporuje vymezení minimálních standardů. Měly by vycházet z nejvyšší úrovně výcviku v EU, aby zajistily co nejvyšší kvalitu služeb pozemního odbavování v celé Evropě. Na tuto úroveň by měly dohlížet kontrolní orgány členských států. Při jejím nedodržení musí ochrana zaměstnanců dostat přednost před další liberalizací, aby byla nadále zajištěna stávající úroveň bezpečnosti evropské letecké dopravy.

Pozměňovací návrh 3

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 31

Znění navržené Komisí

(31) Členské státy by *si* měly **zachovat pravomoc k zajištění** dostatečné úrovně sociální ochrany zaměstnanců podniků, které poskytují služby pozemního odbavování.

Pozměňovací návrh

(31) Členské státy by měly **zajistit zaručení** dostatečné úrovně sociální ochrany zaměstnanců podniků, které poskytují služby pozemního odbavování. ***Pokud příslušné orgány členského státu zjistí nedostatky v ochraně či porušování standardů, mělo by být pozastaveno schvalování dalších poskytovatelů služeb, dokud nebude opět dosaženo přiměřené úrovně. Tento postup by měl sloužit k udržení bezpečnosti evropské letecké dopravy.***

Or. de

Odůvodnění

Zpravodaj usiluje o konkretizaci pozitivního, avšak vágního přístupu Komise. Výbor EMPL by měl konkrétně stanovit, kdo dohlíží na dodržování práv a kdo koná v případě nedostatků v ochraně. Pro tento případ musí ochrana zaměstnanců dostat přednost před další liberalizací, aby byla nadále zajištěna stávající úroveň bezpečnosti evropské letecké dopravy. Tato hodnota je důležitější než otázky hospodářské soutěže.

Pozměňovací návrh 4

Návrh nařízení

Čl. 12. – odst. 2

Znění navržené Komisí

2. Pokud na základě výběrového řízení stanoveného v člancích 7 až 10 poskytovatel služeb pozemního odbavování zmíněný v odstavci 1 ztratí oprávnění k poskytování těchto služeb, ***mohou*** členské státy ***požádat*** poskytovatele služeb pozemního odbavování, kteří tyto služby poskytují následně, aby zaměstnancům, kteří byli za účelem poskytování těchto služeb přijati

Pozměňovací návrh

2. Pokud na základě výběrového řízení stanoveného v člancích 7 až 10 poskytovatel služeb pozemního odbavování zmíněný v odstavci 1 ztratí oprávnění k poskytování těchto služeb, ***nebo přestane poskytovat služby pozemního odbavování pro uživatele letiště nebo pokud uživatel letiště provádějící odbavování vlastními silami rozhodne o ukončení tohoto odbavování,***

dříve, zaručili práva, na něž by měli nárok, kdyby došlo k převodu ve smyslu směrnice Rady 2001/23/ES.

požádají členské státy poskytovatele služeb pozemního odbavování ***nebo uživatelé letiště provádějícího odbavování vlastními silami***, kteří tyto služby poskytují následně, aby zaměstnancům, kteří byli za účelem poskytování těchto služeb přijati dříve, zaručili práva, na něž by měli nárok, kdyby došlo k převodu ve smyslu směrnice Rady 2001/23/ES. ***Na případy uvedené v první větě tohoto odstavce se čl. 4 odst. 1 první pododstavec věta 2 směrnice 2001/23/ES nepoužijí. Výpověď z hospodářských, technických či organizačních důvodů není přípustná.***

Or. de

Odůvodnění

Záruky převzetí, jejichž vyhlídku dala Komise zaměstnancům jakožto kompenzací liberalizace, musí být závazné a rozsáhlé. Jinak se z této kompenzace stane planý slib. Kromě toho je potřeba článek 12 zjednodušit, aby byly v tomto odstavci 2 společně upraveny všechny tři případy (poskytovatel služby přijde o licenci, poskytovatel služby přestane poskytovat služby pozemního odbavování, uživatel letiště provádějící odbavování vlastními silami rozhodne o ukončení tohoto odbavování). Mohl by tak být vypuštěn čl. 12 odst. 6, a tudíž i čl. 12 odst. 7 a 8.

