

Zpráva z konference

Online konference „Zatraktivnění železniční dopravy v EU a ve světě – poučení pro COP26“ ze dne 29. října 2021

Manuela Kropp, projektová manažerka Nadace Rosy Luxemburgové v Bruselu

Nahrávání videa v češtině: <https://youtu.be/MTHTpW7k5t8>

Doprava je jediným odvětvím, kde se emise skleníkových plynů v posledních letech nekontrolovaně zvyšují. Celosvětově pochází **přibližně 23 % emisí skleníkových plynů** z odvětví dopravy, a to převážně ze spalování paliv v osobních a nákladních automobilech, autobusech a jednostopých vozidlech v silniční dopravě. **Železniční doprava se na emisích skleníkových plynů podílí pouze 0,4 %**, na mnoha místech je poháněna elektřinou a je jediným druhem dopravy, který dokázal od roku 1990 snížit své emise CO₂. Na začátku roku 2021 vyhlásila EU tento rok **Evropským rokem železnice**, aby podpořila přechod od silniční a letecké dopravy k dopravě železniční.

Železnice má velkou a především levnou konkurenci. Vzhledem k **dumpingovým mzdám a pracovním podmínkám je silniční nákladní doprava** často levnějším a mnohdy preferovaným druhem dopravy. V **Koreji bylo dosaženo značného pokroku** díky používání „safe rates“ (bezpečných sazeb). V EU byl před rokem přijat tzv. balíček mobility, který má zlepšit pracovní podmínky v silniční dopravě těžkými nákladními vozidly. Stále však vážne příslušná realizace.

Tato online konference navázala na [první konferenci](#), která se konala 24. února 2021 na téma Dejme přeshraniční železniční dopravu do správných kolejí.

Diskuse se zúčastnili: **Cornelia Ernst** (členka levicové frakce THE LEFT v Evropském parlamentu), **Herwig Schuster** (Greenpeace Europe), **Cristina Tilling** (Evropská federace pracovníků v dopravě), **Wol-San Liem** (Evropská federace pracovníků v dopravě) a **Kateřina Konečná** (členka levicové frakce THE LEFT v Evropském parlamentu, Česká republika).

Cornelia Ernst (THE LEFT) ve svém úvodním projevu upozornila, že již první konference 24. února 2021 ukázala, jak moc byla železniční infrastruktura po desetiletí zanedbávána, a to jak **na hranicích mezi členskými státy, tak ve vnitrozemí členských států**, a jaké leckdy absurdní objížďky se kvůli tomu musely po železnici podnikat. Nebylo proto překvapením, že kamionová doprava byla levnější a preferovanou volbou. Bylo však zapotřebí nejen rozšířit železniční infrastrukturu v rámci EU a mezi EU a třetími zeměmi, ale samozřejmě také zajistit **spravedlivý přechod** zaměstnanců v silniční nákladní dopravě.



Herwig Schuster (Greenpeace Europe) poukázal na kampaň o dopravě, kterou organizace Greenpeace před časem zahájila na úrovni EU, protože doprava je problémem v mnoha členských státech. Samozřejmě je třeba snížit celkový objem dopravy a změnit *rozložení dopravy* („modal split“) směrem k železniční a vnitrozemské vodní dopravě. Herwig Schuster odkázal na **studii Greenpeace** ([Radikální transformace mobility v Evropě: Zkoumání dekarbonizace odvětví dopravy do roku 2040](#)), která jasně ukazuje, jakým způsobem musí být doprava v EU do roku 2040 dekarbonizována. Na jedné straně by muselo dojít ke **zvýšení efektivity** v odvětví dopravy a k přechodu na **e-mobilitu** (tj. elektrifikovanou železniční dopravu), a to jak v osobní, tak v nákladní dopravě. Na druhou stranu je také zapotřebí **systémová změna**, tj.: omezení dopravy, přechod na ekologické způsoby dopravy a zákaz vozidel se spalovacími motory.

