

Zasedání Rady dopravy, telekomunikací a energetiky v Bruselu

Ing. Antonín Peltrám, CSc.

Trans-evropské sítě

Rada dopravy, telekomunikací a energetiky dne 5. 12. 2003 dosáhla politické dohody k společnému stanovisku pro návrh rozhodnutí, doplňující směrnice k trans-evropským sítím dopravy, upraveným na rozměry rozšířené EU. Text bude dokončen na dalším zasedání a zaslán Evropskému parlamentu.

Dohoda zahrnuje následující hlavní body:

1. Do koncepce námořních dálnic byla zahrnuta i osobní doprava, i když nákladní doprava převažuje.
2. U „projektů evropského zájmu“ se doplňují opatření, která může přijmout Komise v případě významných prodlev.
3. Na úrovni Společenství se vytváří nový koordinační mechanismus k usnadnění spolupráce mezi členskými státy, které se podílejí na projektech překračujících hranice.
4. Na návrh Komise v souvislosti s její hodnotící zprávou bude možno každé dva roky od data uplatnění směrnice doplnit seznam prioritních projektů.
5. Do seznamu projektů rozhodla Rada jednomyslně přiřadit projekt vodního spojení Seina – Šelda.

Rada vzala na vědomí rozhodnutí Rady pro hospodářství a finance zvýšit na projekty překračující hranice příspěvek z 10% na 20% (původní návrh byl 30%). U některých specifických projektů má přitom být zachována možnost zvýšit příspěvek až na 30% celkových investičních nákladů.

Letectví

V oboru letecké dopravy Rada dosáhla politické dohody k přidělování časových intervalů („slots“) na letištích EU a vzala na vědomí jednání s USA o otevřeném vzdušném prostoru a úpravě některých bilaterálních dohod s třetími stranami k uvedení do souladu s právem EU.

Elektronické výkonové mýto a jiné formy zpoplatnění silnic a dálnic

Rada se dohodla na společném stanovisku k názoru Evropského parlamentu na směrnici, zajišťující provozní propojitelnost mezi jednotlivými systémy elektronického mýta na území členských států.

Rada zdůraznila, že se směrnice zaměřuje na jedinou palubní jednotku ve vozidle a jednu smlouvu mezi provozovatelem systému a provozovatelem zpoplat-

něných vozidel na celé trase. Podtrhla, že elektronické systémy uváděné do provozu po 1. lednu 2007 budou používat družicovou navigaci a mobilní komunikace. „To je důležitý signál pro členské státy - jak dnešní, tak vstupující, které dosud nemají systémy elektronického výběru mýta“.

Z diskuse k návrhu směrnice k zpoplatnění užívání silniční dopravní infrastruktury těžkými nákladními vozidly vyplynula váha, jakou státy návrhu přikládají a potřeba Rychlého pokroku. Shrnují se základní principy a posléze znovu zdůrazňuje, že se návrh směrnice vztahuje na trans-evropskou silniční síť a jakoukoliv silnici, na níž by se mohla doprava odklonit od této sítě a která přímo konkuruje s určitými částmi trans-evropské sítě. U ostatních komunikací zůstává rozhodnutí o použití mýta na členských státech, samozřejmě v souladu s pravidly a zásadami, stanovenými ve směrnici.

Víkendové zákazy jízdy těžkých nákladních vozidel

Od roku 1998 se projednávalo - zatím stále bez výsledků - sjednocení systému víkendových zákazů provozu těžkých silničních vozidel. Závěr se nečinil ani na tomto zasedání.

Bezpečnost silničního provozu

Rada dospěla k následujícím závěrům:

- je rozhodnuta poskytnout svým občanům optimální podmínky bezpečnosti, na něž mají právo, aby mohli využívat svého nezadatelného práva na mobilitu v trvale udržitelném rámci,
- podtrhuje závěry Rady EU z 5. a 6. června 2003 k zvýšení bezpečnosti silničního provozu a politické podpoře závěrů státy, které k EU přistoupí,
- současný počet obětí nehod na silnicích představuje nepřijatelnou humanitní, společenskou a ekonomickou pohromu, vedoucí k vážným fyzickým, psychologickým a hmotným škodám pro oběti, jejich rodiny, jakož i vážné sociálně ekonomické škody pro společnost jako celek,
- velký počet lidských obětí na silnici je příliš vysoká cena a vymýcení této metody je proto vrcholovou politickou prioritou. Jakýkoliv odklad by mohl znamenat nenapravitelné ztráty lidských životů,

