



19.9.2024

OZNÁMENIE POSLANCOM

Vec: Petícia č. 0388/2024, ktorú predkladá S. S., nemecký štátny príslušník, o zavedení štandardizovaného jazyka pre železnice v EÚ

1. Zhrnutie obsahu petície

V petícii sa požaduje, aby sa angličtina stala štandardizovaným jazykom pre železnice v celej Európe. Predkladateľ petície zastáva názor, že zavedenie angličtiny ako štandardizovaného jazyka pre železnice by mohlo znížiť nedostatok kvalifikovaných pracovníkov. Podľa predkladateľa petície by sa noví pracovníci mali na začiatku odbornej prípravy naučiť príslušný slovník. Rušňovodiči, ktorí sú už v tomto odvetví zamestnaní, by mali mať možnosť naučiť sa príslušný slovník počas prechodného päťročného obdobia. Podľa názoru predkladateľa petície by angličtina mala byť od roku 2035 jediným jazykom pre železničnú dopravu.

2. Prípustnosť

Petícia bola uznaná ako prípustná 20. júna 2024. Európsky parlament požiadal Komisiu o poskytnutie informácií (článok 233 ods. 5 rokovacieho poriadku).

3. Odpoveď Komisie doručená 19. septembra 2024

Predkladateľ petície požaduje, aby sa angličtina stala štandardizovaným jazykom pre železničnú prevádzku v celej Európe. Tvrdí, že zavedenie angličtiny by prinieslo viaceré výhody, ako je zníženie nedostatku kvalifikovaných pracovníkov, efektívnejšie pridelovanie železničnej kapacity, ako aj celkové zvýšenie konkurencieschopnosti železníc. Navrhuje, aby sa angličtina stala jediným jazykom železničnej dopravy od roku 2035 s prechodným obdobím, ktoré začne v roku 2030. Na dosiahnutie tohto cieľa by rušňovodiči, ktorí už sú zamestnaní v tomto odvetví, mali mať možnosť získať znalosť anglického jazyka a v prípade nových vodičov by znalosť angličtiny mala byť nevyhnutnou podmienkou prijatia do zamestnania.

Podľa súčasného právneho rámca smernice 2007/59/ES (smernica o rušňovodičoch)¹ sa od rušňovodičov vyžaduje, aby ovládali jazyk železničnej siete, v ktorej pôsobia, na úrovni jazykových znalostí B1 spoločného európskeho referenčného rámca pre jazyky (CEFR)². Manažéri infraštruktúry môžu, ale nie sú povinní sprístupniť dokumenty s informáciami o trati a pokynmi v iných jazykoch, ako sú jazyky siete. Výnimky z používania jazyka siete sa udeľujú na dobrovoľnom základe: po prvé, železničné podniky a manažéri infraštruktúry sa môžu dohodnúť na výnimke z jazykových znalostí B1 pre úseky medzi hraničnými priechodmi a blízkymi stanicami, pričom nedostatok jazykových znalostí musí byť kompenzovaný použitím alternatívnych bezpečnostných opatrení. Po druhé, manažéri infraštruktúry môžu dobrovoľne ponúknuť ďalšie jazykové režimy, ale v rámci európskej siete nič podobné zavedené nie je. Po tretie, smernica o rušňovodičoch ponúka rámec, podľa ktorého môžu železničné podniky v spolupráci s manažermi infraštruktúry vyskúšať alternatívne komunikačné režimy.

Komisia v súčasnosti pripravuje revíziu právneho rámca EÚ pre certifikáciu rušňovodičov. V tejto súvislosti sa zvažujú zmeny existujúceho jazykového režimu s cieľom uľahčiť a zlepšiť efektívnosť cezhraničných služieb. V rámci pripravovaného posúdenia vplyvu sa zvažuje niekoľko možností, napríklad aj to, že rušňovodiči a manažéri infraštruktúry by mohli komunikovať v angličtine (ako jazyku, ktorý sa v EÚ najviac študuje a je najrozšírenejším cudzím jazykom), pričom aj zamestnanci železníc by museli preukázať dostatočnú znalosť anglického jazyka. V tejto súvislosti je potrebné starostlivo vyvážiť zvýšenie potenciálu cezhraničných železničných služieb a vplyv na vnútroštátne služby, ktoré tvoria väčšinu poskytovaných služieb. Vplyv zavedenia nových jazykových požiadaviek sa okrem iného posúdi aj vo vzťahu k automatizovaným nástrojom tlmočenia, ktoré môžu rovnako obmedziť zbytočné zastávky na hraniciach spôsobené výmenami personálu, ako aj zvyčajné testy proporcionality a nevyhnutnosti.

Predkladateľ petície sa obrátil na Komisiu koncom roka 2023 a Komisia mu poskytla uvedené informácie. Komisia sa s ním okrem toho stretla v rámci online pohovoru, ktorý uskutočnili zmluvní dodávatelia s cieľom zhromaždiť údaje o vplyve jazykových požiadaviek na železničnú prevádzku. Podanie predkladateľa petície sa teda zohľadnilo v prebiehajúcom procese prípravy návrhu a predkladateľ petície bol o tom informovaný.

Záver

Na základe uvedených skutočností Komisia dospela k záveru, že podstata žiadosti predkladateľa petície sa posudzuje v rámci prebiehajúcich činností Komisie, ako je napríklad budúca revízia európskeho právneho rámca pre rušňovodičov, počas ktorej sa posúdi potenciálny vplyv zmeny jazykového režimu na európskych rušňovodičov. Predkladateľ petície bol informovaný o súčasnej práci Komisie a zúčastnil sa na zisťovaní skutočností v rámci zberu údajov v súvislosti so štúdiou o posúdení vplyvu.

¹Ú. v. EÚ L 315, 3.12.2007, s. 51 – 78; Ú. v. EÚ L 184, 25.6.2014, s. 11 – 15; Ú. v. EÚ L 146, 3.6.2016, s. 22 – 24; Ú. v. EÚ L 97, 8.4.2019, s. 1 – 5.

²Spoločný európsky referenčný rámec pre jazyky (CEFR) – A1, A2, B1, B2, C1 a C2.