



EVROPSKÝ PARLAMENT

2009 - 2014

---

*Výbor pro zaměstnanost a sociální věci*

---

**2013/0028(COD)**

20. 11. 2013

## **STANOVISKO**

Výboru pro zaměstnanost a sociální věci

pro Výbor pro dopravu a cestovní ruch

k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (ES) č. 1370/2007, pokud jde o otevření trhu vnitrostátních služeb v přepravě cestujících po železnici  
(COM(2013)0028 – C7-0024/2013 – 2013/0028(COD))

Navrhovatel: Frédéric Daerden

PA\_Legam

## STRUČNÉ ODŮVODNĚNÍ

Liberalizace různých odvětví služeb, kterou Evropská unie provádí v posledních desetiletích, a to i v odvětví železnic, slouží k naplnění článku 26 Smlouvy o fungování Evropské unie, a je tedy základem jejího projektu.

Tento cíl, jímž je vytvoření společného trhu, nesmí být cílem sám o sobě, ale musí být zaměřen spíše na snížení nákladů na služby pro spotřebitele a současně na udržení vysoké kvality služeb dostupných všem.

Zdá se, že v průběhu let různá opatření za účelem liberalizace odvětví, v nichž byly služby odedávna poskytovány veřejnými subjekty prostřednictvím národních monopolů na provozování služeb, tento dvojí cíl nesplnila.

Jen v odvětví železniční dopravy existují mimo jiné tyto příklady jeho nesplnění:

- Pokud jde o mezinárodní přepravu cestujících, která byla pro konkurenci otevřena v roce 2010, zvýšení konkurence nepřineslo znatelné snížení nákladů a vedlo k uzavření starých přeshraničních spojů, které nefungují jako rychlovlaky. Toto odvětví ostatně nezaznamenalo předpokládaný růst a podíly na trhu, které zaujímá, musí získávat spíše v oblasti intermodální, než intramodální.
- Pokud jde o vnitrostátní přepravu cestujících v Británii – členském státě, který má nejrozvinutější právní předpisy týkající se liberalizace – EHSV zdůrazňuje nespokojenost britských uživatelů a opětovnou potřebu zásahu státu do integrace odvětví (ceníky, distribuce, jízdní řády a jiné).
- Pokud jde o vnitrostátní dopravu cestujících v celé Unii, bylo vedeno nejméně 15 řízení pro neodpovídající provedení právních předpisů, což svědčí o příliš rychlém tempu této liberalizace, která, má-li být součástí budování evropského projektu, nesmí narážet na vnitrostátní systémy, které přinášejí občanům již po několik desetiletí kvalitní model.

S ohledem na tyto skutečnosti není podle navrhovatele nezbytnost prohloubení liberalizace odvětví železniční přepravy cestujících průkazná a svými pozměňovacími návrhy má v úmyslu zmírnit nebezpečí negativních dopadů na občany a zejména na zaměstnance tohoto odvětví, a to po několika liniích:

- Co nejintegrovanejší řízení: přísné oddělení správců infrastruktury a dopravců je důsledkem péče o hospodářskou soutěž, ale obavy, které vyvolává u organizací uživatelů, u odvětvových odborů nebo u „historických“ provozovatelů, vedou navrhovatele k úvaze, že nelze zaujmout černobílý přístup. Toto oddělení způsobí pravděpodobně menší sdílení zdrojů na materiální investice a zvýšenou byrokracii, což neprospěje kvalitě služeb a bezpečnosti uživatelů. Navrhovatel se proto rozhodl, že dá vnitrostátním regulačním orgánům v této oblasti co největší volnost v souladu s rozsudkem Soudního dvora Evropské unie ze dne 28. února 2013.

- Co největší možná volnost, aby se členské státy mohly rozhodovat mezi nabídkovým řízením a přímým udělením koncese na veřejnou službu tím, že dojde k podstatnému zvýšení horních hranic.
- Zavedení předpisů na ochranu uživatelů, zaměstnanců a životního prostředí do vnitrostátních plánů udržitelné dopravy v rámci sociálních a environmentálních aspektů, což usnadní začlenění těchto kvalitativních, sociálních a environmentálních kritérií do nabídkových řízení.
- Posílení ochrany zaměstnanců prostřednictvím širokých možností převodu zaměstnanců do podniků, které nově získaly koncesi na poskytování veřejné služby; posílení sociálního dialogu v rámci struktur; vyjasnění pracovního práva vztahujícího se na obsluhu vlaků, zejména prostřednictvím certifikace těchto pracovníků; požadavek, aby členské státy zavedly solidární sociální odpovědnost uchazeče a jeho subdodavatelů, aby nedocházelo k sociálnímu dumpingu.
- Nezbytná reciprocita mezi členskými státy při otevírání trhů.
- Značně prodloužené přechodné období pro provádění v členských státech (až do roku 2029), aby ti, kdo v Unii rozhodují o politice, měli dostatečný časový odstup a možnost provést analýzu, než bude liberalizace dále pokračovat.

## POZMĚŇOVACÍ NÁVRHY

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

### Pozměňovací návrh 1

#### Návrh nařízení

#### Bod odůvodnění 1 a (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***(1a) Železniční doprava hraje významnou úlohu jak ze společenského, tak z environmentálního hlediska, i v rámci plánování mobility, a její celkový podíl na evropské přepravě cestujících je možné podstatně zvýšit. Z tohoto hlediska mohou příslušné investice do výzkumu i infrastruktury a rovněž do železničních kolejových vozidel podstatně přispět k novému růstu a odpovídajícím způsobem podporovat zaměstnanost přímo v odvětví***

*železniční dopravy a nepřímo zvyšováním mobility zaměstnanců jiných odvětví. Pokud se členské státy dohodnou na větší spolupráci, může se železniční doprava stát významným moderním průmyslovým odvětvím Unie.*

## Pozměňovací návrh 2

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 2

#### *Znění navržené Komisí*

(2) Trh Unie v oblasti mezinárodních služeb v přepravě cestujících po železnici je od roku 2010 otevřen hospodářské soutěži. Kromě toho některé členské státy otevřely své služby vnitrostátní přepravy cestujících hospodářské soutěži, a to buď zavedením práv otevřeného přístupu, organizováním nabídkových řízení či obou opatření.

