

# Bude Evropská unie zavazovat strojvedoucí, aby mluvili anglicky?

Pierre Dieumegard

## 1 Chronologie

20. května 2023 „The Telegraph“ zveřejnil článek [„Evropská unie přinutí své strojvedoucí, aby mluvili anglicky“](#).

Úvod zní:

*„Brusel přinutí strojvedoucí EU, aby mluvili anglicky podle pravidel, která mají posílit užší vazby mezi členskými státy.*

*Pravidla, která budou oznámena letos na podzim v rámci evropské směrnice o strojvedoucích, budou vyžadovat použití jednotného společného jazyka.*

*Zdroje říkají, že angličtina by měla být vybrána, a to navzdory neochotě některých členských států EU po brexitu.*

...

*Bruselské zdroje potvrdily, že aktualizace směrnice o strojvedoucích je plánována na podzim tohoto roku. Varovali však, že rozhodnutí může být zpožděno. ”*

Tento článek navazuje na zveřejnění v Úředním [věstníku Evropské unie ze dne 17. května 2023](#)<sup>1</sup> usnesením Evropského parlamentu ze dne 13. prosince 2022 (Štrasburské plenární zasedání) „Akční plán rozvoje dálkové a přeshraniční přepravy cestujících“.

*38. [Evropský parlament] dále zdůrazňuje, že je třeba podporovat jednotný pracovní jazyk na úrovni EU, konkrétně angličtinu, pro strojvedoucí, kteří přepravují cestující na dálkových přeshraničních trasách a kteří během cesty nemluví jazyky členských států.*

Mezi odkazy na začátek tohoto usnesení patří [studie Komise z října 2021](#) (478 stran v angličtině) s názvem „Long distance přeshraniční osobní železniční doprava“. Mnoho lidí („zúčastněných stran“) zabývajících se mezinárodní dopravou bylo dotazováno, aby vyjádřili svůj názor.

Zdá se, že problém jazyků strojvedoucí je řešen dvakrát:

— s. 73: *Zúčastněné strany rovněž zdůraznily, že evropské železnice využívají širokou škálu technických a provozních systémů a jazyků. V letectví na druhé straně společné normy a jeden jazyk znamenají, že vyškolené letecké posádky mohou vzlétnout, létat mezi nimi a přistát téměř na všech letištích v Evropě nebo ve světě bez dalšího výcviku.*

— s. 413: *Železnice fungují v různých jazycích. Strojvedoucí může být nucen mluvit příslušným místním jazykem, aby vyhověl bezpečnostním požadavkům. Ostatní zaměstnanci vlaků budou muset mluvit jedním nebo více místními jazyky, aby mohli inzerovat cestující a starat se o ně.*

Zdá se, že jazykový problém není řešen v rámci možných opatření k odstranění překážek pro dálkovou železniční dopravu (strana xiii = s. 25).

## 2 Rozdíly mezi leteckou a železniční dopravou

Jedno letadlo letí z jednoho letiště na druhé, aniž by se dotkl země, takže bez kontaktu s přelétající zemí, a proto bez interakce s obyvatelstvem země přehlušené. Pokud vše půjde dobře, letová posádka má kontakt pouze s profesionály (správci letového provozu). Dokonce i v případě potíží

---

<sup>1</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=OJ:C:2023:177:FULL#page=57>; jsou k dispozici ve všech úředních jazycích Evropské unie a nahrazují dvě písmena s uvedením jazyka jiného jazyka, například nahrazení výrazu „FR“ slovem „ES“ španělsky.

neexistuje žádný kontakt s obyvatelstvem země, protože letadlo může přistát pouze na letišti (pokudne, obecně je nehoda velmi vážná, s mnoha úmrtími).

Naopak, vlak jezdí po železnici na pozemní úrovni. Pokud vše půjde dobře, mezi dvěma stanicemi strojvedoucí (a řídicí jednotky a zbytek posádky) nemají větší kontakt s obyvatelstvem než s leteckou dopravou. V případě incidentů nařizuje opatrnost zastavit vlak a dochází k častým výměnám s obyvatelstvem země.