- potvrzuje cíl dosáhnout celkového snížení počtu nehod do roku 2010 nejméně o 50%; cíl představuje silný motivační apel na ty, kdož rozhodují a všechny zainteresované strany, jakož i většinu evropské veřejnosti: každá oběť znamená příliš mnoho,
- sleduje proto instrukce Komise v „Evropském akčním programu: snížení počtu obětí silničních nehod v EU do roku 2010 na polovinu: sdílená odpovědnost“, které schválila Rada EU,
- zvýšení požadavků na bezpečnost silničního provozu vyžaduje nepřetržitou mobilizaci sil a úsilí; proto by tomuto závazku měla být věnována mnohem větší priorita a měla by být zajištěna alokace přiměřených finančních a profesních zdrojů,
- existují efektivní opatření; čím větší počet hráčů se bude na jejich realizaci podílet, tím větší bude efekt. Posílení spolupráce mezi mnoha podléjícími se, odpovědnými za bezpečnost silničního provozu, může lépe dosáhnout očekávané výsledky,
- podtrhuje význam efektivního vynucování a respektování nařízení k bezpečnosti provozu všemi evropskými občany, včetně přestupků mimo svých domovských států, aby se předešlo beztretnosti,
- náklady na mnoho akcí k bezpečnosti provozu jsou extrémně nízké v porovnání s lidskými, sociálními a ekonomickými náklady nebezpečných silnic; je nutno podpořit v příslušných státech a prostřednictvím jejich spolupráce a výměny nejlepších praktických postupů a vhodné evropské legislativy vyčerpávající politiku bezpečnosti silničního provozu, spočívající na následujících vzájemně se doplňujících opatřeních:
 - a) sdílení informací k lepšímu poznání příčin, okolností a důsledků silničních nehod a maximálního rozsahu vyvození nezbytných závěrů k zábraně jejich opakování. Státy souhlasí přispět, kdykoliv to bude zapotřebí, k akcím vyvíjeným Evropskou observatoří bezpečnosti silničního provozu jako vnitřního orgánu Komise a zdůrazňují svůj zájem na provádění příslušných analýz, spočívajících na srovnatelných a vyčerpávajících datech, jakož i rozšiřování výsledků těchto analýz vědeckým orgánům, nositelům rozhodování a široké veřejnosti,
 - b) podporu postupné konvergence hlavních nařízení k bezpečnosti silničního provozu, aby se případně poskytl evropským občanům jednotný a společně sdílený rámec hodnot a pravidel v EU, jako jsou omezení rychlosti, počáteční a průběžné školení řidičů z povolání, legislativa k dobám řízení a odpočinku a její prosazování, řídičské průkazy atd.,

c) vytvoření nevhodnějších podmínek regulačních, organizačních, technických a ekonomických v každém členském státě, aby se napomohlo zvýšit normy bezpečnosti na evropských silnicích, určily nejnebezpečnější úseky nebezpečných evropských silnic, realizovala systematická a stálá akce k zvýšení bezpečnosti na současné silniční síti; vybavení evropských občanů vyčerpávající a přesnou informací o úrovni rizik nebo rizikových situací jako doplňkový nástroj pro výchovu řidičů; zvýšení vědomí rizika silničních nehod,

d) příslib efektivně prosazovat pravidla, která se na základě analýzy ukazují jako nejefektivnější z hlediska snížení počtu a závažnosti silničních nehod, např. dodržování rychlostních limitů, řízení pod vlivem alkoholu a/nebo drog, používání bezpečnostních pásů a přileb, i když se přísnější prosazování těchto pravidel může zdát na počátku nepopulární. Z tohoto hlediska by se mohl dosáhnout vyšší soulad se zákony kombinací informací, návodů a přinucování,

e) vytvoření efektivních regulačních, organizačních, technických a ekonomických podmínek v každém členském státě a v případě potřeby na evropské úrovni, pokud jsou nezbytná k zlepšení a posílení ochranných opatření pro zranitelné a rizikové uživatele se zvláštním zřetelem na chodce, mladé a starší lidi; přijetí nevhodnějších opatření k zabezpečení městských oblastí pro chodce, cyklisty, děti a starší lidi, aby mohli bezpečně používat ulic a náměstí,