#### *Pozměňovací návrh*

(2) Trh Unie v oblasti mezinárodních služeb v přepravě cestujících po železnici je od roku 2010 otevřen hospodářské soutěži. Kromě toho některé členské státy otevřely své služby vnitrostátní přepravy cestujících hospodářské soutěži, a to buď zavedením práv otevřeného přístupu, organizováním nabídkových řízení či obou opatření, **příčemž dodržují protokol (č. 26) o službách obecného zájmu („protokol č. 26) připojený ke Smlouvě o Evropské unii (SEU) a ke Smlouvě o fungování Evropské unie (SFEU).**

## Pozměňovací návrh 3

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 4

#### *Znění navržené Komisí*

(4) Když příslušné orgány organizují veřejné služby v přepravě cestujících, musí zajistit, že závazky veřejné služby a územní působnost smluv o veřejných službách jsou vhodné, nezbytné a proporcionální, aby dosáhly cílů politiky veřejné přepravy cestujících na jejich území. Tato politika by měla být stanovena v plánech veřejné dopravy a ponechávat

#### *Pozměňovací návrh*

(4) Když příslušné orgány organizují veřejné služby v přepravě cestujících, musí zajistit, že závazky veřejné služby a územní působnost smluv o veřejných službách jsou vhodné, nezbytné a proporcionální, aby dosáhly cílů politiky veřejné přepravy cestujících na jejich území, **a také musí zajistit, aby byly dodrženy sociální cíle SEU, Listiny**

prostor pro **tržní** dopravní řešení. Postup vymezení plánů veřejné dopravy a závazků veřejné služby by měl být pro příslušné zúčastněné strany, včetně potenciálních subjektů vstupujících na trh, transparentní.

**základních práv Evropské unie, protokolu č. 26 a také Úmluvy OSN o právech osob se zdravotním postižením.** Tato politika by měla být stanovena **ve všech** plánech **udržitelné** veřejné dopravy a ponechávat prostor pro dopravní řešení **založená na potřebách uživatelů, včetně rodin, seniorů a osob se zdravotním postižením.** Postup vymezení **takových multimodálních** plánů veřejné dopravy a závazků veřejné služby by měl **zahrnovat ekonomický, sociální a ekologický rozměr a** být pro příslušné zúčastněné strany, včetně potenciálních subjektů vstupujících na trh, transparentní.

#### **Pozměňovací návrh 4**

##### **Návrh nařízení Bod odůvodnění 5**

*Znění navržené Komisí*

(5) Aby zajistily solidní financování k dosažení cílů plánů veřejné dopravy, musí příslušné orgány stanovit závazky veřejné služby tak, aby dosáhly cílů veřejné dopravy nákladově efektivním způsobem při zohlednění kompenzace za čistý finanční dopad těchto závazků, a musí zajistit dlouhodobou finanční udržitelnost veřejné dopravy poskytované v rámci smluv o veřejných službách.

*Pozměňovací návrh*

(5) Aby zajistily solidní financování k dosažení cílů plánů veřejné dopravy, musí příslušné orgány stanovit závazky veřejné služby tak, aby dosáhly cílů veřejné dopravy **vysoce kvalitním a** nákladově efektivním způsobem při zohlednění kompenzace za čistý finanční dopad těchto závazků, a musí zajistit dlouhodobou finanční udržitelnost veřejné dopravy poskytované v rámci smluv o veřejných službách.

#### **Pozměňovací návrh 5**

##### **Návrh nařízení Bod odůvodnění 5 a (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**(5a) Nabídková řízení založená na zásadě nejnižší ceny vedou k sociálnímu dumpingu, který je často spojen**

*s nejlevnějšími nabídkami a šetří na úkor zaměstnanců: nižší mzdy, delší pracovní doba, menší počet pracovníků. Aby se zajistilo, že nabídkové řízení nebude na úkor efektivity a kvality poskytované služby nebo pracovních podmínek zaměstnanců, že bude založeno na kritériích kvality spíše než nejnižší ceny a že zohlední národní specifika, musí forma nabídkového řízení zahrnovat i sociální kritéria.*

## **Pozměňovací návrh 6**

### **Návrh nařízení Bod odůvodnění 6**

#### *Znění navržené Komisí*

(6) Je zvláště důležité, aby příslušné orgány splňovaly tato kritéria pro závazky veřejné služby a působnost smluv o veřejných službách, má-li trh veřejné přepravy cestujících po železnici fungovat hladce, neboť doprava s otevřeným přístupem musí být se smlouvami o veřejných službách řádně koordinována. Z toho důvodu by nezávislý regulační subjekt v oblasti železniční dopravy měl zajistit správné uplatňování a transparentnost tohoto postupu.

#### *Pozměňovací návrh*

(6) Je zvláště důležité, aby příslušné orgány splňovaly tato kritéria pro závazky veřejné služby a působnost smluv o veřejných službách, má-li trh veřejné přepravy cestujících po železnici fungovat hladce **a plnit potřeby svých zákazníků a zároveň dodržovat práva zaměstnanců v tomto odvětví**, neboť doprava s otevřeným přístupem musí být se smlouvami o veřejných službách řádně koordinována. Z toho důvodu by nezávislý regulační subjekt v oblasti železniční dopravy měl zajistit správné uplatňování a transparentnost tohoto postupu.

## **Pozměňovací návrh 7**

### **Návrh nařízení Bod odůvodnění 9**

#### *Znění navržené Komisí*

(9) Některé horní hranice pro přímé uzavírání smluv o veřejných službách je třeba u železniční dopravy přizpůsobit

#### *Pozměňovací návrh*

(9) Některé horní hranice pro přímé uzavírání smluv o veřejných službách je třeba u železniční dopravy přizpůsobit

**konkrétním** hospodářským podmínkám, za nichž nabídková řízení v tomto odvětví probíhají.

**sociálním a územním požadavkům služeb obecného zájmu a** hospodářským podmínkám, za nichž nabídková řízení v tomto odvětví probíhají.

