



EVROPSKÝ PARLAMENT

2009 - 2014

*Výbor pro zaměstnanost a sociální věci*

**2013/0029(COD)**

20. 11. 2013

## **STANOVISKO**

Výboru pro zaměstnanost a sociální věci

pro Výbor pro dopravu a cestovní ruch

k návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru, pokud jde o otevření trhu vnitrostátních služeb v přepravě cestujících po železnici a správu a řízení železniční infrastruktury  
(COM(2013)0029 – C7-0025/2013 – 2013/0029(COD))

Navrhovatel: Frédéric Daerden

PA\_Legam

## STRUČNÉ ODŮVODNĚNÍ

K různé liberalizaci odvětví služeb, kterou provádí Evropská unie již několik desetiletí, včetně odvětví železnic, se vyžívá článku 26 Smlouvy o fungování Evropské unie, a je tedy základem jejího projektu.

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

Zdá se, že různý vývoj v liberalizaci odvětví, jejichž služby historicky zajišťovaly veřejné subjekty prostřednictvím národních monopolů na provozování služeb, s odstupem let nesplnil tento dvojitý cíl.

V odvětví železniční dopravy existují mimo jiné tyto příklady nesplnění cíle:

- 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 části trhu, které zaujímá, musí získávat spíše v oblasti intermodální než intramodální.
- Pokud jde o vnitrostátní přepravu cestujících ve Velké 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: V případě, že důvodem přísného oddělení správců infrastruktury a dopravců je konkurence, pak obavy, které vyvolává u organizací uživatelů, u odvětvových odborů nebo u „historických“ provozovatelů, vedou navrhovatele k rozlišování. 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 legislativním 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, které tak usnadní zavedení těchto kvalitativních, sociálních a environmentálních kritérií v nabídkových řízeních, do vnitrostátních plánů udržitelné dopravy v rámci sociálních a environmentálních aspektů.
- Posílení ochrany zaměstnanců prostřednictvím širokých možností převodu zaměstnanců do nového koncesionářského podniku poskytujícího veřejné služby; posílení sociálního dialogu v rámci struktur; vyjasnění sociálních práv obsluhy vlaků, zejména prostřednictvím certifikace těchto pracovníků; žádost, 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 směrnice

#### Bod odůvodnění 2 a (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*(2a) Některé studie a dotazníky ukazují, že v členských státech, které otevřely své trhy pro vnitrostátní přepravu cestujících, jako je Švédsko a Spojené království, se železniční trh rozrostl, a to včetně spokojenějších cestujících a zaměstnanců železnic.*

## Pozměňovací návrh 2

### Návrh směrnice Bod odůvodnění 3

#### *Znění navržené Komisí*

(3) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru zřizuje jednotný evropský železniční prostor se společnými pravidly, která se týkají správy a řízení železničních podniků a provozovatelů infrastruktury, financování a zpoplatnění infrastruktury, podmínek přístupu k železniční infrastruktuře a službám a regulačního dohledu nad železničním trhem. Se všemi těmito zavedenými prvky je nyní možné dokončit otevírání železničního trhu Unie a reformovat správu a řízení provozovatelů infrastruktury v zájmu zajištění rovného přístupu k infrastruktuře.

## Pozměňovací návrh 3

### Návrh směrnice Bod odůvodnění 4 a (nový)

#### *Znění navržené Komisí*

#### *Pozměňovací návrh*

(3) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru zřizuje jednotný evropský železniční prostor se společnými pravidly, která se týkají správy a řízení železničních podniků a provozovatelů infrastruktury, financování a zpoplatnění infrastruktury, podmínek přístupu k železniční infrastruktuře a službám a regulačního dohledu nad železničním trhem. Se všemi těmito zavedenými prvky je nyní možné dokončit otevírání železničního trhu Unie a reformovat správu a řízení provozovatelů infrastruktury v zájmu zajištění rovného přístupu k infrastruktuře, ***aby se po celé Evropě zlepšila kvalita železničních služeb při zachování sociálních standardů a pracovních podmínek.***

***(4a) Za organizaci svých pracovních trhů pro zaměstnance drah nesou odpovědnost členské státy. Měly by nicméně zajistit, aby způsob organizace jejich pracovního trhu nevedl ke snižování kvality služeb. Právní předpisy Unie již nyní poskytují jasný rámec pro ochranu zaměstnanců drah.***

## Pozměňovací návrh 4

### Návrh směrnice Bod odůvodnění 5

*Znění navržené Komisí*

**(5) Lepší koordinaci mezi provozovateli infrastruktury a železničními podniky by mělo zajistit zřízení koordinačního výboru, aby bylo dosaženo účinné správy a využívání infrastruktury.**

*Pozměňovací návrh*

**vypouští se**

*Odůvodnění*

*Tento bod odůvodnění nepřináší pro konečnou verzi tohoto textu žádnou přidanou hodnotu. Pouze připomíná „prověřkovou doložku“ z přepracované směrnice, která vedla k tomuto návrhu Komise.*

## Pozměňovací návrh 5

### Návrh směrnice Bod odůvodnění 7

*Znění navržené Komisí*

**(7) Přeshraniční otázky by měly být mezi provozovateli infrastruktury různých členských států účinně řešeny zřízením evropské sítě provozovatelů infrastruktury.**

*Pozměňovací návrh*

**(7) Je třeba zlepšit a podpořit přeshraniční spolupráci mezi provozovateli infrastruktury.** Přeshraniční otázky by měly být mezi provozovateli infrastruktury různých členských států účinně řešeny zřízením evropské sítě provozovatelů infrastruktury.