Pozměňovací návrh 5

Návrh nařízení

Čl. 12. – odst. 3

Znění navržené Komisí

3. Členské státy omezí požadavek uvedený v odstavci 2 na zaměstnance předchozího poskytovatele, kteří jsou zapojeni do poskytování služeb, k němuž předchozí poskytovatel ztratil oprávnění, a kteří převzetí novým poskytovatelem či poskytovateli dobrovolně přijmou.

Pozměňovací návrh

3. Členské státy omezí požadavek uvedený v odstavci 2 na zaměstnance předchozího poskytovatele, kteří jsou zapojeni do poskytování služeb, k němuž předchozí poskytovatel ztratil oprávnění, a kteří převzetí novým poskytovatelem či poskytovateli dobrovolně přijmou.

Náklady na sociální plán pro zaměstnance, kteří ukončí pracovní poměr, nesou uživatelé letišť podle svého podílu na dopravě.

Or. de

Odůvodnění

Sociální ochrana, jejíž vyhlídku dala Komise zaměstnancům jakožto kompenzaci liberalizace, musí platit i pro zaměstnance, kteří ukončí pracovní poměr. Měly by být zajištěny prostřednictvím sociálních plánů. Rozdělením nákladů mezi uživatele letišť bude vytvořena motivace k převzetí pokud možno všech zaměstnanců. Mělo by být zabráněno vysoké míře fluktuace zaměstnanců v odvětví služeb pozemního odbavování, neboť ohrožuje bezpečnost evropské letecké dopravy.

Pozměňovací návrh 6

Návrh nařízení

Čl. 12. – odst. 4

Znění navržené Komisí

4. Členské státy omezí požadavek uvedený v odstavci 2 tak, aby byl přiměřený objemu činnosti skutečně převedenému na jiného či jiné poskytovatele.

Pozměňovací návrh

vypouští se

Or. de

Odůvodnění

Komise má v úmyslu prostřednictvím čl. 12 odst. 4 oslabit použití směrnice o převodech podniků (2001/23/ES) tím, že zavede výhradu přiměřenosti. Záruky převzetí, jejichž vyhlídku dala Komise zaměstnancům jakožto kompenzaci liberalizace, musí být závazné a rozsáhlé. Jinak se z této kompenzace stane planý slib. Zpravodaj by proto chtěl použití této výhrady vypustit.

Pozměňovací návrh 7

Návrh nařízení

Čl. 12. – odst. 5

Znění navržené Komisí

5. Pokud členský stát uloží požadavek uvedený v odstavci 2, zadávací dokumentace pro účely výběrového řízení uvedeného v člancích 7 až 10 obsahuje seznam dotčených zaměstnanců a příslušné informace o smluvních právech zaměstnanců a podmínkách, za jakých jsou zaměstnanci považováni za spjaté

Pozměňovací návrh

5. Zadávací dokumentace pro účely výběrového řízení uvedeného v člancích 7 až 10 obsahuje seznam dotčených zaměstnanců a příslušné informace o smluvních právech zaměstnanců a podmínkách, za jakých jsou zaměstnanci považováni za spjaté s dotčenými službami.

s dotčenými službami.

Or. de

Odivodnění

Komise má v úmyslu prostřednictvím čl. 12 odst. 5 poskytnout podnikům, jež jsou zainteresovány na převzetí, vzhled do struktury smluv zaměstnanců, avšak pouze tehdy, pokud budou zaměstnancům přiznána práva ze směrnice o převodu podniků. Zpravodaj se zasazuje o rozsáhlou sociální ochranu a povinnost převzít zaměstnance. U všech výzev k účasti na nabídkovém řízení na poskytování služeb pozemního odbavování, které je podmíněno schválením, je nutno uplatňovat zásadu průhlednosti.