## Pozměňovací návrh 8

### Návrh nařízení

#### Bod odůvodnění 9 a (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**(9a) Významným prostředkem, který působí proti narušování hospodářské soutěže, je zásada vzájemnosti. Tato zásada by se měla uplatňovat nejen na železniční podniky a jejich dceřiné společnosti v členských státech, ale i na podniky z třetích zemí, které se chtějí účastnit nabídkového řízení v Unii.**

## Pozměňovací návrh 9

### Návrh nařízení

#### Bod odůvodnění 10

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

(10) Zavedení vnitřního trhu služeb v přepravě cestujících po železnici vyžaduje, aby společná pravidla pro nabídková řízení na smlouvy o veřejných službách v tomto odvětví byla ve všech členských státech uplatňována harmonizovaným způsobem.

(10) Zavedení vnitřního trhu služeb v přepravě cestujících po železnici vyžaduje, aby společná pravidla pro nabídková řízení na smlouvy o veřejných službách v tomto odvětví,  **která respektují také sociální cíle a závazky ohledně služeb obecného zájmu uvedené v SEU a SFEU,** byla ve všech členských státech uplatňována harmonizovaným způsobem  **s přihlédnutím ke specifickým okolnostem jednotlivých zemí, aby se zajistily rovné podmínky pro všechny potenciální uchazeče.**



## Pozměňovací návrh 10

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 11

*Znění navržené Komisí*

(11) V zájmu vytvoření rámcových podmínek, které společnosti umožní plně těžit z výhod **účinného otevření trhu** vnitrostátních služeb v přepravě cestujících po železnici je důležité, aby členské státy zajistily **odpovídající** úroveň sociální ochrany zaměstnanců provozovatelů veřejných služeb.

*Pozměňovací návrh*

(11) V zájmu vytvoření rámcových podmínek, které **všem členům** společnosti umožní plně těžit z výhod **vysoce kvalitní nabídky** vnitrostátních služeb v přepravě cestujících po železnici, **kteří jsou v souladu se sociálními cíli stanovenými v SEU a s cíli ohledně služeb obecného zájmu stanovenými v protokolu č. 26**, je důležité, aby členské státy zajistily **v každém případě dobré pracovní podmínky a vysokou** úroveň sociální ochrany zaměstnanců provozovatelů veřejných služeb **proti sociálnímu dumpingu na vnitrostátní, regionální nebo místní úrovni a aby respektovaly kolektivní smlouvy v tomto odvětví. Tato odpovídající úroveň by měla být zaručena nejpozději při otevření vnitrostátního železničního trhu vnitrostátním právem nebo kolektivními smlouvami platnými pro celé odvětví prostřednictvím stanovení sociálních norem nebo požadavku na přesun zaměstnanců do příslušného odvětví. Pokud vyjednájí celostátní kolektivní smlouvy pro železniční odvětví a také zajistí, aby zaměstnanci nebyli v rámci uzavírání nových smluv propuštěni, umožní příslušné orgány zavedení vysoce kvalitního sociálního rámce.**

## Pozměňovací návrh 11

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 11 a (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**(11a) Pokud by uzavřením smlouvy o**

*veřejných službách došlo ke změně provozovatele veřejné služby, měly by příslušné orgány žádat po vybraném provozovateli veřejné služby použití ustanovení směrnice Rady 2001/23/ES ze dne 12. března 2001 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se zachování práv zaměstnanců v případě převodů podniků, závodů nebo částí podniků nebo závodů. Uvedená směrnice nebrání členským státům zachovávat podmínky přechodu jiných práv zaměstnanců, než jsou práva, na která se vztahuje uvedená směrnice. Proto členské státy případně zohlední pracovní a sociální normy příznivější pro zaměstnance zavedené vnitrostátními zákony a právními a správními předpisy, kolektivními smlouvami nebo dohodami uzavřenými mezi sociálními partnery.*

## **Pozměňovací návrh 12**

### **Návrh nařízení**

#### **Bod odůvodnění 11 b (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*(11b) Při zachování zásady subsidiarity by příslušné orgány měly stanovit sociální a kvalitativní kritéria s cílem udržet a zvýšit normy kvality pro závazky veřejné služby, například s ohledem na minimální pracovní podmínky, práva cestujících, potřeby osob se sníženou pohyblivostí, ochranu životního prostředí, zdraví a bezpečnost cestujících a zaměstnanců, jakož i závazky vyplývající z kolektivních smluv a jiné předpisy a dohody týkající se pracovišť a sociální ochrany na místech, kde je služba poskytována.*

## Pozměňovací návrh 13

### Návrh nařízení

#### Bod odůvodnění 14

##### *Znění navržené Komisí*

(14) V souladu s vnitřní logikou nařízení (ES) č. 1370/2007 je třeba ujasnit, že přechodné období do 2. prosince 2019 odkazuje pouze na povinnost organizovat nabídková řízení na smlouvy o veřejných službách.

##### *Pozměňovací návrh*

(14) V souladu s vnitřní logikou nařízení (ES) č. 1370/2007 je třeba ujasnit, že přechodné období do 2. prosince 2019 odkazuje pouze na povinnost organizovat nabídková řízení na smlouvy o veřejných službách. ***Toto přechodné období umožní členským státům zajistit, aby nabídková řízení respektovala sociální cíle i sociální a územní soudržnost, jak je uvedeno v SEU a v protokolu č. 26.***

## Pozměňovací návrh 14

### Návrh nařízení

#### Bod odůvodnění 15

##### *Znění navržené Komisí*

(15) Příprava železničních podniků na ***povinná*** nabídková řízení na smlouvy o veřejných službách vyžaduje více času, aby společně, s nimiž byly tyto smlouvy v minulosti uzavírány přímo, byla umožněna účinná a udržitelná vnitřní restrukturalizace. Pro smlouvy uzavřené přímo mezi datem vstupu tohoto nařízení v platnost a 3. prosincem 2019 jsou ***proto*** nezbytná přechodná opatření.

##### *Pozměňovací návrh*

(15) Příprava železničních podniků na ***nepovinná*** nabídková řízení na smlouvy o veřejných službách ***a zajištění odpovídající úrovně sociální ochrany a dobrých pracovních podmínek pro zaměstnance provozovatelů veřejné služby v dotčených členských státech*** vyžaduje více času, aby společně, s nimiž byly tyto smlouvy v minulosti uzavírány přímo, byla umožněna účinná a udržitelná vnitřní restrukturalizace. Pro smlouvy uzavřené přímo mezi datem vstupu tohoto nařízení v platnost a 3. prosincem 2019 jsou ***v každém případě*** nezbytná přechodná opatření.