Například v případě troska, pádu stromu na trati nebo pohybu hospodářských zvířat na silnici musí být zapojeni místní odborníci a je třeba s nimi vyměňovat informace. V případě sebevraždy nebo osobní nehody musí záchranný personál, policejní a soudní orgány v zemi zasáhnout na místě, a proto si s letovými průvodci vyměňovat informace.

Pokud jde o železniční dopravu, „jednotný pracovní jazyk na úrovni EU“ tedy nestačí, je nutné mít možnost hovořit s obyvateli země, kteří nutně neznají „jediný pracovní jazyk“. Lze připomenout, že ve zprávě Evropskému parlamentu ze září 2022 [snázvem „Přístup Evropské unie k mnohojazyčnosti ve své vlastní komunikační politice“](#) většina obyvatel Evropské unie nerozumí angličtině.

### **3 Problém demokratického fungování v rozhodovacím procesu**

Formálně se zdá, že pravidlo je respektováno. Evropský parlament, (částečný) legislativní orgán Evropské unie, vydal (nezávazné) usnesení v návaznosti na přípravné práce Komise (studie z října 2021). Za druhé, Komise, která je výkonným orgánem Evropské unie, pracuje na provádění tohoto usnesení a připravuje (závaznou) směrnici, která bude muset být provedena do vnitrostátních právních předpisů.

#### **3.1 Zdá se, že ti, kteří jsou nejvíce postiženi jazyky v železniční dopravě, nebyli konzultováni.**

Studie Evropské komise byla informována odpověďmi mnoha zúčastněných stran v oblasti železniční dopravy (tabulka R.2): provozovatelé infrastruktury, staré nebo nové železnice, zástupci cestujících, cestovní kanceláře atd. Zdá se však, že zaměstnanci sami byli konzultováni prostřednictvím svých odborových svazů. Seznam dotazovaných osob nebo organizací je na straně 87 (113) a 94 (120).

**Bylo by však užitečné konzultovat strojvedoucí o jejich komunikačních potřebách, a to i v případě, že rozhodnutí musí učinit politické orgány.**

#### **3.2 Vystoupení angličtiny v usnesení z prosince 2022 se zdá být doplněním bez velkého zdůvodnění.**

Odstavec ve prospěch uložení anglického jazyka je jedním ze dvou dalších odstavců, které se zabývají významem jazykové otázky:

*37. [Evropský parlament] uznává význam jazykové otázky pro strojvedoucí, kteří cestují přes hranice, a vyzývá Komisi, aby podporovala rozvoj digitálních jazykových nástrojů, které by mohly být cenově dostupným řešením, které by pomohlo překonat jazykové bariéry a zaplnit stávající mezery;*

*38. [Evropský parlament] dále zdůrazňuje, že je třeba podporovat jednotný celounijní pracovní jazyk, konkrétně angličtinu, pro strojvedoucí, kteří přepravují cestující na dálkových přeshraničních trasách a kteří během cesty nemluví jazyky členských států;*

*39. [Evropský parlament] podporuje jazykové vzdělávání zaměstnanců železnic, aby mohli odpovídajícím způsobem reagovat na požadavky všech cestujících*

Body 37 a 39 se zabývají významem otázky jazyka obecně. To je v souladu s obecnou politikou Evropské unie, která podporuje mnohojazyčnost. Na druhé straně bod 38 hovoří o uložení angličtiny strojvedoucím osobních vlaků: lze se divit „proč anglicky“, ale také „proč osobní vlaky?“, protože je žádoucí rozvíjet železniční nákladní dopravu pro ekologickou transformaci dopravy.