Pozměňovací návrh 8

Návrh nařízení Čl. 12. – odst. 6

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

6. Pokud poskytovatel služeb pozemního odbavování přestane uživateli letiště poskytovat služby pozemního odbavování, které představují významnou součást činnosti tohoto poskytovatele spojených s pozemním odbavováním, v případech, na něž se nevztahuje odstavec 2, nebo pokud se uživatel letiště provádějící odbavování vlastními silami rozhodne odbavování vlastními silami přerušit, mohou členské státy požádat poskytovatele služeb pozemního odbavování nebo uživatele letiště provádějícího odbavování vlastními silami, kteří tyto služby pozemního odbavování poskytují následně, aby zaměstnancům, kteří byli za účelem poskytování těchto služeb přijati dříve, zaručili práva, na něž by měli nárok, kdyby došlo k převodu ve smyslu směrnice Rady 2001/23/ES.

vypouští se

Or. de

Odivodnění

Článek 12 je potřeba zjednodušit, aby byly v čl. 12 odst. 2 společně upraveny všechny tři případy (poskytovatel služby přijde o licenci, poskytovatel služby přestane poskytovat služby

pozemního odbavování, uživatel letiště provádějící odbavování vlastními silami rozhodne o ukončení tohoto odbavování). Článek 12 odst. 6 proto lze vypustit.

Pozměňovací návrh 9

Návrh nařízení

Čl. 12. – odst. 7

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

7. Členské státy omezí požadavek uvedený v odstavci 6 na ty zaměstnance předchozího poskytovatele, kteří jsou zapojeni do poskytování služeb pozemního odbavování, jež předchozí poskytovatel přestal poskytovat, a kteří převzetí novým poskytovatelem či poskytovateli nebo uživatelem letiště provádějícím odbavování vlastními silami dobrovolně přijmou.

vypouští se

Or. de

Odivodnění

Článek 12 je potřeba zjednodušit, aby byly v čl. 12 odst. 2 společně upraveny všechny tři případy (poskytovatel služby přijde o licenci, poskytovatel služby přestane poskytovat služby pozemního odbavování, uživatel letiště provádějící odbavování vlastními silami rozhodne o ukončení tohoto odbavování). Mohl by tak být vypuštěn čl. 12 odst. 6, a stejně tak i čl. 12 odst. 7, neboť na něj se automaticky vztahuje čl. 12 odst. 3.

Pozměňovací návrh 10

Návrh nařízení

Čl. 12. – odst. 8

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

8. Členské státy omezí požadavek uvedený v odstavci 6 na ty zaměstnance uživatele letiště provádějícího odbavování vlastními silami, kteří jsou zapojeni do poskytování služeb pozemního odbavování, u nichž se uživatel letiště provádějící odbavování vlastními silami rozhodl odbavování vlastními silami přerušit, a kteří převzetí novým poskytovatelem či poskytovateli

vypouští se

nebo uživatelem letiště provádějícím odbavování vlastními silami dobrovolně přijmou.

Or. de

Odůvodnění

Článek 12 je potřeba zjednodušit, aby byly v čl. 12 odst. 2 společně upraveny všechny tři případy (poskytovatel služby přijde o licenci, poskytovatel služby přestane poskytovat služby pozemního odbavování, uživatel letiště provádějící odbavování vlastními silami rozhodne o ukončení tohoto odbavování). Mohl by tak být vypuštěn čl. 12 odst. 6, a stejně tak i čl. 12 odst. 7 a 8, neboť na ně se automaticky vztahuje čl. 12 odst. 3.

Pozměňovací návrh 11

Návrh nařízení Čl. 12. – odst. 9

Znění navržené Komisí

9. Členské státy omezí požadavek uvedený v odstavci 6 tak, aby byl přiměřený objemu činnosti skutečně převedenému na jiného poskytovatele nebo uživatele letiště provádějícího odbavování vlastními silami.

Pozměňovací návrh

vypouští se

Or. de

Odůvodnění

Komise má v úmyslu prostřednictvím čl. 12 odst. 9 oslabit použití směrnice o převodech podniků (2001/23/ES) tím, že zavede výhradu přiměřenosti. Záruky převzetí, jejichž vyhlídku dala Komise zaměstnancům jakožto kompenzaci liberalizace, musí být závazné a rozsáhlé. Jinak se z této kompenzace stane planý slib. Zpravodaj by proto chtěl použití této výhrady vypustit.

