

NL

NL

NL



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 15.12.2008
COM(2008) 855 definitief

MEDEDELING VAN DE COMMISSIE AAN DE RAAD

**Economisch en sociaal effect van de op 27 januari 2004 tussen de sociale partners
gesloten en aan Richtlijn 2005/47/EG gehechte overeenkomst inzake bepaalde aspecten
van de arbeidsvoorwaarden voor mobiele werknemers die interoperabele
grensoverschrijdende diensten in de spoorwegsector verrichten**

MEDEDELING VAN DE COMMISSIE AAN DE RAAD

Economisch en sociaal effect van de op 27 januari 2004 tussen de sociale partners gesloten en aan Richtlijn 2005/47/EG gehechte overeenkomst inzake bepaalde aspecten van de arbeidsvoorwaarden voor mobiele werknemers die interoperabele grensoverschrijdende diensten in de spoorwegsector verrichten

1. INLEIDING

Het beleid van de Europese Unie op het gebied van het spoorvervoer, waarvan het aandeel op de vervoermarkt afneemt, beoogt het spoorvervoer nieuw leven in te blazen door het in het kader van het Europese vervoerbeleid concurrerender te maken. De Unie heeft aldus drie "spoorwegpakketten" goedgekeurd die onder meer betrekking hebben op de opening van de markten voor goederen- en reizigersvervoer per spoor en de interoperabiliteit van de hogesnelheids- en conventionele spoorwegsystemen¹.

Dit beleid moet vergezeld gaan van sociale maatregelen, met name ter bescherming van de gezondheid en veiligheid van de mobiele werknemers, waarbij moet worden vermeden dat een alleen op de verschillen in arbeidsvoorwaarden gebaseerde concurrentiestrijd wordt gevoerd. Daarom hebben de Gemeenschap van Europese Spoorwegen (CER) en de Europese Federatie van Vervoerswerknemers (ETF) op 27 januari 2004 een overeenkomst (hierna "de overeenkomst" genoemd) gesloten inzake bepaalde aspecten van de arbeidsvoorwaarden voor mobiele werknemers die interoperabele grensoverschrijdende diensten in de spoorwegsector verrichten. In deze overeenkomst worden minimumnormen vastgesteld voor de arbeidsvoorwaarden, de rijtijd, de pauzes, de dagelijkse rusttijd en de wekelijkse rusttijden. Aangezien deze normen meer specifieke voorschriften vormen in de zin van artikel 14 van Richtlijn 2003/88/EG betreffende een aantal aspecten van de organisatie van de arbeidstijd, is die richtlijn niet op deze specifieke punten van toepassing. Op 18 juli 2005 heeft de Raad Richtlijn 2005/47/EG (hierna "de richtlijn" genoemd) vastgesteld, waarbij de overeenkomst in alle lidstaten van de EU wettelijk bindend is geworden.

De aan de lidstaten toegekende termijn om, na raadpleging van de sociale partners, de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking te doen treden om aan deze richtlijn te voldoen, liep tot 27 juli 2008.

Tijdens de discussies over de richtlijn is bijzondere aandacht besteed aan clause 4 van de overeenkomst. Deze clause bepaalt dat een buitenshuis doorgebrachte dagelijkse rusttijd moet worden gevolgd door een dagelijkse rusttijd thuis, met de mogelijkheid dat tussen de sociale partners op het niveau van de spoorwegonderneming of op nationaal niveau wordt onderhandeld over een tweede aansluitende rustperiode buitenshuis. Sommige nationale delegaties hebben gezegd dat zij vreesden dat deze clause de ontwikkeling van de betrokken sector zou afremmen, gezien de lengte van bepaalde trajecten en de tijd die nodig is voor het berijden daarvan. Overeenkomstig clause 4 van de overeenkomst zijn de sociale partners die de overeenkomst op Europees niveau hebben ondertekend, begonnen met het voeren van onderhandelingen over het aantal aansluitende rustperiodes buitenshuis en de compensatie voor die periodes.

¹ De interoperabiliteit van de treinen betreft hun vermogen om zonder onderscheid op alle spoorvakken van het internationale net te kunnen rijden.

Om het effect van de overeenkomst en clause 4 daarvan op de ontwikkeling van de markt te volgen, heeft de Commissie zich in een bij de vaststelling van de richtlijn afgelegde verklaring ertoe verbonden om verslag bij de Raad uit te brengen, rekening houdend met het economische en sociale effect op de ondernemingen en de werknemers, alsook met de discussies tussen de sociale partners over alle relevante onderwerpen, inclusief clause 4. De Commissie heeft zich bereid verklaard om, ingeval de sociale partners een nieuwe overeenkomst sluiten, de nodige maatregelen te nemen en een wijziging van de richtlijn voor te stellen.

Om deze mededeling te onderbouwen heeft de Commissie een studie² laten uitvoeren door een onafhankelijke deskundige, die een uitvoerige raadpleging van vijf Europese sectorale organisaties³ heeft verricht, alsook een analyse op grond van anticipatiemodellen voor de ontwikkeling van de spoorwegmarkt. De deskundige heeft ook zes nationale casestudies⁴ uitgevoerd, waarbij tien spoorwegondernemingen en zes betrokken vakbonden op nationaal niveau zijn geraadpleegd.