Agropaliva nejsou alternativou a syntetická paliva přicházejí v úvahu pouze v letectví, a zde pouze pro dálkové lety. Do roku 2040 musí rozložení nákladní dopravy vypadat přinejmenším takto: 41 % nákladní automobilová doprava, 36 % železniční doprava, 22 % vnitrozemská vodní doprava. Ještě v roce 2015 však rozdělení vypadalo takto: 70 % nákladní automobilová doprava, 15 % železniční doprava, 14 % vnitrozemská vodní doprava. To by také znamenalo nezbytné **snížení počtu nákladních vozidel** v EU ze současných šesti milionů na tři až čtyři miliony. Zatím není možné vyvozovat žádné skutečné závěry o **Evropském roce železnice**, protože Evropská komise předloží **akční plán** až v prosinci 2021, od kterého si pak Greenpeace slibuje **posílení spolupráce mezi evropskými železničními společnostmi**.

Důležité je také investovat do **stávajících tratí** a modernizovat je, protože to lze provést mnohem rychleji než stavět nové železniční infrastruktury (zejména ve východní Evropě). Samozřejmě je třeba stanovit **skutečné náklady** pro jednotlivé druhy dopravy: musí se zavést daň z kerosinu a snížit mýtné na železnici. Je třeba také **ukončit dumping v nákladní dopravě na silnicích**: například v Rakousku jezdí mnoho nákladních vozidel „ilegálně“ – v některých případech nesplňují technické předpisy a jejich řidiči překračují dobu řízení. To je záležitost jednotlivých států. **Klimatická konference COP26** je po pařížské klimatické konferenci v roce 2015 nejdůležitější událostí, protože se týká odstoupení od nově plánovaných projektů v oblasti fosilních paliv. To bude mít samozřejmě dopad i na fosilní paliva v dopravě a snad povede k rychlejší elektrifikaci dopravy.

Cristina Tilling (Evropská federace pracovníků v dopravě) uvedla, že by se měly využít synergie mezi silniční a železniční dopravou, a proto by měla proběhnout integrovaná diskuse, a to i ze strany odborů. Důvodem katastrofální situace v **silniční nákladní dopravě** je skutečnost, že je tato doprava **uměle udržována levná**. Místo toho potřebujeme v tomto odvětví méně zaměstnanců, ale s mnohem lepšími pracovními podmínkami. V **dálkové nákladní dopravě** se projeví problémy, jako je téměř nemožná rovnováha mezi pracovním a soukromým životem, a během pandemie se tlak na pracovníky ještě zvýšil. V současné době lze zaznamenat **nedostatek řidičů**, protože několikátýdenní pobyt na cestách a žalostné podmínky na



parkovištích ještě více snížily atraktivitu tohoto povolání. Slučitelnost života a práce musí být zajištěna i v přeshraniční železniční dopravě – zkrácením doby nepřítomnosti doma.

Přeshraniční železniční a silniční doprava se také potýká se společným problémem, že **pracovní doba není často správně evidována** a v důsledku toho není zaměstnancům vyplácena mzda, na kterou mají nárok. V přeshraniční železniční dopravě jednoduše **schází vhodné nástroje** pro správnou evidenci pracovní doby. V přeshraniční kamionové dopravě je to však technicky možné. Minimální požadavky na **kvalifikaci a vzdělání** musí být v EU harmonizovány i pro přeshraniční dopravu: pro silniční dopravu existují jasné minimální požadavky, ale pro železniční dopravu tomu tak dosud není.

Wol-San Liem (Mezinárodní federace pracovníků v dopravě ITF) vysvětlila, že Korea před dvěma lety zavedla tzv. **bezpečné sazby** pro silniční nákladní dopravu. ITF usiluje o to, aby se **takový model uplatňoval všude**, aby se zlepšily pracovní podmínky, zajistila práva pracovníků a zvýšila bezpečnost na silnicích. V konečném důsledku se tlak dopravních společností přenáší na řidiče nákladních vozidel, což má za následek například únavu, přetěžování nákladních vozidel a vyšší počet dopravních nehod.