## Pozměňovací návrh 15

### Návrh nařízení

## Bod odůvodnění 16

### *Znění navržené Komisí*

(16) Jakmile bude dosaženo otevření trhu vnitrostátních služeb v přepravě cestujících po železnici, měla by být zavedena odpovídající ustanovení, neboť příslušné orgány možná budou muset přijmout opatření k zajištění *vysoké* úrovně hospodářské soutěže tím, že omezí počet smluv uzavřených s jedním železničním podnikem.

### *Pozměňovací návrh*

(16) Jakmile bude dosaženo otevření trhu vnitrostátních služeb v přepravě cestujících po železnici, měla by být zavedena odpovídající ustanovení, neboť příslušné orgány možná budou muset přijmout opatření k zajištění *odpovídající* úrovně hospodářské soutěže tím, že omezí počet smluv uzavřených s jedním železničním podnikem.

## Pozměňovací návrh 16

### Návrh nařízení

#### Čl. 1 – bod 1 – písm. a

Nařízení (ES) č. 1370/2007

Čl. 2 – písm. c

### *Znění navržené Komisí*

„příslušným místním orgánem“ příslušný orgán, jehož územní působnost není celostátní a jenž pokrývá dopravní potřeby městské aglomerace nebo venkovské oblasti;“

### *Pozměňovací návrh*

„příslušným místním orgánem“ příslušný orgán, jehož územní působnost není celostátní a jenž pokrývá dopravní potřeby *například regionu*, městské aglomerace nebo venkovské oblasti;“

### *Odůvodnění*

*Veřejná doprava je v členských státech EU často organizována na základě regionů a jiných správních celků. Definici je proto nutné rozšířit.*

## Pozměňovací návrh 17

### Návrh nařízení

#### Čl. 1 – bod 2

Nařízení (ES) č. 1370/2007

Čl. 2 a – název

### *Znění navržené Komisí*

Plány veřejné dopravy a závazky veřejné

### *Pozměňovací návrh*

Plány veřejné dopravy *udržitelné ze*

služby

*sociálního, environmentálního a ekonomického hlediska a závazky veřejné služby*

### *Odůvodnění*

*U všech aspektů těchto plánů by měla být zdůrazněna koncepce udržitelnosti.*

## **Pozměňovací návrh 18**

### **Návrh nařízení**

#### **Čl. 1 – bod 2**

Nařízení (ES) č. 1370/2007

Čl. 2 a – odst. 1 – písm. b

#### *Znění navržené Komisí*

b) základní požadavky, které musí splňovat nabídka veřejné dopravy, jako je přístupnost, územní propojitelnost, bezpečnost, modální a intermodální propojení v hlavních dopravních uzlech, charakteristické znaky nabídky, jako je doba provozu, četnost přepravních služeb a minimální stupeň využití kapacity;

#### *Pozměňovací návrh*

b) základní požadavky, které musí splňovat nabídka veřejné dopravy, jako je **dostupnost**, přístupnost, **cenová dostupnost**, územní propojitelnost, bezpečnost, modální a intermodální propojení v hlavních dopravních uzlech, charakteristické znaky nabídky, jako je doba provozu, četnost přepravních služeb a minimální stupeň využití kapacity;

## **Pozměňovací návrh 19**

### **Návrh nařízení**

#### **Čl. 1 – bod 2**

Nařízení (ES) č. 1370/2007

Čl. 2 a – odst. 1 – písm. c

#### *Znění navržené Komisí*

c) normy kvality týkající se hledisek, jako je vybavení zastávek a kolejových vozidel, přesnost a spolehlivost, čistota, služby a informace pro zákazníky, vyřizování stížností a opravné prostředky, sledování kvality služeb;

#### *Pozměňovací návrh*

c) normy kvality týkající se hledisek, jako je vybavení zastávek a kolejových vozidel, přesnost a spolehlivost, čistota, služby pro **zákazníky, včetně služeb pro děti, rodiny a seniory, podpora** a informace, vyřizování stížností a opravné prostředky, sledování kvality služeb **a veškeré služby nezbytné k zajištění přístupnosti v souladu s**

## **Pozměňovací návrh 20**

### **Návrh nařízení**

#### **Čl. 1 – bod 2**

Nařízení (ES) č. 1370/2007

Čl. 2 a – odst. 1 – písm. d a až d d (nová)

*Původní znění*

*Pozměňovací návrh*

*da) platné předpisy týkající se práv cestujících;*

*db) platné předpisy týkající se sociální ochrany a ochrany zaměstnanců;*

*dc) normy pro ochranu zdraví a bezpečnost na pracovišti;*

*dd) platné předpisy týkající se ochrany životního prostředí;*

## **Pozměňovací návrh 21**

### **Návrh nařízení**

#### **Čl. 1 – bod 2**

Nařízení (ES) č. 1370/2007

Čl. 2 a – odst. 1 – písm. e

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

e) provozní požadavky, jako je přeprava jízdních kol, řízení provozu, nouzové plány v případě narušení provozu.

e) provozní požadavky, jako je přeprava jízdních kol, **kočárků, invalidních vozíků, zavazadel, a také** řízení provozu, nouzové plány v případě narušení provozu.