Pozměňovací návrh 12

Návrh nařízení Článek 20

Znění navržené Komisí

Podnik, který žádá o schválení, prokáže, že jeho zaměstnanci mají kvalifikaci, odborné

Pozměňovací návrh

Podnik, který žádá o schválení, prokáže, že jeho zaměstnanci mají kvalifikaci, odborné

zkušenosti a délku praxe, které jsou nezbytné pro výkon činnosti, o niž se uchází.

zkušenosti a délku praxe, které jsou nezbytné pro výkon činnosti, o niž se uchází. ***Dotyčný provozovatel letiště je povinen vypracovat pro jednotlivá pracoviště požadavky na kvalifikaci, odborné zkušenosti a délku praxe a příslušné orgány v členských státech je pak ustanoví a kontrolují jejich dodržování.***

Or. de

Odůvodnění

V zájmu zajištění úrovně kvalifikace musí podniky, jež se ucházejí u schvalovacích orgánů členských států o schválení pro poskytování služeb pozemního odbavování, prokázat, že jejich zaměstnanci splňují vysoké požadavky. Zpravodaj vítá tuto iniciativu pro zajištění kvality. Domnívá se však, že stanovená kritéria jsou příliš vágní a je potřeba je konkretizovat.

Pozměňovací návrh 13

Návrh nařízení

Čl. 34. – odst. 1

Znění navržené Komisí

1. Poskytovatelé služeb pozemního odbavování a uživatelé letiště provádějící odbavení vlastními silami zajistí, aby všichni jejich zaměstnanci zapojení do poskytování služeb pozemního odbavování, včetně řídicích pracovníků a pracovníků dozoru, pravidelně absolvovali zvláštní a opakovací výcvik, který jim umožní plnit uložené úkoly.

Pozměňovací návrh

1. Poskytovatelé služeb pozemního odbavování a uživatelé letiště provádějící odbavení vlastními silami zajistí, aby všichni jejich zaměstnanci zapojení do poskytování služeb pozemního odbavování, včetně řídicích pracovníků a pracovníků dozoru, pravidelně absolvovali zvláštní a opakovací výcvik, který jim umožní plnit uložené úkoly.
Kontrolní orgány členských států kontrolují za pomoci vhodných prostředků dodržování standardů výcviku. Pokud příslušné orgány členského státu zjistí, že standardy pro výcvik nejsou dodržovány, musí být pozastaveno schvalování dalších poskytovatelů služeb, dokud nebude požadovaných standardů opět dosaženo. Lze nařídit dodatečný výcvik na náklady dotčeného poskytovatele služeb pozemního odbavování a uživatele letiště provádějícího odbavování vlastními

silami.

Or. de

Odůvodnění

Prostřednictvím čl. 34 odst. 1 má Komise v úmyslu přimět poskytovatele služeb pozemního odbavování a uživatele letiště provádějícího odbavování vlastními silami, aby prováděli pravidelný výcvik svých zaměstnanců. Zpravodaj tuto myšlenku vítá, chtěl by ji však vymezit konkrétněji a formuluje ji rozhodně jako povinnost, jejíž dodržování lze kontrolovat.

Pozměňovací návrh 14

Návrh nařízení

Čl. 34. – odst. 2

Znění navržené Komisí

2. Každý zaměstnanec zapojený do poskytování služeb pozemního odbavování musí absolvovat **nejméně dvoudenní** výcvik zaměřený na plnění úkolů, které jsou mu uloženy. Každý zaměstnanec absolvuje příslušný výcvik při nástupu na nové pracovní místo nebo po uložení nového úkolu.