Zásady bezpečných sazeb byly na úrovni MOP (Mezinárodní organizace práce) **zakotveny v roce 2019**, ale bohužel ještě nedosáhly platnosti. Tyto zásady jsou založeny na **sazbě za jízdu**, která zohledňuje různé faktory, jako je například doba jízdy. Kromě toho je třeba nalézt kompromisní řešení pro řidiče, kteří jezdí přes hranice, a pro ty, kteří jezdí v rámci vnitrostátní dopravy. V mezinárodním měřítku existují různé metody: Například **v USA** jsou zaměstnavatelům stanoveny jasné požadavky na odpovědnost. **Ve Francii** je povinnost řádné péče pro zaměstnavatele zakotvena v zákoně. **Bezpečné sazby v Koreji** přispěly k menšímu překračování rychlosti a přetěžování nákladních vozidel, a tím ke **zvýšení bezpečnosti na silnicích**. Nakonec Wol-San Liem poukázala na to, že je také třeba změnit průmyslovou strukturu v naší společnosti, aby se bojovalo proti sociálnímu dumpingu a zabránilo se zbytečným jízdám. V diskusi o nezbytném obratu v dopravě je nutné zohlednit také **náklady na spravedlivý přechod** pracovníků v silniční nákladní dopravě.

Kateřina Konečná (THE LEFT) na úvod poukázala na to, jak obtížné je dosáhnout dobrých pracovních podmínek pro zaměstnance v odvětví dopravy. O to potřebnější je regulační činnost zákonodárce v této oblasti. Takzvaný **balíček mobility**, jehož cílem je dosáhnout lepších pracovních podmínek v nákladní silniční dopravě v celé EU, upravuje následující důležité body: Doba řízení, dobu odpočinku, kobotáž, používání inteligentních tachografů a otázky týkající se vysílání pracovníků.

V průběhu jednání o tomto evropském legislativním balíčku se objevily snahy, zejména ze strany **východoevropských členských států**, některá **nařízení zmírnit** nebo je vůbec neuplatňovat. Zvláště kontroverzní je **povinnost řidičů vracet se domů** po několika týdnech, protože to by podle argumentace některých východoevropských členských států zničilo



nákladní silniční dopravu. Příslušné vlády nevidí problém v tom, že jsou řidiči **50 týdnů v roce na cestách** a nemohou se vracet domů. Nevidí také žádný problém v tom, že řidiči musí být na cestě dva dny v kuse, aby se dostali na místo výkonu práce, a pak musí okamžitě nastoupit do práce **bez přestávky nebo odpočinku**. Řidiči často nedodržují dobu odpočinku, jelikož pomáhají s nakládkou.

V některých východoevropských členských státech má silniční nákladní doprava **významný podíl na hrubém domácím produktu** (např. v Bulharsku 16 %), takže do jednání o balíčku mobility zasahovali dokonce i velvyslanci. Nově zvolená evropská komisařka pro dopravu rovněž zpochybnila některé části balíčku mobility a nechala vypracovat studii, ze které vyplynulo, že **povinnost řidičů vracet se domů** povede k ekologicky škodlivým jízdám naprázdno, a není proto slučitelná s evropskou Zelenou dohodou. Podle Kateřiny Konečné však tento argument neobstojí, protože dopravci se kvůli ekonomickému tlaku **jízdám naprázdno sami vyhýbají**.

Závěrem Kateřina Konečná vysvětlila, že balíček mobility přinese **řadu zlepšení** v silniční nákladní dopravě: lehká užitková vozidla budou muset být nově vybavena inteligentním tachografem, který nebude možné zmanipulovat; dobu odpočinku bude muset řidič trávit mimo kabinu a bude ji hradit zaměstnavatel; řidiči se budou moci každých několik týdnů vrátit domů; všechny jízdni doklady budou uloženy v databázi, aby se zabránilo jejich padělání; a řidiči se budou muset každých osm týdnů vrátit na své pracoviště. Úspěch balíčku mobility bude samozřejmě záviset na jeho **skutečném provádění a kontrole** ze strany členských států, uzavřela Kateřina Konečná.

Klíčová slova: Obrat v dopravě, nákladní doprava, železniční doprava, silniční nákladní doprava, spravedlivý přechod, balíček mobility