## **Pozměňovací návrh 22**

### **Návrh nařízení**

#### **Čl. 1 – bod 2**

Nařízení (ES) č. 1370/2007

Čl. 2 a – odst. 1 – pododstavec 2

*Znění navržené Komisí*

***Při vypracovávání plánů veřejné dopravy příslušné orgány zohlední zejména platná pravidla týkající se práv cestujících a ochrany v oblasti sociální, zaměstnanecké a environmentální.***

*Pozměňovací návrh*

***Aby zajistily transparentní a srovnatelné podmínky hospodářské soutěže mezi provozovateli a aby odvrátily rizika sociálního dumpingu, mohou příslušné orgány stanovit zvláštní sociální normy a normy kvality služeb.***

*Odůvodnění*

*Tyto aspekty původního odstavce se přesouvají do příslušných nových bodů čl. 2 písm. a) a získávají tak na významu. K zajištění pravomoci v tomto směru je nutné nové znění.*

### **Pozměňovací návrh 23**

**Návrh nařízení**

**Čl. 1 – bod 2**

Nařízení (ES) č. 1370/2007

Čl. 2 a – odst. 1 – pododstavec 3

*Znění navržené Komisí*

Příslušné orgány po konzultaci s příslušnými zúčastněnými stranami plány veřejné dopravy přijmou a zveřejní. Pro účely tohoto nařízení jsou příslušnými zúčastněnými stranami, které mají být zohledněny, alespoň provozovatelé dopravy, ***případně*** provozovatelé infrastruktury, a ***zástupci organizací*** cestujících a zaměstnanců.

*Pozměňovací návrh*

Příslušné orgány po konzultaci s příslušnými zúčastněnými stranami plány veřejné dopravy přijmou a zveřejní. Pro účely tohoto nařízení jsou příslušnými zúčastněnými stranami, které mají být zohledněny, alespoň provozovatelé dopravy, provozovatelé infrastruktury a ***organizace*** cestujících a zaměstnanců a ***organizace zastupující osoby se zdravotním postižením a seniory.***

### **Pozměňovací návrh 24**

**Návrh nařízení**

**Čl. 1 – bod 2**

Nařízení (ES) č. 1370/2007

Čl. 2 a – odst. 3 – pododstavec 2

*Znění navržené Komisí*

***Při posuzování přiměřenosti podle***

*Pozměňovací návrh*

***vypouští se***

*písmene b) se zohlední, zda veřejný zásah do poskytování přepravy cestujících je vhodným způsobem dosažení cílů plánu veřejné dopravy.*

#### *Odůvodnění*

*Objasnění přiměřenosti je obsaženo již v čl. 2a odst. 3 písm. b), takže na tomto místě může být vypuštěno.*

### **Pozměňovací návrh 25**

#### **Návrh nařízení**

##### **Čl. 1 – bod 2**

Nařízení (ES) č. 1370/2007

Čl. 2 a – odst. 4 – písm. a

#### *Znění navržené Komisí*

a) dosáhnout cílů plánu veřejné dopravy ***nákladově*** nejefektivnějším způsobem;

#### *Pozměňovací návrh*

a) dosáhnout cílů plánu veřejné dopravy nejefektivnějším způsobem ***a zároveň zajistit vysokou kvalitu a sociální a územní dostupnost;***

### **Pozměňovací návrh 26**

#### **Návrh nařízení**

##### **Čl. 1 – bod 2**

Nařízení (ES) č. 1370/2007

Čl. 2 a – odst. 4 – písm. b

#### *Znění navržené Komisí*

b) finančně udržet poskytování veřejné přepravy cestujících v souladu s požadavky stanovenými v plánu veřejné dopravy z dlouhodobého hlediska.

#### *Pozměňovací návrh*

b) finančně udržet poskytování veřejné přepravy cestujících v souladu s požadavky stanovenými v plánu veřejné dopravy z dlouhodobého hlediska ***a na základě integrovaného přístupu.***

### **Pozměňovací návrh 27**

#### **Návrh nařízení**



## Čl. 1 – bod 2

Nařízení (ES) č. 1370/2007

Čl. 2 a – odst. 5 – pododstavec 2

### *Znění navržené Komisí*

Příslušný orgán tyto specifikace vhodným způsobem konzultuje s příslušnými zúčastněnými stranami, a to přinejmenším s provozovateli dopravy, **případně** provozovateli infrastruktury a **zástupci organizací** cestujících a zaměstnanců, a jejich stanoviska zvaží.

### *Pozměňovací návrh*

Příslušný orgán tyto specifikace vhodným způsobem konzultuje s příslušnými zúčastněnými stranami, a to přinejmenším s provozovateli dopravy, provozovateli infrastruktury a **organizacemi** cestujících a zaměstnanců **a organizacemi zastupujícími osoby se zdravotním postižením a seniory**, a jejich stanoviska zvaží.

## Pozměňovací návrh 28

### Návrh nařízení

#### Čl. 1 – bod 2

Nařízení (ES) č. 1370/2007

Čl. 2 a – odst. 6 – písm. b

### *Znění navržené Komisí*

**b) je maximální roční objem smlouvy o veřejných službách vyjádřený ve vlakových kilometrech buď 10 milionů vlakových kilometrů, nebo jedna třetina celkového objemu vnitrostátní veřejné přepravy cestujících po železnici poskytované v rámci smlouvy o veřejných službách, podle toho, která hodnota je vyšší.**

### *Pozměňovací návrh*

**vypouští se**

### *Odůvodnění*

*V těchto údajích by měly být zohledněny rozdíly mezi členskými státy.*

## Pozměňovací návrh 29

### Návrh nařízení

#### Čl. 1 – bod 3 – písm. b

Nařízení (ES) č. 1370/2007

Čl. 4 – odst. 1 – písm. b – poslední věta

### *Znění navržené Komisí*

V případě smluv o veřejných službách neuzavřených v souladu s čl. 5 odst. 3 se tyto ukazatele stanoví takovým způsobem, aby žádná kompenzace nemohla překročit částku nezbytnou k pokrytí čistého finančního dopadu na náklady a příjmy, které nastaly při plnění závazků veřejné služby, s přihlédnutím k příjmům provozovatele veřejných služeb získaným z této činnosti a přiměřenému zisku;

### *Pozměňovací návrh*

V případě smluv o veřejných službách neuzavřených v souladu s čl. 5 odst. 3 se tyto ukazatele stanoví takovým způsobem, aby žádná kompenzace nemohla překročit částku nezbytnou k pokrytí čistého finančního dopadu na náklady a příjmy, které nastaly při plnění závazků veřejné služby, s přihlédnutím k příjmům provozovatele veřejných služeb získaným z této činnosti a přiměřenému zisku **a částce potřebné pro nezbytné investice za účelem zlepšení dostupnosti, přístupnosti a kvality služeb v přepravě cestujících;**

