



Společné stanovisko ETF/CER k “Revizi směrnice o strojvedoucích (2007/59/ES)”

Evropští sociální partneři CER (*Společenství evropských železničních společností a podniků infrastruktury*) a ETF (*Evropská federace pracovníků v dopravě*) vítají revizi stávající směrnice o vydávání osvědčení strojvedoucím (2007/59/ES). Naše dohoda o evropské licenci pro strojvedoucí vykonávající přeshraniční interoperabilní služby ze dne 27. ledna 2004 stála u zrodu této směrnice.

V tomto procesu jsme plně odhodláni zachovat vysokou úroveň bezpečnosti. Další vývoj směrnice by se měl zaměřit na praktickou stránku a proveditelnost revize.

Aby bylo dosaženo cílů Zelené dohody pro Evropu, musí být odpovídajícím způsobem zohledněn významný přínos železniční dopravy. Proto musí být překážky na železnici odstraněny zároveň s udržitelným rozvojem této směrnice. **Vyzýváme k tomu, aby se zabránilo nespravedlivému znevýhodňování železnice v konkurenci s jinými druhy dopravy.** Železnice musí nadále získávat na atraktivitě.

My, železniční dopravci a zaměstnanci, jsme připraveni sdílet naše odborné znalosti pro vylepšení směrnice. Vyzýváme Evropskou komisi, aby provedla revizi této směrnice jasným a transparentním způsobem v reálném časovém horizontu a s reálnými lhůtami, které budou respektovat úlohu a práci sociálních partnerů, kteří stáli u zrodu původní směrnice.

CER a ETF předkládají toto společné prohlášení sociálních partnerů a doporučují, aby byly do revize směrnice o strojvedoucích zapracovány tyto aspekty:

Zachování předpisu jako směrnice

Stávající směrnice o vydávání osvědčení strojvedoucím (2007/59/ES) má být zachována jako směrnice tak, aby vhodným způsobem zohledňovala a zajišťovala regionální a celostátní specifika a podmínky provozu na železnici, aniž by byla ohrožena bezpečnost, udržitelnost železnice a konkurenceschopnost s ostatními druhy dopravy. **Protestujeme proti změně této směrnice na nařízení.**

Dohoda o evropském jazykovém režimu

Všeobecný požadavek: Jazyková úroveň „B1“ pro veškerý provoz. Bezpečný provoz vlaků může fungovat pouze tehdy, pokud dobře funguje komunikace mezi strojvedoucími a dispečery, jakož i ostatními železničními zaměstnanci a záchrannými službami, zejména v nestandardních a mimořádných situacích.

Mezi ETF a CER existují různé názory, pokud jde o možné výjimky. ETF požaduje na celé evropské železniční síti minimální úroveň B1, zatímco CER upřednostňuje výjimky pro země s více než jedním úředním jazykem EU i pro pohraniční úseky.

Otevřenost pro použití „alternativních prostředků“

Jsme otevření rozvoji „alternativních prostředků“ (např. železniční terminologie, nástroje), které **pomáhají zajistit bezpečné, praktické a vhodné podmínky**, aniž by zároveň znevýhodňovaly odvětví železniční dopravy. S ohledem na to vítáme budoucí vývoj, který usnadní komunikaci zmírní jazykové bariéry, zejména v přeshraničním provozu. **Tyto nástroje se však mohou používat pouze jako doplněk k odpovídajícím jazykovým znalostem.**

NE jednotnému provoznímu jazyku (např. angličtina)

Většina osobní a nákladní dopravy, jakož i údržby a dalších činností se uskutečňuje na vnitrostátní úrovni. Za těchto podmínek by zavedení alternativního, jednotného evropského jazyka nepřineslo žádnou přidanou hodnotu. **Přechod na jednotný jazyk by se nedotkl pouze strojvedoucích, ale všech profesní, zejména těch, kteří odpovídají za úkoly související s bezpečností.** Zavedení takového systému by bylo pro většinu železniční dopravy zbytečné a bylo by spojeno s požadavkem na masivní (pře)školení zaměstnanců.

To by dále vytvářelo nebezpečné situace v případě mimořádných situací, kdy strojvedoucí potřebuje být schopen účinně komunikovat s místními záchrannými službami. současný systém je plně přizpůsoben fungování s více jazyky a úspěšně tak funguje již desítky let.

Znamenalo by to nereálnou výzvu pro odvětví, kde v současnosti pouze velmi malé procento pracovníků hovoří anglicky a kde je nezbytně nutné získávat nové pracovníky.

Licence a doplňkové osvědčení: ANO digitalizaci, NE sloučení licence a doplňkového osvědčení do jediného certifikátu

Licence pro strojvedoucí a doplňková osvědčení se nemohou sloučit, neboť se týkají různých požadavků a odborných znalostí a na evropské úrovni je nelze v plném rozsahu harmonizovat (sjednotit).

CER a ETF podporují vývoj digitálních licencí a doplňkových osvědčení, pokud jde o transformaci papírových dokumentů do digitálního formátu. Požadujeme cenově dostupná, udržitelnější a schůdnější technická řešení, která jednoduchým způsobem prezentují obsah licence a doplňkových osvědčení a mohou být rychle přístupná a aktualizovaná, aniž by strojvedoucí museli mít u sebe více různých dokumentů. Jakýkoli další technický vývoj však musí věnovat zvláštní pozornost zajištění ochrany údajů a kybernetické bezpečnosti. Přístupová práva by měl udělovat národní bezpečnostní úřad (Drážní úřad – pozn. HS), který bude provádět dozorové činnosti. V případě licence by mohl mít přístupová práva jakýkoli železniční podnik, ale pouze s výslovným souhlasem strojvedoucího.

Silné národní bezpečnostní úřady (Drážní úřady)

Národní bezpečnostní úřady musí zůstat odpovědnými dozorovými a kontrolními orgány. Jejich osvědčená dozorová praxe i zavedené provozní postupy musí rovněž pokračovat, aby byl zajištěn vysoký bezpečnostní standard. Je třeba posílit jejich financování a kompetence, aby mohly i nadále řádně plnit tuto úlohu.

Potvrzení úlohy ERA jak je popsáno ve 4. železničním balíčku

Sociální partneři CER a ETF doporučují, aby se Agentura Evropské unie pro železnice (ERA) zaměřovala na přidělené úkoly podle nařízení (EU) 2016/796 ze dne 11. května 2016 o Agentuře Evropské unie pro železnice. Úkoly a kompetence agentury jsou zde jasně popsány a jsou dostačující.

Pokud bude potřeba, musí být agentura dostatečně personálně a finančně vybavena pro jakýkoli další podpůrný úkol. Sociální partneři ETF a CER vyzývají k tomu, aby se agentura aktivně zapojila do všech příslušných činností a nabízejí, že budou práci ERA nadále podporovat.