f) přijetí opatření k dalšímu zvyšování úrovně bezpečnosti vozidel v každé zemi posílením regulativů a systematickým poskytováním podrobných informací o výsledcích navazujícího výzkumu na evropské úrovni; podporu nových technik a technologií bezpečnosti provozu jako omezovačů rychlosti, záznamníků dat o nehodách, připomínání bezpečnostních pásů a e-bezpečnosti a rychlejší a syste-

matictější rozšiřování jejich použití u nových vozidel,

g) státy vítají na úrovni EU pokrok v novelizaci nařízení o době řízení a odpočinku řidičů z povolání a příslušného prosazování těchto nařízení. Takové akce by se měly týkat i pracovních podmínek vztahujících se k bezpečnosti silničního provozu a všech aspektů, spojených s bezpečností všeobecně. Rostoucí internacionalizace silniční dopravy - soukromé i za úhradu, může vyžadovat konvergenci řady nařízení, aby se zvýšily normy bezpečnosti provozu,

h) příspěvní k zaopatření obětí silničních nehod a jejich rodin efektivní lékařskou, psychologickou a právní podporou nejvyšší kvality,

i) podpora vzniku nové kultury bezpečnosti provozu mezi občany (zejména, ne ale výlučně ve školním věku) technickými orgány a nositeli politických rozhodnutí ve veřejném i soukromém sektoru; k tomu aktivně působit proti jevům, stojícím proti kultuře, orientované na bezpečnost,

j) podpora partnerství a spolupráce mezi veřejnou správou, společnostmi, sociálními partnery a občanskými sdruženími k stanovení cílů bezpečnosti provozu, stanovení priorit a akcí a převedení bezpečnosti provozu do pozornosti veřejnosti. Kde je to vhodné, aktivní účast na realizaci, s využitím všech nezbytných a přiměřených prostředků a zejména podněcováním zainteresovaných stran podepsat Evropskou chartu bezpečného silničního provozu.

Ekobody

Rada vzala na vědomí informaci komisařky Loyoly de Palacio o přípravě návrhu doporučení k budoucím dohodám ES a Slovinska, Švýcarska, Chorvatska a zemí bývalé Jugoslávie o přechodném transitzním systému pro těžká silniční nákladní vozidla v Rakousku.

- řídicí nebo ostatní pracovníci s autonomními rozhodovacími pravomocemi,
- pracující v rodinách,
- celebující při náboženských obřadech v kostelech a náboženských komunitách.

Strop 48 hodin se nevypočítává z jednoho týdne; referenčním obdobím jsou nejméně 4 měsíce. Podnikům se tím umožňuje lépe reagovat na jejich ekonomické aktivity. Směrnice umožňuje prodloužit referenční období na 6 měsíců v určitých specifických případech (práce na směny, bezpečnostní nebo dohlédací činnosti; nebo kde se liší bydliště a pracoviště). Na základě sektorových kolektivních smluv lze prodloužit referenční období na rok.

Směrnice 93/104 z roku 1993 definuje pracovní dobu jako jakékoliv období, v němž je pracující v práci k dispozici zaměstnavateli a provádí své aktivity nebo povinnosti (závazky) v souladu s národními zákony a/nebo praxí. Dobou odpočinku je jakékoliv časové období, které není pracovní dobou. Přechodné kategorie nejsou ve směrnici stanoveny.

Evropský soudní dvůr (ESD) a pracovní doba

V roce 2003 byl ESD dotázán při dvou příležitostech rozhodnout o případech, spojených se stanovením pracovní doby ve zdravotnictví, když mají být pracovníci k dispozici na zavolání. Soud nepochybně vlivem definice rozhodl, že se doba na zavolání do pracovní doby počítá.

Úprava pracovní doby je v národních legislativách. Některé státy ponechávají definici na kolektivních smlouvách, v jiných jsou vedle doby práce a doby odpočinku v normách ještě jiné časy, všeobecně však do pracovní doby pohotovost na zavolání nepočítají.

Předpokládá se, že by se započítávání doby na zavolání do pracovní doby nejvíce dotklo zdravotnictví. V tomto resortu se také provedly odhady vlivu na počet pracovníků a na náklady ve zdravotnictví. Je však nesporné, že by se takovéto pojetí pracovní doby dotklo podstatně i např. dopravy.

Německá vláda odhadla, že by se požadavky na personál na základě rozhodnutí ESD zvýšily o 24 %, se zaměstnáváním 15 000 až 27 000 dalších lékařů, s náklady 1,75 mld. EUR ročně.