Pozměňovací návrh

2. Každý zaměstnanec zapojený do poskytování služeb pozemního odbavování musí absolvovat **teoretický a praktický základní výcvik a** výcvik zaměřený na plnění úkolů, které jsou mu uloženy, **přičemž tento výcvik uzpůsobí příslušné orgány členských států ve spolupráci s dotčenými provozovateli letišť místním zvláštností a stanoví jeho minimální trvání pro konkrétní případ. Složení praktické a teoretické odborné zkoušky je dokladem získání příslušných dovedností a znalostí, které jsou během výcviku předávány. Náklady na výcvik nese v plném rozsahu zaměstnavatel.** Každý zaměstnanec absolvuje příslušný výcvik při nástupu na nové pracovní místo nebo po uložení nového úkolu.

Or. de

Odůvodnění

Čl. 34 odst. 2 využívá Komise k tomu, aby uložila zaměstnancům povinnost absolvovat výcvik. Zpravodaj chce tuto povinnost konkretizovat. Považuje za důležité, aby počet výcvikových dnů nestanovila EU, nýbrž aby byl stanoven s ohledem na regionální zvláštnosti. Zkouškami má být prokázáno, že byl obsah výcviku úspěšně sdělen. Kromě toho je nutné jasně stanovit, že výcvik hradí zaměstnavatelé.

Pozměňovací návrh 15

Návrh nařízení

Čl. 34. – odst. 3 – návětí

Znění navržené Komisí

3. Má-li to význam pro výkon příslušných služeb pozemního odbavování, **je** výcvik **zaměřen** přinejmenším na:

Pozměňovací návrh

3. Konkrétní obsah zkoušek a výcviku, jakož i jejich řádné provedení bude zajištěno prostřednictvím přijetí předpisů v jednotlivých členských státech. Má-li to význam pro výkon příslušných služeb pozemního odbavování, **jsou** výcvik a **zkoušky zaměřeny** přinejmenším na:

Or. de

Odůvodnění

V čl. 34 odst. 3 stanoví Komise oblasti výcviku. To lze přivítat, neboť se tím umožní jednotné evropské standardy. Podle zpravodaje je kromě toho důležité, aby bylo zajištěno řádné provedení výcviku a zkoušek prostřednictvím přijetí předpisů v jednotlivých členských státech.

Pozměňovací návrh 16

Návrh nařízení

Čl. 34 – odst. 3 – písm. n

Znění navržené Komisí

n) nouzová opatření a řízení nepředvídatelných situací;

Pozměňovací návrh

n) nouzová opatření, **výcvik záchranářů** a řízení nepředvídatelných situací;

Or. de

Pozměňovací návrh 17

Návrh nařízení

Čl. 34 – odst. 3 – písm. p a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

pa) opatření na ochranu před zdravotními riziky typickými pro profesní zaměření zaměstnanců v odvětví služeb pozemního

Pozměňovací návrh 18

Návrh nařízení Čl. 39. – odst. 1

Znění navržené Komisí

1. Komise předloží Evropskému parlamentu a Radě zprávu o provádění tohoto nařízení nejpozději **pět let** ode dne použitelnosti tohoto nařízení. Ve zprávě se zejména posoudí **veškeré významné** dopady na kvalitu služeb pozemního odbavování a na podmínky zaměstnávání a podmínky pracovní. Zpráva musí u **vybraných letišť obsahovat** následující **soubor ukazatelů a kritérií**:

Pozměňovací návrh

1. Komise předloží Evropskému parlamentu a Radě zprávu o provádění tohoto nařízení nejpozději **tři roky** ode dne použitelnosti tohoto nařízení. Ve zprávě se zejména posoudí dopady na kvalitu služeb pozemního odbavování a na podmínky zaměstnávání a podmínky pracovní. Zpráva musí **prošetřit** následující **ukazatele a kritéria**:

Pozměňovací návrh 19

Návrh nařízení Čl. 39 – odst. 1 – písm. l

Znění navržené Komisí

l) minimální normy kvality pro podniky poskytující služby pozemního odbavování;

Pozměňovací návrh

l) minimální normy kvality pro podniky poskytující služby pozemního odbavování **na každém letišti Unie pro jedenáct kategorií služeb; přezkum souvislosti mezi zpožděními způsobenými službami pozemního odbavování a minimálními normami kvality;**