### **Pozměňovací návrh 30**

#### **Návrh nařízení**

#### **Čl. 1 – bod 3 – písm. b a (nové)**

Nařízení (ES) č. 1370/2007

Čl. 4 – odst. 5

#### *Původní znění*

#### *Pozměňovací návrh*

**ba) Odstavec 5 se nahrazuje tímto:**

**„5. Aniž je dotčeno vnitrostátní právo a právo Unie, včetně kolektivních smluv mezi sociálními partnery, požadují příslušné orgány od vybraného provozovatele veřejných služeb, aby zaměstnancům, kteří byli dříve zaměstnáni za účelem poskytování služeb, přiznal práva, na něž by měli nárok, pokud by došlo k jejich převodu ve smyslu směrnice 2001/23/ES. Uvedená směrnice nebrání členským státům zachovávat podmínky přechodu jiných práv zaměstnanců, než jsou práva, na která se vztahuje směrnice 2001/23/ES. Členské státy musí brát v úvahu pracovní a sociální normy příznivější pro zaměstnance zavedené vnitrostátními zákony a právními a správními předpisy,**

*kolektivními smlouvami nebo dohodami uzavřenými mezi sociálními partnery.*

*Pokud vyžadují příslušné orgány po provozovatelích veřejných služeb, aby splnili určité sociální normy, uvedou v dokumentaci k nabídkovému řízení a ve smlouvách o veřejných službách seznam dotčených zaměstnanců a transparentní podrobnosti o jejich smluvních právech a podmínky, za jakých jsou zaměstnanci považováni za spojené se službami.“*

### **Pozměňovací návrh 31**

**Návrh nařízení**

**Čl. 1 – bod 3 – písm. c**

Nařízení (ES) č. 1370/2007

Čl. 4 – odst. 6

*Znění navržené Komisí*

*Pokud příslušné orgány v souladu s vnitrostátním právem vyžadují, aby provozovatelé veřejných služeb splňovali určité normy kvality a sociální normy nebo stanovili sociální a kvalitativní kritéria, musí být tyto normy a kritéria zahrnuty v dokumentaci nabídkového řízení a ve smlouvách o veřejných službách.*

*Pozměňovací návrh*

*Příslušné orgány stanoví příslušné normy kvality a sociální a environmentální normy, aniž je dotčeno vnitrostátní právo a právo Unie, včetně kolektivních smluv uzavřených mezi sociálními partnery, určí příslušná sociální a kvalitativní kritéria a bez ohledu na způsob uzavření smlouvy je zahrnou do dokumentace nabídkového řízení a do smluv o veřejných službách, pokud na národní, regionální nebo místní úrovni neexistuje zákon, předpis nebo závazná kolektivní smlouva vztahující se na celé odvětví, včetně závazných sociálních norem nebo povinného převodu zaměstnanců v případě změny provozovatele, která by se vztahovala na dotčený personál.*

### **Pozměňovací návrh 32**

**Návrh nařízení**

**Čl. 1 – bod 4 – písm. -a (nové)**  
Nařízení (ES) č. 1370/2007  
Čl. 5 – odst. 3 a (nový)

*Původní znění*

*Pozměňovací návrh*

*-a) Vkládá se nový odstavec, který zní:*

*„3a. Příslušný orgán může z nabídkových řízení vyloučit provozovatele nebo podniky, jejichž kontrola přímo nebo nepřímo náleží osobě či osobám ze třetí země či třetích zemí, pokud v těchto zemích nejsou zavedena žádná ustanovení, která by podnikům z členských států umožňovala předkládat nabídky v rámci nabídkových řízení nebo by umožňovala účinný přístup na jejich trhy. Pro účely tohoto odstavce se kontrola skládá z práv, smluv nebo jiných prostředků, které jednotlivě nebo společně a s ohledem na dané skutečnosti nebo právní předpisy poskytují možnost rozhodujícího vlivu v určitém podniku, zejména v souvislosti s:*

*a) vlastnickými právy nebo právem užívání celého nebo části majetku podniku;*

*b) právy nebo smlouvami, které poskytují rozhodující vliv na složení, hlasování nebo rozhodování orgánů podniku.“*

**Pozměňovací návrh 33**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 1 – bod 4 – písm. a**  
Nařízení (ES) č. 1370/2007  
Čl. 5 – odst. 4

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*a) Odstavec 4 se nahrazuje tímto:*

*“4. Není-li to zakázáno vnitrostátním právem, mohou příslušné orgány rozhodnout o přímém uzavření smluv o*

*vypouští se*

**veřejných službách:**

**a) pokud se jejich průměrná roční hodnota odhaduje na méně než 1 000 000 EUR nebo méně než 5 000 000 EUR v případě smlouvy o veřejných službách zahrnující veřejnou dopravu po železnici, nebo**

**b) pokud se týkají poskytnutí méně než 300 000 kilometrů veřejných služeb v přepravě cestujících ročně nebo méně než 150 000 kilometrů v případě smlouvy o veřejných službách zahrnující veřejnou dopravu po železnici.**

**V případě smlouvy o veřejných službách uzavřené přímo s malým nebo středním podnikem, který provozuje maximálně 23 silničních vozidel, mohou být tyto prahy navýšeny buď na průměrnou roční odhadovanou hodnotu nižší než 2 000 000 EUR nebo na poskytnutí méně než 600 000 kilometrů veřejných služeb v přepravě cestujících ročně.“**

#### *Odůvodnění*

*Zpravodaj navrhuje odmítnout návrh Komise a vrátit se k původnímu znění odstavce 4 článku 5 (2012/34/EU). Státům musí být umožněno zvolit si na základě vlastních konkrétních potřeb – které se mezi jednotlivými státy liší – který nástroj je vhodnější. Skutečnost, že Evropská komise navrhuje tuto možnost volby zrušit, ukazuje nedostatek důvěry a přání zasahovat do rozhodnutí svrchovaných členských států, což bylo kritizováno ze strany mnoha vnitrostátních parlamentů z důvodu nedostatku respektu k principu subsidiarity. Evropský parlament by proto měl tento návrh zamítnout.*