Zdá se, že podpora angličtiny jako jediného jazyka není logickým důsledkem předchozích odstavců: pokud by takové rozhodnutí mělo být přijato, muselo by být odůvodněno předběžnými argumenty, což se v projednávané věci nezdá. „Kromě toho“ je obvykle výraz označující, že to, co je popsáno, není součástí hlavního diskurzu: znamená to, že přání podporovat angličtinu bylo přidáno bez přímé vazby na hlavní projev?

### 3.3 Chronologie publikací nepřispívá k demokratické debatě

Demokratické fungování instituce se neměří pouze hlasováním větší nebo menší většinou. Demokratické fungování vyžaduje jasné informace a diskusi, aby bylo možné činit informovaná rozhodnutí.

Studie Evropské komise je datována v říjnu 2021 a usnesení Parlamentu bylo odhlasováno na prosincovém dílčím zasedání v roce 2022. Očekává se, že v tomto období budou moci poslanci diskutovat o obsahu tohoto usnesení.

Zveřejnění v Úředním věstníku však pochází z května 2023: uběhlo téměř šest měsíců. To je velmi dlouhé a onemůže ospravedlnit tento interval zpožděním překladu. Proč takové zpoždění?

Článek v „The Telegraph“ se objevil až o tři dny později, s uvedením směrnice, která má být vydána na podzim (pouze o čtyři měsíce později). Zdá se tedy, že návrh směrnice je velmi pokročilý, zatímco znění usnesení bylo právě zveřejněno. Vzhledem k tomu, že článek uvádí pouze „Zdroje tvrdí, že...“, nemůžeme vědět, kde je příprava směrnice. To proto ponechává odborníkům nebo různým dotčeným osobám jen malou příležitost, aby vyjádřili své stanovisko.

Je tedy možné/pravděpodobně, že směrnice, která má být zveřejněna, byla vypracována pouze technokraty, aniž by byla zohledněna stanoviska hlavních dotčených osob. Je to škoda.

**Můžeme lépe snít o demokratickém fungování Evropské unie.**

## 4 Příloha: současná situace

### 4.1 Podle francouzského odborového svazu CGT ([www.cheminotcgt.fr](http://www.cheminotcgt.fr))

V článku z května<sup>2</sup>2021 byla Unie již znepokojena hrozbami z celé angličtiny, které by ohrozily bezpečnost železnic.

*Od roku 2007 stanoví bod 8 přílohy VI evropské směrnice 2007/59/ES minimální normy pro jazykové požadavky. Pro řízení vlaku v evropské síti musí mít mechanik úroveň B1 jazykových znalostí v každé zemi, kde řídí.*

### 4.2 Podle Úředního věstníku Evropské unie

Výše uvedené znění evropské směrnice jasně<sup>3</sup> neuvádí úroveň B1, ale poskytuje přímé údaje o očekávaných schopnostech.

#### 8. JAZYKOVÉ TESTY

2 <https://www.cheminotcgt.fr/metiers/exploitation/anglais-la-langue-du-futur-dans-le-monde-ferroviaire/?categorie=32>

3 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32007L0059&from=ES#page=27>

Bude UE nutit strojvedoucí, aby mluvili anglicky? 4/4

*Strojvedoucí, který musí komunikovat s provozovatelem infrastruktury o otázkách určujících bezpečnost, musí mít jazykové znalosti v jazyce určeném dotyčným provozovatelem infrastruktury. Tyto znalosti musí umožnit aktivní a efektivní komunikaci v rutinních, problematických a nouzových situacích.*

*Strojvedoucí musí být schopen používat zprávy a komunikační metodu specifikovanou v provozních TSI. Musí být schopen komunikovat v souladu s úrovní 3 následující tabulky:*

*3 — může se zabývat praktickými situacemi zahrnujícími nepředvídané prvky*

*— může udělat popis*

*může se zúčastnit jednoduché konverzace*

*Minimální četnost vyšetření je následující: a) jazykové znalosti (pouze v případě, že jazyk není mateřským jazykem osoby): každé tři roky nebo po absenci delší než jeden rok*



<https://e-d-e.eu/>

*Eŭropo  
Demokratio  
Esperanto*