## Pozměňovací návrh 6

### Návrh směrnice Bod odůvodnění 9 a (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**(9a) Vertikálně integrované podniky nemohou nikdy dosáhnout nezbytné nezávislosti ve vztazích mezi provozovatelem infrastruktury**

*a železničním podnikem. Struktura tak může vést ke křížovému subvencování, které brání vzniku rovných podmínek a je příčinou narušování hospodářské soutěže.*

## **Pozměňovací návrh 7**

### **Návrh směrnice Bod odůvodnění 12 a (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*(12a) V procesu otevírání trhu pro domácí přepravu cestujících po železnici by mělo být řádně zváženo zlepšení bezpečnosti na železnici, zejména pokud jde o reformu stávajících integrovaných struktur, aby nevznikaly další administrativní překážky ohrožující zachování a zlepšení bezpečnosti.*

## **Pozměňovací návrh 8**

### **Návrh směrnice Bod odůvodnění 13 a (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*(13a) Sítě jsou velmi různorodé co do velikosti a hustoty, organizačních struktur vnitrostátních, místních a regionálních orgánů a jejich zkušeností získaných při otevírání trhu, a proto musí být každému členskému státu poskytnut dostatek flexibility při organizaci sítě takovým způsobem, aby bylo možné dosáhnout optimálního poměru služeb s otevřeným přístupem a služeb prováděných na základě smluv o veřejných službách, a všem cestujícím tak byly zajištěny služby vysoké kvality.*

## Pozměňovací návrh 9

### Návrh směrnice Bod odůvodnění 14

#### *Znění navržené Komisí*

(14) Udělení práva přístupu k železniční infrastruktuře ve všech členských státech železničním podnikům Unie pro účely provozování vnitrostátní osobní dopravy může mít dopad na organizaci a financování železniční osobní dopravy poskytované v rámci smlouvy o veřejných službách. Členské státy by měly mít možnost toto právo přístupu omezit v případě, že by ohrožovalo hospodářskou vyváženost uvedených smluv o veřejných službách a že příslušný regulační subjekt udělil povolení.

#### *Pozměňovací návrh*

(14) Udělení práva přístupu k železniční infrastruktuře ve všech členských státech železničním podnikům Unie pro účely provozování vnitrostátní osobní dopravy může mít dopad na organizaci a financování železniční osobní dopravy poskytované v rámci smlouvy o veřejných službách. Členské státy by měly mít možnost toto právo přístupu omezit v případě, že by ohrožovalo **kvalitu služeb a jejich dostupnost i ve vzdálených oblastech** a hospodářskou vyváženost uvedených smluv o veřejných službách a že příslušný regulační subjekt udělil povolení.

## Pozměňovací návrh 10

### Návrh směrnice Bod odůvodnění 18 a (nový)

#### *Znění navržené Komisí*

#### *Pozměňovací návrh*

**(18a) Kontrolní orgány musí zohlednit dopady na síť, zachování spojení, přesnost, dosažitelnost, cenovou dostupnost a přístupnost služeb poskytovaných v rámci smlouvy o veřejných službách, aby určily, zda by kvalita služeb poskytovaných v rámci smlouvy o veřejných službách mohla být ohrožena volně poskytovanými službami ve stejném rámci.**

## Pozměňovací návrh 11

### Návrh směrnice



## Bod odůvodnění 19

*Znění navržené Komisí*

(19) V zájmu zvýšení přitažlivosti železniční dopravy pro cestující by členské státy měly **být schopny uložit** železničním podnikům, které provozují vnitrostátní osobní dopravu, aby se účastnily společného informačního a integrovaného systému prodeje přepravních dokladů pro poskytování přepravních dokladů, přímých přepravních dokladů a rezervací. V případě zavedení tohoto systému by se mělo zajistit, aby nenarušoval trh ani nediskriminoval mezi železničními podniky.

*Pozměňovací návrh*

(19) V zájmu zvýšení přitažlivosti železniční dopravy pro cestující by členské státy měly železničním podnikům, které provozují vnitrostátní a mezinárodní osobní dopravu, **uložit**, aby se účastnily společného informačního systému a systému prodeje přímých přepravních dokladů pro poskytování přepravních dokladů, přímých přepravních dokladů a rezervací včetně všech sociálních požadavků. **Prodej jízdenek by neměl vytvářet překážky pro osoby se zdravotním postižením, starší osoby, rodiny nebo osoby, které potřebují zvláštní podporu.**

## Pozměňovací návrh 12

Návrh směrnice

Bod odůvodnění 19 a (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**(19a) S ohledem na nutnost dokončit jednotný evropský železniční prostor a na konkurenci v tomto odvětví Komise aktivně podporuje a povzbuzuje sociální dialog na úrovni Unie s cílem zajistit, aby byli zaměstnanci železničních podniků dlouhodobě lépe chráněni před nežádoucími dopady otevření trhu a aby se v tomto odvětví nezhoršily pracovní podmínky, a společně reagovat na výzvy spojené s prováděním čtvrtého železničního balíčku. Zvláštní pozornost vyžaduje v této souvislosti dopad psychologického a společenského stresu, jehož příčiny se u dotčených pracovníků mění. Za tímto účelem by měly být stanoveny určité podmínky, za jakých bude otvírání těchto trhů probíhat, včetně toho, že členské státy budou využívat kolektivních smluv, které na**