#### **Pozměňovací návrh 34**

**Návrh nařízení**

**Čl. 1 – bod 4 – písm. a**

Nařízení (ES) č. 1370/2007

Čl. 5 – odst. 4 – pododstavec 1 – písm. b a (nové)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**ba) na základě podrobné technické zprávy vypracované nejpozději 24 měsíců před**

*vypršením stávající smlouvy zaslané nezávislému vnitrostátnímu regulačnímu orgánu a týkající se těchto kritérií:*

*– složitost sítě vyžadující globální multimodální přístup z důvodu hustoty železničního systému v dotčené geografické oblasti a četnosti služeb nebo z toho důvodu, že technické specifikace železničního systému se značně liší od tradičních norem;*

*– ekonomické hledisko odůvodňující životaschopnost smlouvy o veřejných službách vyvažováním ziskových oblastí vůči neziskovým nebo zvyšováním produktivity a zlepšením výsledků provozovatele v souladu s očekáváním příslušného orgánu;*

*– větší spokojenost uživatelů se stávající smlouvou o veřejných službách, jak je uvedena ve výroční zprávě podle čl. 7 odst. 1.*

*Nezávislý vnitrostátní regulační orgán rozhodne po přijetí této zprávy o opodstatněnosti žádosti příslušného orgánu. Stanovisko nezávislého vnitrostátního regulačního orgánu je závazné a okamžitě použitelné.*

## **Pozměňovací návrh 35**

### **Návrh nařízení**

#### **Čl. 1 – bod 4 – písm. b**

Nařízení (ES) č. 1370/2007

Čl. 5 – odst. 6

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**b) Odstavec 6 se nahrazuje tímto:**

**vypouští se**

***„Příslušné orgány mohou v zájmu zvýšení hospodářské soutěže mezi železničními podniky rozhodnout, že se smlouvy na veřejnou přepravu cestujících po železnici, jež se vztahují na části stejné sítě nebo soubor tras, uzavřou s různými***

**železničními podniky. Za tímto účelem mohou příslušné orgány před zahájením nabídkového řízení rozhodnout o omezení počtu smluv, které mají být uzavřeny s týmž železničním podnikem.“**

#### *Odůvodnění*

*Cílem návrhu je zrušit čl. 5 odst. 6 a nahradit jej tímto textem. Odstavec 6 je však nutné zachovat a tento nový text může být připojen za něj.*

### **Pozměňovací návrh 36**

#### **Návrh nařízení**

##### **Čl. 1 – bod 4 – písm. b a (nové)**

Nařízení (ES) č. 1370/2007

Čl. 5 – odst. 6 a (nový)

#### *Původní znění*

#### *Pozměňovací návrh*

***ba) Vkládá se nový odstavec, který zní:***

***„6a. Příslušné orgány mohou v zájmu zvýšení hospodářské soutěže mezi železničními podniky rozhodnout, že se smlouvy na veřejnou přepravu cestujících po železnici, jež se vztahují na části stejné sítě nebo soubor tras, uzavřou s různými železničními podniky. Za tímto účelem mohou příslušné orgány před zahájením nabídkového řízení rozhodnout o omezení počtu smluv, které mají být uzavřeny s týmž železničním podnikem. Tento postup nicméně nesmí být příčinou zhoršení dostupnosti služeb pro cestující, vytvoření překážek, případně jejich zhoršení, nebo omezení rozsahu služeb.“***

### **Pozměňovací návrh 37**

#### **Návrh nařízení**

##### **Čl. 1 – bod 5**

Nařízení (ES) č. 1370/2007

Čl. 5 a – odst. 1

*Znění navržené Komisí*

1. **Členské státy** v souladu s pravidly státní podpory přijmou nezbytná opatření, aby zajistily provozovatelům, kteří chtějí poskytovat veřejné služby v přepravě cestujících po železnici v rámci smlouvy o veřejných službách, účinný a nediskriminační přístup k vhodným kolejovým vozidlům pro veřejnou přepravu cestujících po železnici.

*Pozměňovací návrh*

1. **Příslušné orgány** v souladu s pravidly státní podpory přijmou nezbytná opatření, aby zajistily provozovatelům, kteří chtějí poskytovat veřejné služby v přepravě cestujících po železnici v rámci smlouvy o veřejných službách, účinný a nediskriminační přístup k vhodným kolejovým vozidlům pro veřejnou přepravu cestujících po železnici.

**Pozměňovací návrh 38**

**Návrh nařízení**

**Čl. 1 – bod 5**

Nařízení (ES) č. 1370/2007

Čl. 5 a – odst. 2 – pododstavec 3

*Znění navržené Komisí*

V případech uvedených v písmenech b) a c) má příslušný orgán právo požádat provozovatele veřejných služeb, aby po uplynutí platnosti smlouvy o veřejných službách převedl kolejová vozidla na nového provozovatele, se kterým se uzavře smlouva. Příslušný orgán může novému provozovateli veřejné dopravy uložit, aby kolejová vozidla převzal. Převod se uskuteční za tržní ceny.

*Pozměňovací návrh*

*Netýká se českého znění.*

**Pozměňovací návrh 39**

**Návrh nařízení**

**Čl. 1 – bod 7 – písm. a**

Nařízení (ES) č. 1370/2007

Čl. 7 – odst. 1

*Znění navržené Komisí*

1. „Každý příslušný orgán jednou za rok zveřejní souhrnnou zprávu o závazcích

*Pozměňovací návrh*

1. „Každý příslušný orgán jednou za rok zveřejní souhrnnou zprávu o závazcích



veřejné služby, za něž je odpovědný, datu zahájení a době trvání smluv o veřejných službách, o vybraných provozovatelích veřejných služeb a o platbách kompenzací a výlučných právech poskytnutých uvedeným provozovatelům veřejných služeb prostřednictvím kompenzace. Tato zpráva rozlišuje mezi autobusovou dopravou a železniční dopravou, umožní sledovat a posoudit výkon, kvalitu a financování sítě veřejné dopravy a v případě potřeby poskytne informace o povaze a rozsahu jakýchkoli udělených výlučných práv. Členské státy usnadní centrální přístup k těmto zprávám, například prostřednictvím společného internetového portálu.“