Pozměňovací návrh 20

Návrh nařízení

Čl. 39 – odst. 1 – písm. m

Znění navržené Komisí

m) *údaje o* výcviku;

Pozměňovací návrh

m) **úroveň absolvovaného** výcviku *podle oblastí stanovených v čl. 34 odst. 3 písm. a) až q); přezkum souvislosti mezi zpožděními způsobenými službami pozemního odbavování a úrovni absolvovaného výcviku;*

Or. de

Pozměňovací návrh 21

Návrh nařízení

Čl. 39 – odst. 1 – písm. n

Znění navržené Komisí

n) převod pracovníků a jeho dopad na ochranu zaměstnanců;

Pozměňovací návrh

n) převod pracovníků a jeho dopad na ochranu zaměstnanců, **zejména počet převedených zaměstnanců v případě převodu podniku, počet zaměstnanců, kteří dobrovolně odešli při převodu podniku, míra poklesu či nárůstu mezd u převedených zaměstnanců; počet pracovněprávních soudních řízení v souvislosti s převodem; počet zaměstnanců, kteří dobrovolně odešli a jsou odkázáni na vnitrostátní systémy sociálního zabezpečení;**

Or. de

Pozměňovací návrh 22

Návrh nařízení

Čl. 39 – odst. 1 – písm. o

Znění navržené Komisí

o) zaměstnanost a pracovní podmínky

Pozměňovací návrh

o) zaměstnanost a pracovní podmínky

v odvětví pozemního odbavování.

v odvětví pozemního odbavování, *zejména vývoj platů a mezd ve srovnání s vývojem cen za odbavování a ve srovnání s vývojem produktivity služeb pozemního odbavování na letišti celkově i u jednotlivých poskytovatelů služeb pozemního odbavování.*

Or. de

Odůvodnění

Zpráva by měla být předložena již po třech letech, aby mohly být včas rozpoznány negativní dopady nařízení. Omezení na „významné“ dopady otevírá příliš velký prostor pro výklad. Je nutné upřesnit ukazatele s cílem vyjasnit pomocí důvěryhodných údajů souvislost mezi službami pozemního odbavování a zpožděními.

Pozměňovací návrh 23

Návrh nařízení

Čl. 39. – odst. 3

Znění navržené Komisí

3. Na základě této zprávy může Komise rozhodnout, zda je nutná revize tohoto nařízení.

Pozměňovací návrh

3. Na základě této zprávy může Komise v **úzké spolupráci s Evropským parlamentem** rozhodnout, zda je **navíc** nutná revize tohoto nařízení.

Or. de

Odůvodnění

Prostřednictvím čl. 39 odst. 3 se Komise pokouší si přiznat výsostnou pravomoc rozhodnout o nutnosti revize nařízení. V této otázce je nutno úzce zapojit Evropský parlament.

Pozměňovací návrh 24

Návrh nařízení

Článek 40

Znění navržené Komisí

Aniž je dotčeno použití tohoto nařízení a s výhradou ostatních ustanovení práva Unie mohou členské státy přijímat nezbytná opatření k zajištění ochrany práv

Pozměňovací návrh

Členské státy musí zajistit zaručení dostatečné úrovně sociální ochrany zaměstnanců podniků, které poskytují služby pozemního odbavování. Pokud příslušné orgány členského státu zjistí

pracujících.

nedostatky v ochraně či porušování standardů, musí být pozastaveno schvalování dalších poskytovatelů služeb, dokud nebude opět dosaženo přiměřené úrovně.

Or. de

Odůvodnění

Zpravodaj usiluje o konkretizaci pozitivního, avšak vágního přístupu Komise. Výbor EMPL by měl konkrétně stanovit, kdo dohlíží na dodržování práv a kdo koná v případě nedostatků v ochraně. Pro tento případ musí ochrana zaměstnanců dostat přednost před další liberalizací, aby byla nadále zajištěna stávající úroveň bezpečnosti evropské letecké dopravy. Tato hodnota je důležitější než otázky hospodářské soutěže.