*jejich území platí.*

### **Pozměňovací návrh 13**

**Návrh směrnice  
Bod odůvodnění 19 b (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***(19b) Komise ručí za to, že členské státy úplně a řádně provedou ustanovení směrnice Rady 2005/47/ES ze dne 18. července 2005 o dohodě mezi Společenstvím evropských železnic (CER) a Evropskou federací pracovníků v dopravě (ETF) o některých aspektech pracovních podmínek mobilních pracovníků poskytujících interoperabilní přeshraniční služby v železniční dopravě<sup>1</sup>.***

---

<sup>1</sup> Úř. věst. L 195, 27.7.2005, s. 15.

### **Pozměňovací návrh 14**

**Návrh směrnice  
Bod odůvodnění 19 c (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***(19c) Železniční podniky a provozovatelé infrastruktury by měli v rámci své kultury bezpečnosti nastolit politiku „spravedlivého posuzování“, aby byli zaměstnanci aktivně podporováni v ohlašování havárií, nehod a případů, kdy k nim téměř došlo, aniž by za to byli postihováni či diskriminováni. Tato politika umožní, aby se železniční průmysl poučil z havárií, nehod a případů, kdy k nim téměř došlo, a zlepšil tak bezpečnost na železnici pro pracovníky a cestující.***

## **Pozměňovací návrh 15**

### **Návrh směrnice**

#### **Bod odůvodnění 19 d (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*(19d) Z hlediska bezpečnosti železnic a spravedlivé hospodářské soutěže je pro strojvedoucí nutné dodržování doby práce, řízení a odpočinku. Na otevřeném evropském železničním trhu se stále větším přeshraničním provozem musí být doba řízení a doba odpočinku kontrolována a prosazována. Úkolem vnitrostátních bezpečnostních orgánů by měla být kontrola a prosazování těchto pravidel. Komise by měla navrhnout předpisy a pravidelné povinné kontroly. Toto je však možné pouze s palubním elektronickým zařízením, které zaznamenává dobu řízení a dobu odpočinku strojvedoucích.*

## **Pozměňovací návrh 16**

### **Návrh směrnice**

#### **Bod odůvodnění 19 e (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*(19e) V souvislosti s rozvojem jednotného evropského železničního prostoru a s otevíráním trhu železniční dopravy by členské státy měly využívat kolektivní smlouvy uzavřené mezi sociálními partnery, aniž by bylo dotčeno vnitrostátní právo a již platné kolektivní smlouvy, aby nedocházelo k sociálnímu dumpingu a k nekalé hospodářské soutěži.*

## **Pozměňovací návrh 17**

### **Návrh směrnice**

#### **Bod odůvodnění 19 f (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*(19f) Zaměstnanci působící jako doprovod vlaků jsou profesní skupinou v železniční dopravě, která vykonává úkoly v oblasti bezpečnosti. Tradičně vykonávají obvykle provozní bezpečnostní úkoly v rámci železničního systému a zodpovídají za pohodlí a bezpečnost cestujících ve vlacích. Certifikace podobná jako u strojvedoucích je užitečná, aby byla zaručena vysoká úroveň kvalifikace a schopností, s cílem uznávat význam těchto profesních skupin pro bezpečnost železničního provozu, ale i usnadnit mobilitu pracovníků.*

## **Pozměňovací návrh 18**

**Návrh směrnice**

**Bod odůvodnění 19 g (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*(19g) Komise by měla posoudit, jaký bude dopad této směrnice na vývoj na trhu práce ve vztahu k železničním zaměstnancům, a případně navrhnout nová legislativní opatření pro certifikaci zaměstnanců působících jako doprovod vlaku.*

## **Pozměňovací návrh 19**

**Návrh směrnice**

**Bod odůvodnění 19 h (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*(19h) Vnitrostátní regulační subjekt by měl schválit podmínky převodu zaměstnanců nebo požádat o jejich změnu. Může k tomu patřit i to, aby zaměstnanci, kteří mají být převedeni,*

*měli možnost uplatnit právo na odmítnutí. Při přijímání rozhodnutí by se regulační subjekt měl zaměřit na to, aby nedošlo k předání citlivých informací provozovatelem infrastruktury jinému subjektu integrovaného podniku.*

## **Pozměňovací návrh 20**

### **Návrh směrnice**

#### **Čl. 1 – bod 1 – písm. a**

Směrnice 2012/34/EU

Čl. 3 – bod 2

#### *Znění navržené Komisí*

2) „provozovatelem infrastruktury“ každý subjekt nebo podnik, který zajišťuje rozvoj, provoz a údržbu železniční infrastruktury na síti; rozvoj zahrnuje plánování sítě, finanční a investiční plánování, jakož i výstavbu a modernizaci infrastruktury; provoz infrastruktury zahrnuje všechny prvky postupu přidělování trasy vlaku, včetně definice a posouzení dostupnosti a přidělení jednotlivých tras, řízení provozu a zpoplatnění infrastruktury, včetně stanovení a výběru poplatků; údržba zahrnuje obnovu infrastruktury a jiné činnosti správy aktiv“;