Velká Británie odhadla, že by bylo nutno zvýšit počet lékařů o 6 250 až 12 550 a 1 250 ostatních pracovníků, s náklady 540 - 1 100 mil. EUR.

Nizozemsko odhadlo, že by potřebovalo nových 10 000 pracovníků, s náklady 400 mil. EUR.

Práce „na zavolání“ a jiné aktuální otázky pružnější pracovní doby v EU

Dosavadní úprava v komunitárním právu

Směrnice 93/104/ES stanovila pro většinu pracovníků (doprava k nim nepatřila) mimo jiné maximálně 48-hodinový pracovní týden včetně přesčasů, doby odpočinku a nejméně 4 týdny placené dovolené ročně, aby se chránili pracující od záporných rizik pro zdraví a bezpečnost při práci. To platí pro soukromý i veřejný

sektor. Z platnosti byly vyjmuty doprava, práce na ropných plošinách, rybáři a lékaři v zácviku. Jejich úprava pracovní doby byla zahrnuta do doplňku dohodnutého v roce 2000, s nabytím účinnosti od 1. srpna 2003, u lékařů v zácviku od 1. srpna 2004.

Zbyla řada kategorií pracujících, vyloučených ze směrnice:

Důsledky se neprojeví jen ve finančních nárocích, ale v požadavcích na přípravu nových pracovníků.

Jak se ustanovení o maximální délce pracovní doby obchází?

Článek 18 směrnice z roku 1993 umožňuje členským státům neuplatnit maximální týdenní pracovní dobu 48 hodin, splní-li se řada podmínek. Ty byly stanoveny v Británii v procesu přijímání směrnice 1993. Možnost nedodržení ustanovení není specifická jen pro Británii, ta ale je jedinou zemí, kde se rozsáhle používá.

Pro neuplatnění jsou 3 podmínky:

- pracovník musí souhlasit s prací nad 48 hodin týdně,
- nikdo nesmí být znevýhodněn, když se nerozhodne souhlasit s delší týdenní pracovní dobou,
- zaměstnavatel musí vést záznamy o všech pracovnících, kteří souhlasili s delší pracovní dobou,
- záznamy musejí být dostupné příslušným orgánům, které mohou omezit odpracované hodiny nad maximum potřebné pro zdraví a bezpečnost.

Jaká je situace s pracovní dobou v Británii?

Hlavní charakteristiky systému se od přijetí směrnice 1993 právě s ohledem na neúčast v režimu maximální pracovní doby podle výše uvedené směrnice („opt out“) měnily ve prospěch pracovníků, kteří se rozhodli týdenní strop nedodržet. Nejnovější čísla ukazují, že cca 16 % pracovníků pracuje v současné době v Británii více než 48 hodin týdně (počátkem 90. let 15 %). 8 % říká, že pracuje nad 55 hodin, 3,2 % nad 60 hodin, 1 % přes 70 hodin týdně. Británie je jediným členským státem, v němž se za poslední desetiletí pracovní doba prodloužila.

Mnoho (cca 46 %) těch, kteří říkají, že pracují přes 48 hodin, má postavení manažerů a vztahuje se na ně proto výjimka pro manažery.

Proto je počet pracovníků, kteří v současné době souhlasí s delší pracovní dobou („opt-out“), omezen.

I když se přibližně 16 % pracujících zavázalo pracovat nad 48 hodin týdně, počet podepsaných pod příslušnou dohodou je podstatně vyšší. Spolehlivé statistiky však neexistují, přehled zpracovaný Employment Lawyers Association (Sdružení právníků pro otázky zaměstnání) ve spolupráci s Personnel Today ukázal, že 65 % ze 759 dotázaných společností požádalo zaměstnance o podepsání dohody. V 61 % těchto společností ji podepsala více než polovina pracovníků, v 28 % společností podepsali dohodu všichni. Přehled Ústřední evidence obyvatelstva

ukázal, že dohodu podepsalo 33 % pracujících v Británii - dvakrát tolik, než kolik se zavázalo pracovat nad 48 hodin.

Názor Komise na uplatňování „opt-out“ v Británii

Nezdá se, že by legislativa a praxe nabídl všechny záruky požadované směrnicí. Podpis dohody de facto podkopává svobodu volby ze strany pracovníka. Jsou tu i obavy, pokud jde o vedení záznamů. Záměrem směrnice je vést záznamy o aktuálně odpracovaných hodinách, ale národní legislativa požaduje jako výstup uchovávat jen dohody. Mohla by vzniknout nežádoucí situace: vedly by se úplnější záznamy o těch, kteří dohodu o delší pracovní době nepodepsali než o těch s dohodou, právě ti by potřebovali větší ochranu, než takové záznamy poskytnou.