veřejné služby, za něž je odpovědný, datu zahájení a době trvání smluv o veřejných službách, o vybraných provozovatelích veřejných služeb a o platbách kompenzací a výlučných právech poskytnutých uvedeným provozovatelům veřejných služeb prostřednictvím kompenzace. **Zpráva zhodnotí plnění závazků a uvede všechny ukazatele významné pro dopravní služby, zejména přesnost, spolehlivost, čistotu, spokojenost uživatelů zjištěnou prostřednictvím veřejného průzkumu a minimální úroveň využívání kapacit.** Tato zpráva rozlišuje mezi autobusovou dopravou a železniční dopravou, umožní sledovat a posoudit výkon, kvalitu a financování sítě veřejné dopravy a v případě potřeby poskytne informace o povaze a rozsahu jakýchkoli udělených výlučných práv. Členské státy usnadní centrální přístup k těmto zprávám, například prostřednictvím společného internetového portálu. **Komise zpracuje souhrn z těchto zpráv a předloží jej Evropskému parlamentu a Radě ve všech pracovních jazycích.**“

## Pozměňovací návrh 40

### Návrh nařízení

#### Čl. 1 – bod 8 – písm. a

Nařízení (ES) č. 1370/2007

Čl. 8 – odst. 2 – pododstavec 1

#### *Znění navržené Komisí*

2. „Aniž je dotčen odstavec 3, musí být uzavírání smluv o veřejných službách v přepravě **po železnici s výjimkou jiných druhů** drážní dopravy, jako jsou metro nebo tramvaj, v souladu s čl. 5 **odst. 3** od 3. prosince 2019. **Veškeré** smlouvy o veřejných službách v přepravě **jinými druhy drážní dopravy a po silnici musí být uzavřeny** v souladu s čl. 5 **odst. 3 nejpozději do 3. prosince 2019**. Během **tohoto přechodného období, které trvá do**

#### *Pozměňovací návrh*

2. „Aniž je dotčen odstavec 3, musí být uzavírání smluv o veřejných službách v přepravě **jinými druhy** drážní dopravy, jako jsou metro nebo tramvaj, **a po silnici** v souladu s čl. 5 od 3. prosince 2019. Smlouvy o veřejných službách v přepravě **cestujících po železnici se udělují** v souladu s čl. 5 **od 3. prosince 2029**. Během **přechodných období** přijmou členské státy opatření, aby postupně dosáhly souladu s čl. 5 odst. 3, a tím se vyhnuly vážným

**3. prosince 2019**, přijmou členské státy opatření, aby postupně dosáhly souladu s čl. 5 odst. 3, a tím se vyhnuly vážným strukturálním problémům zejména v souvislosti s přepravní kapacitou.“

strukturálním problémům zejména v souvislosti s přepravní kapacitou.“

#### *Odůvodnění*

*Mnoho států dosud nabídkové řízení podle čl. 5 odst. 3 v oblasti veřejné přepravy cestujících po železnici vůbec nepoužívá, a proto je nutné prodloužit lhůtu až do roku 2029.*

### **Pozměňovací návrh 41**

#### **Návrh nařízení**

#### **Čl. 1 – bod 8 – písm. b**

Nařízení (ES) č. 1370/2007

Čl. 8 – odst. 2 a

#### *Znění navržené Komisí*

2a. „Platnost smluv o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici přímo uzavřených *mezi 1. lednem 2013 a 2. prosincem 2019* může trvat až do data jejího skončení. *Jejich platnost však v žádném případě nepřesáhne 31. prosince 2022.*“

#### *Pozměňovací návrh*

2a. „Platnost smluv o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici přímo uzavřených *před 3. prosincem 2029* může trvat až do data jejího skončení.“

### **Pozměňovací návrh 42**

#### **Návrh nařízení**

#### **Článek 2**

#### *Znění navržené Komisí*

Toto nařízení vstupuje v platnost prvním dnem po vyhlášení v Úředním věstníku Evropské unie.

#### *Pozměňovací návrh*

Toto nařízení vstupuje v platnost prvním dnem po vyhlášení v Úředním věstníku Evropské unie. ***Konsolidované znění bude k dispozici do tří měsíců od vstupu tohoto nařízení v platnost.***

## POSTUP

<b>Název</b>	Změna nařízení (ES) č. 1370/2007, pokud jde o otevření trhu vnitrostátních služeb v přepravě cestujících po železnici		
<b>Referenční údaje</b>	COM(2013)0028 – C7-0024/2013 – 2013/0028(COD)		
<b>Věcně příslušný výbor</b> Datum oznámení na zasedání	TRAN 7.2.2013		
<b>Výbor, který vypracoval stanovisko</b> Datum oznámení na zasedání	EMPL 7.2.2013		
<b>Navrhovatel(ka)</b> Datum jmenování	Frédéric Daerden 25.3.2013		
<b>Projednáni ve výboru</b>	18.9.2013	17.10.2013	14.11.2013
<b>Datum přijetí</b>	18.11.2013		
<b>Výsledek konečného hlasování</b>	+: -: 0:	31 7 2	
<b>Členové přítomní při konečném hlasování</b>	Regina Bastos, Edit Bauer, Jean-Luc Bennahmias, Phil Bennion, Pervenche Berès, Vilija Blinkevičiūtė, Philippe Boulland, David Casa, Alejandro Cercas, Ole Christensen, Minodora Cliveti, Marije Cornelissen, Frédéric Daerden, Karima Delli, Sari Essayah, Thomas Händel, Marian Harkin, Nadja Hirsch, Stephen Hughes, Ádám Kósa, Jean Lambert, Patrick Le Hyaric, Verónica Lope Fontagné, Thomas Mann, Elisabeth Morin-Chartier, Csaba Óry, Konstantinos Poupakis, Sylvana Rapti, Licia Ronzulli, Nicole Sinclaire, Gabriele Stauner, Andrea Zannoni, Inês Cristina Zuber		
<b>Náhradník(ci) přítomný(i) při konečném hlasování</b>	Claudette Abela Baldacchino, Georges Bach, Jelko Kacin, Ria Oomen-Ruijten, Antigoni Papadopoulou, Evelyn Regner		
<b>Náhradník(ci) (čl. 187 odst. 2) přítomný(i) při konečném hlasování</b>	Marita Ulvskog		