#### *Pozměňovací návrh*

2) „provozovatelem infrastruktury“ každý subjekt nebo podnik, který zajišťuje **především** rozvoj, provoz a údržbu železniční infrastruktury na síti; rozvoj zahrnuje plánování sítě, finanční a investiční plánování, jakož i výstavbu a modernizaci infrastruktury; provoz infrastruktury zahrnuje všechny prvky postupu přidělování trasy vlaku, včetně definice a posouzení dostupnosti a přidělení jednotlivých tras, řízení provozu a zpoplatnění infrastruktury, včetně stanovení a výběru poplatků; údržba zahrnuje obnovu infrastruktury a jiné činnosti správy aktiv;

#### *Odůvodnění*

*Nové znění definice „provozovatele infrastruktury“ vyjasňuje povinnosti provozovatele, například tím, že je ze stávající definice odstraněn termín „zejména“. To by vedlo k tomu, že nový seznam povinností provozovatele se stane uzavřeným seznamem.*

## **Pozměňovací návrh 21**

### **Návrh směrnice**

#### **Čl. 1 – bod 1 – písm. b**

Směrnice 2012/34/EU

Čl. 3 – bod 5

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**b) bod 5 se zrušuje;**

**vypouští se**

*Odůvodnění*

*Vypuštění bodu, který se týká definice mezinárodní dopravy, je problematické pro členské státy, které mají vnější železniční hranice se třetí zemí. Existuje riziko, že by vznikla právní mezera.*

## **Pozměňovací návrh 22**

**Návrh směrnice**

**Čl. 1 – bod 2**

Směrnice 2012/34/EU

Čl. 6 – odst. 2

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**2. V článku 6 se zrušuje odstavec 2.**

**vypouští se**

*Odůvodnění*

*Zrušení ustanovení umožňujícího organizaci řídicích služeb a dopravních služeb v rámci jednoho podniku – navzdory tomu, že jsou pro účetní účely odděleny – je nepřiměřené. Zrušení tohoto ustanovení by mělo dalekosáhlé nepříznivé účinky (administrativní, finanční, právní a sociální) pro mnoho železničních podniků, které účinně a účelně působí na evropském trhu.*

## **Pozměňovací návrh 23**

**Návrh směrnice**

**Čl. 1 – bod 3**

Směrnice 2012/34/EU

Čl. 7 – odst. 1 – pododstavec 1

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

Členské státy zajistí, aby provozovatel infrastruktury vykonával všechny funkce uvedené v čl. 3 odst. 2 a aby byl nezávislý na jakémkoli železničním podniku.

Členské státy **si mohou zvolit jakékoli prostředky, kterými** zajistí, aby provozovatel infrastruktury vykonával všechny funkce uvedené v čl. 3 odst. 2 a aby byl nezávislý na jakémkoli železničním podniku.

## Pozměňovací návrh 24

### Návrh směrnice

#### Čl. 1 – bod 3

Směrnice 2012/34/EU

Čl. 7 – odst. 1 – pododstavec 2

#### *Znění navržené Komisí*

S cílem zaručit nezávislost provozovatele infrastruktury členské státy zajistí, aby provozovatelé infrastruktury byli organizováni v subjektu, který je právně odlišný od jakéhokoli železničního podniku.

#### *Pozměňovací návrh*

S cílem zaručit nezávislost provozovatele infrastruktury členské státy zajistí, aby provozovatelé infrastruktury byli organizováni v subjektu, který je právně odlišný od jakéhokoli železničního podniku *v mezích nezbytných k tomu, aby nedocházelo k byrokracii mezi subjekty, a aby byly usnadněny investice do sítě, s cílem zajistit kvalitní poskytování služeb, aniž by se zvýšily provozní náklady.*

## Pozměňovací návrh 25

### Návrh směrnice

#### Čl. 1 – bod 3 – bod 2

Směrnice 2012/34/EU

Čl. 7 – odst. 2 – návětí

#### *Znění navržené Komisí*

2. Členské státy rovněž zajistí, aby též právnícké nebo fyzické osobě či osobám nebylo povoleno:

#### *Pozměňovací návrh*

2. Členské státy rovněž zajistí, aby též právnícké nebo fyzické osobě či osobám nebylo *přímo či nepřímo* povoleno:

## Pozměňovací návrh 26

### Návrh směrnice

#### Čl. 1 – bod 3

Směrnice 2012/34/EU

Čl. 7 – odst. 2 – písm. b

#### *Znění navržené Komisí*

b) jmenovat členy dozorčí rady, správní rady nebo subjektů právně zastupujících

#### *Pozměňovací návrh*

b) jmenovat *generálního ředitele*, členy dozorčí rady, správní rady, *představenstva*

provozovatele infrastruktury a zároveň přímo nebo nepřímo vykonávat kontrolu nad železničním podnikem, držet v něm jakýkoli finanční podíl nebo ve vztahu k němu vykonávat jakékoli právo;

nebo subjektů právně zastupujících provozovatele infrastruktury a zároveň přímo nebo nepřímo vykonávat kontrolu nad železničním podnikem, držet v něm jakýkoli finanční podíl nebo ve vztahu k němu vykonávat jakékoli právo;

## Pozměňovací návrh 27

### Návrh směrnice

#### Čl. 1 – bod 3

Směrnice 2012/34/EU

Čl. 7 – odst. 4

#### *Znění navržené Komisí*

4. Nedojde-li ke střetu zájmů a je-li zaručena důvěrnost obchodně citlivých informací, může provozovatel infrastruktury uzavřít subdodavatelskou smlouvu na konkrétní práce v oblasti rozvoje, obnovy a údržby, nad nimiž si podrží rozhodovací pravomoc, se železničním podnikem nebo jakýmkoli jiným subjektem jednajícím pod dohledem provozovatele infrastruktury.