Jiné státy EU

Na základě rozhodnutí ESD o pracovní době „na zavolání“ vidí některé členské státy „opt-out“ jako cestu k zmírnění problémů vyvolaných rozsudky. Francie doplňuje své dekrety, vztahující se k nemocnicím a zařízením veřejné zdravotní péče, o umožnění práce nad rámec obvyklých týdenních úvazků za náhradní volno nebo náhrady.

Německo, Nizozemsko a Španělsko navrhují zákony, uplatňující „opt-out“ ve zdravotnictví.

Lucembursko využívá „opt-out“ pro sektor hotelů a zásobování jídly s kratšími referenčními obdobími než ve směrnici. Cílem je umožnit sektoru reagovat na sezónní výkyvy.

Z budoucích členských států již Malta a Kypr začlenily „opt-out“ do svých ustanovení. Estonsko, Maďarsko, Lotyšsko a Litva naznačily, že by je mohly využít, aby se vyhnuly problémům, vyvstávajícím z rozhodnutí ESD.

Revize směrnice 93/104/ES?

Komise požádala připravit podle směrnice 93/104 o zpracování podkladů v členských státech k realizaci směrnice včetně „opt-out“ a referenčních období. Požaduje od všech zainteresovaných sdělit, zda pokládají za potřebné novelizovat existující legislativu zejména v těchto bodech:

- délka referenčního období,
- definice pracovní doby po rozhodnutí ESD,
- uplatnění „opt-out“,
- jak využít směrnici nejenom na ochranu zdraví a bezpečnosti při práci, ale jako nástroj sladění práce a rodinného života.

Sdělení k výše uvedeným problémům je určeno Evropskému parlamentu, Radě ministrů, ECOSOC a Výboru regionů.

Současně je zamýšleno jako první etapa konzultace pracujících a zaměstnavatelů, jak se ukládá před jakoukoliv legislativní akcí ve smlouvě (o ES).

Dokument bude také dostupný na webových stránkách Komise:

http://europa.eu.int/comm/employment_social/consultation_en.html.

Všechny zainteresované organizace mohou poslat své komentáře a návrhy e-mailem na Emil-Labour-law@cec.eu.int do 31. března 2004.

(lem)

Mezinárodní unie soukromých dopravců nákladních vozů UIP

UIP zastupuje již více než 50 let společné zájmy soukromých vlastníků železničních nákladních vozů.

České Sdružení majitelů a provozovatelů soukromých železničních vozů SPV je členem od roku 1994.

V současné době má UIP 15 členů - národní svazy z Belgie, Bulharska, České republiky, Francie, Itálie, Maďarska, Německa, Nizozemí, Polska, Rakouska, Slovenska, Španělska, Švédska, Švýcarska a Velké Británie.

Každý třetí rok, vždy při příležitosti volby nového prezidenta, se koná kongres, kterého se v minulosti vždy zúčastnila kromě zástupců národních členských svazů i řada významných osobností z okruhů zákazníků a mezinárodních orgánů a organizací.

Nejinak to jistě bude i v letošním roce - kongres UIP pod heslem

SOUKROMÝ NÁKLADNÍ VŮZ – ŠANCE PRO ŽELEZNIČNÍ DOPRAVU

se bude konat dne 1. října 2004 v německém Wiesbadenu.

Zájemci z České republiky se mohou obrátit na sekretariát SPV, kde jim sdělí další podrobnosti.

(SPV)

Vlaky pro rychlosti 250 km/h přijíždějí

Firma Alstom zahájila podle plánu zkoušky prvního z 20 objednaných vlaků S-104 v dílnách La Sarga španělské železniční společnosti RENFE v Toledu. Nové soupravy jsou určeny pro regionální provoz na vysokorychlostních tratích, včetně nové trati Madrid - Barcelona. Další soupravy budou postupně testovány až do listopadu 2004. Elektrické vlaky S-104 mají kapacitu 237 cestujících, nabízejí vysoký komfort a spolehlivost a vyznačují se sníženými náklady na údržbu a provoz.

(Zdroj: Modern Railways č. 664, leden 2004)
(Datis - odis)