#### *Pozměňovací návrh*

4. Nedojde-li ke střetu zájmů a je-li zaručena důvěrnost obchodně citlivých informací, může provozovatel infrastruktury uzavřít subdodavatelskou smlouvu na konkrétní práce v oblasti rozvoje, obnovy a údržby, nad nimiž si podrží rozhodovací pravomoc, se železničním podnikem nebo jakýmkoli jiným subjektem jednajícím pod dohledem provozovatele infrastruktury. ***Tyto subdodavatelské smlouvy dodržují pravidla nabídkových řízení a případně i veřejných zakázek. Za činnosti podle subdodavatelských smluv odpovídá provozovatel infrastruktury.***

## Pozměňovací návrh 28

### Návrh směrnice

#### Čl. 1 – bod 3

Směrnice 2012/34/EU

Čl. 7 – odst. 5

#### *Znění navržené Komisí*

5. Pokud v ***den vstupu této směrnice v platnost*** náleží provozovatel infrastruktury k vertikálně integrovanému

#### *Pozměňovací návrh*

5. Pokud náleží provozovatel infrastruktury k vertikálně integrovanému podniku, mohou členské státy rozhodnout neuplatnit



podniku, mohou členské státy rozhodnout neuplatnit odstavce 2 až 4 tohoto článku. V takovém případě dotčený členský stát zajistí, aby provozovatel infrastruktury vykonával všechny funkce uvedené v čl. 3 odst. 2 a byl v oblasti organizace a rozhodování účinným způsobem nezávislý na jakémkoli železničním podniku v souladu s požadavky stanovenými v člancích 7a až 7c.“

odstavce 2 až 4 tohoto článku. V takovém případě dotčený členský stát zajistí, aby provozovatel infrastruktury vykonával všechny funkce uvedené v čl. 3 odst. 2 a byl v oblasti organizace a rozhodování účinným způsobem nezávislý na jakémkoli železničním podniku v souladu s požadavky stanovenými v člancích 7a až 7c.“

### *Odůvodnění*

*Členské státy by i v budoucnu měly mít možnost vybrat si mezi oddělením provozovatele infrastruktury od železničních podniků a integrovanou strukturou.*

### **Pozměňovací návrh 29**

#### **Návrh směrnice**

#### **Čl. 1 – bod 4**

Směrnice 2012/34/EU

Čl. 7 b – odst. 5

#### *Znění navržené Komisí*

5. Provozovatel infrastruktury má vlastní zaměstnance a je umístěn v prostorách, které jsou odděleny od jiných právních subjektů v rámci vertikálně integrovaného podniku. Přístup k informačním systémům je chráněn, aby byla zajištěna nezávislost provozovatele infrastruktury. ***Interní pravidla nebo zaměstnanecké smlouvy jasně omezují kontakty s jinými právními subjekty v rámci vertikálně integrovaného podniku na oficiální sdělení související s výkonem funkcí provozovatele infrastruktury, které jsou rovněž vykonávány ve vztahu k jiným železničním podnikům mimo vertikálně integrovaný podnik.*** Převody zaměstnanců s výjimkou převodů uvedených v ***písmeně c)*** mezi provozovatelem infrastruktury a jinými právními subjekty v rámci vertikálně integrovaného podniku jsou možné pouze tehdy, je-li možné zajistit, že mezi nimi nedojde k předání důvěrných informací.

#### *Pozměňovací návrh*

5. Provozovatel infrastruktury má vlastní zaměstnance a je umístěn v prostorách, které jsou odděleny od jiných právních subjektů v rámci vertikálně integrovaného podniku. Přístup k informačním systémům je chráněn, aby byla zajištěna nezávislost provozovatele infrastruktury. Převody zaměstnanců s výjimkou převodů uvedených v ***odstavci 4*** mezi provozovatelem infrastruktury a jinými právními subjekty v rámci vertikálně integrovaného podniku jsou možné pouze tehdy, je-li možné zajistit, že mezi nimi nedojde k předání důvěrných informací.

*Provozovatel infrastruktury může spolupracovat s dalšími subjekty vertikálně integrovaného podniku na rozvíjení informačních systémů pod podmínkou, že je zajištěna odpovídající ochrana důvěrných informací v držení provozovatele infrastruktury.*

*Regulační orgán schválí podmínky pro provádění prvního a druhého pododstavce tohoto odstavce nebo požádá o jejich změnu s cílem zajistit nezávislost provozovatele infrastruktury. Regulační subjekt může integrovaný podnik požádat o poskytnutí jakýchkoli informací, které mohou být nezbytné.*

#### *Odůvodnění*

*Návrh Komise je příliš normativní. Regulační subjekt by měl zajistit, aby – co se týče prostor, systémů informačních technologií a zaměstnanců na jiné úrovni, než je nejvyšší vedení – podmínky zajistily provozovateli infrastruktury nezávislost. Tato opatření mohou být v jednotlivých členských státech odlišná.*

#### **Pozměňovací návrh 30**

##### **Návrh směrnice**

##### **Čl. 1 – bod 4**

Směrnice 2012/34/EU

Čl. 7 d – odst. 1

##### *Znění navržené Komisí*

1. Členské státy zajistí, aby provozovatelé infrastruktury ustavili a organizovali pro každou síť koordinační výbor. Členství v tomto výboru je otevřené alespoň provozovatelům infrastruktury, známým žadatelům ve smyslu čl. 8 odst. 3 a na žádost i potenciálním žadatelům, jejich zastupujícími organizacím, zástupcům uživatelů železniční nákladní a osobní dopravy a případně regionálním a místním orgánům. Zástupci členského státu a dotčený regulační subjekt jsou zváni na schůzky koordinačního výboru jako pozorovatelé.

##### *Pozměňovací návrh*

1. Členské státy zajistí, aby provozovatelé infrastruktury ustavili a organizovali pro každou síť koordinační výbor. Členství v tomto výboru je otevřené alespoň provozovatelům infrastruktury, známým žadatelům ve smyslu čl. 8 odst. 3 a na žádost i potenciálním žadatelům, jejich zastupujícími organizacím, **včetně zástupců jejich zaměstnanců**, zástupcům uživatelů železniční nákladní a osobní dopravy, **zaměstnancům odvětví železniční dopravy** a případně regionálním a místním orgánům **a dalším potenciálním zúčastněným stranám**. Zástupci členského státu a dotčený regulační subjekt jsou zváni na schůzky koordinačního výboru jako

pozorovatelé.

## Pozměňovací návrh 31

### Návrh směrnice

#### Čl. 1 – bod 4

Směrnice 2012/34/EU

Čl. 7 e – odst. 2

#### *Znění navržené Komisí*

2. Síť se podílí na sledování trhu podle článku 15 a hodnotí účinnost provozovatelů infrastruktury na základě společných ukazatelů a kritérií kvality, jako je spolehlivost, kapacita, dostupnost, přesnost a bezpečnost jejich sítí, kvalita a využívání aktiv, údržba, obnova, modernizace, investice a efektivita finančních prostředků.

#### *Pozměňovací návrh*

2. Síť se podílí na sledování trhu podle článku 15 a hodnotí účinnost provozovatelů infrastruktury na základě společných ukazatelů a kritérií kvality, jako je spolehlivost, kapacita, dostupnost, **přístupnost**, přesnost a bezpečnost jejich sítí, kvalita a využívání aktiv, údržba, obnova, modernizace, **přeshraniční spolupráce s cílem překonávat překážky**, investice a efektivita finančních prostředků.

## Pozměňovací návrh 32

### Návrh směrnice

#### Čl. 1 – bod 6 – písm. a a (nové)

Směrnice 2012/34/EU

Čl. 11 – odst. 1 a (nový)

#### *Znění navržené Komisí*

#### *Pozměňovací návrh*

*aa) Vkládá se nový odstavec, který zní:*  
**„1a. Členské státy mohou omezit právo na vytváření nových nebo pozměněných služeb osobní dopravy v rámci smluv o veřejných službách, pokud nové nebo pozměněné smlouvy o veřejných službách ohrožují hospodářskou vyváženost stávajících služeb poskytovaných železničními podniky, kterým byl udělen přístup k železniční infrastruktuře v souladu s čl. 10 odst. 2.“;**

## Odůvodnění

*Členské státy mohou omezit právo na vznik nové nebo upravené smlouvy o veřejných službách, pokud regulační orgán prokáže možný hospodářský dopad takové smlouvy na služby poskytované provozovatelem za podmínek otevřeného přístupu.*

### Pozměňovací návrh 33

#### Návrh směrnice

#### Čl. 1 – bod 6 – písm. b

Směrnice 2012/34/EU

Čl. 11 – odst. 2 – pododstavec 1 – návětí

#### *Znění navržené Komisí*

S cílem stanovit, zda by hospodářská vyváženost smlouvy o veřejných službách byla ohrožena, provede příslušný regulační subjekt nebo subjekty uvedené v článku 55 objektivní hospodářskou analýzu a své rozhodnutí založí na předem stanovených kritériích. Toto stanovení provede na žádost kteréhokoli z těchto subjektů, předloženou do jednoho měsíce od oznámení o úmyslu provozovat osobní dopravu podle čl. 38 odst. 4:

#### *Pozměňovací návrh*

S cílem stanovit, zda by hospodářská vyváženost, **dostupnost a kvalita smlouvy** o veřejných službách byla ohrožena, provede příslušný regulační subjekt nebo subjekty uvedené v článku 55 objektivní hospodářskou, **sociální a environmentální analýzu, včetně analýzy situace a podmínek v oblasti zaměstnanosti**, a své rozhodnutí založí na předem stanovených kritériích.

***Při posuzování, zda by hospodářská vyváženost smlouvy o veřejných službách byla ohrožena, se zohlední předem určená kritéria, k nimž patří dopad na rentabilitu všech služeb zahrnutých do těchto smluv o veřejných službách, včetně dopadů na čisté náklady nesené příslušným orgánem veřejné správy, který smlouvu uzavřel, poptávka cestujících, stanovení cen jízdného, systémy prodeje přepravních dokladů, umístění a počet zastávek a načasování a četnost nově navrhované služby, jež stanoví regulační subjekt uvedený v článku 55 v souladu s prováděcími opatřeními uvedenými v odstavci 4 tohoto článku. Z posouzení by mělo vyplývat, zda by byla ovlivněna životaschopnost služeb provozovaných v rámci smlouvy o veřejných službách. Vyváženost se považuje za ohroženou, lze-li prokázat, že by byla ohrožena***

**ekonomická proveditelnost provozu těchto veřejných služeb v přijatelné kvalitě.**

**Na základě tohoto posouzení a rozhodnutí příslušného regulačního subjektu by členské státy měly mít možnost povolit, upravit nebo zamítnout právo na přístup k požadované osobní dopravě, a to v souladu s výsledky hospodářské analýzy, s právem Unie a se zásadami rovnosti a nepřipustnosti diskriminace.** Toto stanovení provede **regulační subjekt nebo subjekty** na žádost kteréhokoli z těchto subjektů, předloženou do jednoho měsíce od oznámení o úmyslu provozovat osobní dopravu podle čl. 38 odst. 4:

#### *Odůvodnění*

*Kritéria, podle nichž je určována hospodářská vyváženost, musí být rozvedena podrobněji. Text vychází z bodu odůvodnění 21 směrnice 2012/34/EU a výkladových pokynů Komise z roku 2010.*

### **Pozměňovací návrh 34**

#### **Návrh směrnice**

##### **Čl. 1 – bod 7**

Směrnice 2012/34/EU

Čl. 13 a – odst. 1

#### *Znění navržené Komisí*

1. Aniž je dotčeno nařízení (ES) č. 1371/2007 a směrnice 2010/40/EU, *mohou* členské státy **uložit** železničním podnikům, které provozují vnitrostátní osobní dopravu, aby se účastnily společného informačního a integrovaného systému prodeje přepravních dokladů pro poskytování přepravních dokladů, přímých přepravních dokladů a rezervací, nebo aby se rozhodly ke zřízení tohoto systému udělit pravomoc příslušným orgánům. V případě zavedení tohoto systému členské státy zajistí, aby nenarušoval trh nebo nediskriminoval mezi železničními podniky a aby byl spravován veřejným

#### *Pozměňovací návrh*

1. Aniž je dotčeno nařízení (ES) č. 1371/2007 a směrnice 2010/40/EU, **uloží** členské státy železničním podnikům, které provozují vnitrostátní osobní dopravu, aby se účastnily společného informačního a integrovaného systému prodeje přepravních dokladů pro poskytování přepravních dokladů, přímých přepravních dokladů a rezervací, nebo aby se rozhodly ke zřízení tohoto systému udělit pravomoc příslušným orgánům. V případě zavedení tohoto systému členské státy zajistí, aby nenarušoval trh nebo nediskriminoval mezi železničními podniky a aby byl spravován veřejným nebo soukromým právním

nebo soukromým právním subjektem nebo sdružením všech železničních podniků, které provozují osobní dopravu.

subjektem nebo sdružením všech železničních podniků, které provozují osobní dopravu.

### **Pozměňovací návrh 35**

**Návrh směrnice**

**Čl. 1 – bod 7 a (nový)**

Směrnice 2012/34/EU

Čl. 15 – odst. 1

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**7a. V článku 15 se odstavec 1 nahrazuje tímto:**

**„1. Komise vypracuje nezbytná opatření pro sledování technických, hospodářských a pracovních podmínek a rozvoje trhu v oblasti železniční dopravy Unie.“**

### **Pozměňovací návrh 36**

**Návrh směrnice**

**Čl. 1 – bod 7 b (nový)**

Směrnice 2012/34/EU

Článek 19

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**7b. Článek 19 se mění takto:**

**a) písmeno d) se nahrazuje tímto:**

**d) „nebyly odsouzeny za závažné nebo opakované neplnění sociálních nebo pracovněprávních povinností, včetně povinností plynoucích z právních předpisů o bezpečnosti práce a ochraně zdraví při práci a kolektivních smluv a povinností plynoucích z celních předpisů, v případě společnosti žádající o povolení provozovat přeshraniční nákladní dopravu podléhající celním režimům.“;**

**b) doplňuje se nový bod, který zní:**

*e) „zavázaly se uplatňovat kolektivní smlouvy, jež jsou obecně platné nebo obvyklé v konkrétním odvětví v souladu s běžnou praxí v členských státech, v nichž má podnik v úmyslu působit.“*

## **Pozměňovací návrh 37**

### **Návrh směrnice**

#### **Čl. 1 – bod 8**

Směrnice 2012/34/EU

Čl. 38 – odst. 4

#### *Znění navržené Komisí*

4. „Pokud má žadatel v úmyslu požadovat kapacitu infrastruktury s cílem provozovat osobní dopravu, informuje provozovatele infrastruktury a dotčené regulační subjekty nejméně 18 měsíců před vstupem jízdního řádu sítě, k němuž se žádost o kapacitu vztahuje, v platnost. Aby mohly dotčené regulační subjekty posoudit potenciální hospodářský dopad na stávající smlouvy o veřejných službách, zajistí regulační subjekty, aby veškeré příslušné orgány, které uzavřely smlouvu o osobní dopravě na trase vymezené ve smlouvě o veřejných službách, veškeré jiné dotčené příslušné orgány, které mají oprávnění omezit přístup podle článku 11, a veškeré železniční podniky plnící smlouvu o veřejných službách na trase uvedené osobní dopravy byly informovány bez zbytečného odkladu a nejpozději do pěti dnů.“

## **Pozměňovací návrh 38**

### **Návrh směrnice**

#### **Čl. 1 – bod 9**

Směrnice 2012/34/EU

Čl. 63 – odst. 1 – pododstavec 1

#### *Pozměňovací návrh*

4. „Pokud má žadatel v úmyslu požadovat kapacitu infrastruktury s cílem provozovat osobní dopravu, informuje provozovatele infrastruktury a dotčené regulační subjekty nejméně 18 měsíců před vstupem jízdního řádu sítě, k němuž se žádost o kapacitu vztahuje, v platnost. Aby mohly dotčené regulační subjekty posoudit potenciální hospodářský, *sociální a environmentální* dopad na stávající smlouvy o veřejných službách, zajistí regulační subjekty, aby veškeré příslušné orgány, které uzavřely smlouvu o osobní dopravě na trase vymezené ve smlouvě o veřejných službách, veškeré jiné dotčené příslušné orgány, které mají oprávnění omezit přístup podle článku 11, a veškeré železniční podniky plnící smlouvu o veřejných službách na trase uvedené osobní dopravy byly informovány bez zbytečného odkladu a nejpozději do pěti dnů.“

*Znění navržené Komisí*

Komise do 31. prosince 2024 zhodnotí dopad této směrnice na odvětví železniční dopravy a předloží Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů zprávu o jejím provádění.

*Pozměňovací návrh*

Komise do 31. prosince 2024 zhodnotí dopad této směrnice na odvětví železniční dopravy a předloží Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů zprávu o jejím provádění. ***V tomto hodnocení zohlední stanoviska vyjádřená sociálními partnery v rámci příslušného výboru Unie pro sociální dialog.***

**Pozměňovací návrh 39**

**Návrh směrnice**

**Čl. 1 – bod 9**

Směrnice 2012/34/EU

Čl. 63 – odst. 1 – pododstavec 2 a (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***Komise do roku 2020 rovněž prošetří, zda organizace vnitrostátního trhu práce nebrání dalšímu otevírání a integraci trhu a kvalitě služeb poskytovaných zákazníkům. V případě potřeby Komise navrhne nová legislativní opatření, kterými zajistí rovné podmínky pro všechny železniční podniky.***

**Pozměňovací návrh 40**

**Návrh směrnice**

**Čl. 1 – bod 9**

Směrnice 2012/34/EU

Čl. 63 – odst. 1 – pododstavec 2 b (nový)

*Stávající znění*

*Pozměňovací návrh*

***Komise nejpozději do ... \* posoudí dopady této směrnice na rozvoj trhu práce pro zaměstnance železnic. Komise by měla případně navrhnout legislativní opatření***



*pro certifikaci zaměstnanců působících  
jako doprovod vlaků.*

---

*\* OJ: Vložte prosím datum: 18 měsíců od  
vstupu této směrnice v platnost.“ □*

## **Pozměňovací návrh 41**

### **Návrh směrnice Čl. 2 – odst. 2**

#### *Znění navržené Komisí*

2. Členské státy sdělí Komisi znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

#### *Pozměňovací návrh*

2. Členské státy sdělí Komisi znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice. ***Komise provede roční shrnutí těchto sdělení a předá je ve všech pracovních jazycích Evropskému parlamentu a Radě.***

## **Pozměňovací návrh 42**

### **Návrh směrnice Čl. 3 – odst. 1**

#### *Znění navržené Komisí*

1. Tato směrnice vstupuje v platnost prvním dnem po vyhlášení v Úředním věstníku Evropské unie.

#### *Pozměňovací návrh*

1. Tato směrnice vstupuje v platnost prvním dnem po vyhlášení v Úředním věstníku Evropské unie. ***Tato směrnice se konsoliduje se směrnicí, kterou tato směrnice mění, do tří měsíců od jejího vstupu v platnost.***

## POSTUP

|   |   |              |            |
|---|---|--------------|------------|
| <b>Název</b>  | Změna směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru, pokud jde o otevření trhu vnitrostátních služeb v přepravě cestujících po železnici a správu a řízení železniční infrastruktury   |              |            |
| <b>Referenční údaje</b>   | COM(2013)0029 – C7-0025/2013 – 2013/0029(COD)   |              |            |
| <b>Věcně příslušný výbor</b><br>Datum oznámení na zasedání                | TRAN<br>7.2.2013  |              |            |
| <b>Výbor, který vypracoval stanovisko</b><br>Datum oznámení na zasedání   | EMPL<br>7.2.2013  |              |            |
| <b>Navrhovatel(ka)</b><br>Datum jmenování                                 | Frédéric Daerden<br>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>                                       | +:<br>–:<br>0:  | 32<br>7<br>3 |            |
| <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, Emer Costello, 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 Őry, Konstantinos Poupakis, Sylvana Rapti, Licia Ronzulli, Nicole Sinclair, Gabriele Stauner, Ruža Tomašić, Andrea Zaroni, 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  |              |            |