Deze mededeling aan de Raad beoogt de tenuitvoerlegging van de verbintenis die de Commissie heeft aangegaan in het kader van de verklaring⁵ die zij bij de vaststelling van Richtlijn 2005/47/EG heeft afgelegd. Zij wil de markt van het spoorwegvervoer en de ontwikkeling daarvan beschrijven en de aandacht vestigen op de sociale problemen van de mobiele werknemers en de gebruikelijke praktijken in de sector. Verder tracht de mededeling een evaluatie te maken van het economische en sociale effect op de betrokken ondernemingen en mobiele werknemers. Zij geeft ook aan hoe het staat met de onderhandelingen tussen de sociale partners, ook wat clause 4 van de overeenkomst betreft. Ten slotte doet de mededeling voorstellen voor de mogelijke oriëntaties met betrekking tot Richtlijn 2005/47/EG en de overeenkomst van de sociale partners.

2. BESCHRIJVING VAN DE MARKTSITUATIE

A) Economische ontwikkeling

Toen de studie door de onafhankelijke deskundige werd uitgevoerd (2008), waren in de EU 62 spoorondernemingen in de sector van het internationale spoorvervoer actief: 17 in het passagiersvervoer, 17 in het vrachtvervoer en 23 in beide sectoren. Het passagiers- en het vrachtvervoer per spoor hebben heel bijzondere onderscheidende kenmerken.

Het grootste gedeelte van het passagiersvervoer wordt verzorgd door de nationale ondernemingen of voormalige nationale ondernemingen. De toegang tot deze markt is moeilijk voor de nieuwe privéondernemingen, omdat zij een concessie nodig hebben om passagiers te mogen vervoeren. De sector van het internationale passagiersvervoer zal pas in 2010 worden geliberaliseerd. De nieuw aangelegde hogesnelheidslijnen tussen de

² "Economic and social impact of the agreement concluded between social partners on certain aspects of the working conditions of mobile workers engaged in interoperable cross-border services in the railway sector", TNO Quality of Life, September 2008. Het verslag is te vinden op: http://ec.europa.eu/employment_social/labour_law/docs/2008/final_report_r08678_en.pdf

³ Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER – Gemeenschap van Europese Spoorwegen); European Transport Workers' Federation (ETF – Europese Federatie van Vervoerswerknemers); European Rail Infrastructure Managers (EIM); Autonome Lokomotivführer-Gewerkschaften Europa (ALE); European Rail Freight Association (ERFA).

⁴ Duitsland, Nederland, Hongarije, Roemenië, Verenigd Koninkrijk en Frankrijk.

⁵ PV/CONS 46, Addendum bij de ontwerpnotulen, 2676ste zitting van de Raad van de Europese Unie, gehouden te Brussel op 18 juli 2005.

verschillende Europese landen worden vaak geëxploiteerd door joint ventures tussen de nationale ondernemingen van de betrokken landen.

In 2005 reden de grensoverschrijdende passagierstreinen hoofdzakelijk tussen Parijs, Londen, Brussel, Amsterdam en het Ruhrgebied. Er vond ook veel grensoverschrijdend spoorvervoer in de Alpen plaats tussen Zwitserland, Oostenrijk en Noord-Italië. Volgens de prognoses zullen de meest gebruikte spoorverbindingen tussen 2005 en 2020 dezelfde blijven. De duur van de trajecten zal echter korter worden dankzij het toegenomen gebruik van hogesnelheidsspoorvakken. Het aantal mobiele werknemers (machinisten en conducteurs) dat in 2005 in het grensoverschrijdende passagiersvervoer werkzaam was, komt overeen met 5 563 voltijdsequivalenten (hierna "VTE" genoemd) en zal tot 2020 met 8% toenemen.

Het aantal op de markt van het transnationale spoorvrachtvervoer actieve privéondernemingen is groter dan op de passagiersvervoermarkt. Talrijke nieuwe economische actoren treden deels dankzij de liberalisering tot die markt toe.

Wat de gebruikte routes betreft, reden in 2005 de meeste grensoverschrijdende vrachttreinen in de corridor, gevormd door Nederland, Noord-Italië en Duitsland, alsook in Centraal-Europa en de Baltische staten. Volgens de prognoses zal het spoorvrachtvervoer in 2020 in heel Europa zijn toegenomen, maar vooral tussen de landen van Noordwest-Europa en in Centraal-Europa. Het aantal machinisten dat in 2005 in het vrachtvervoer in Europa werkzaam was, wordt geschat op 4 677 VTE en zal volgens de ramingen met 200% toenemen tot 14 000 VTE in 2020. Deze cijfers kunnen variëren als gevolg van eventuele veranderingen in de verdeling van de arbeidstijd die aan het rijden wordt besteed of op grond van een eventuele productiviteitstoename door de ontwikkeling van een speciaal spoorvrachtvervoernet en de ontwikkeling van corridors en signalisatiesystemen.

B) Vooruitzichten op de arbeidsmarkt

Het totale aantal personen dat thans in het passagiers- en vrachtvervoer per spoor werkzaam is, bedraagt 10 240 VTE en zal van 2005 tot 2020 met 98% toenemen, wat neerkomt op een extra behoefte aan meer dan 10 000 mobiele werknemers. De markt zou bijgevolg onder druk kunnen komen te staan, aangezien dit soort banen een bijzondere kwalificatie en een langdurige opleiding vereist. Er moet ook rekening worden gehouden met het feit dat, als gevolg van de onevenwichtige leeftijds piramide, talrijke machinisten de komende tien jaren met pensioen zullen gaan zonder dat in hun vervanging is voorzien, en wel in een periode waarin het spoorvervoer nog zal toenemen. In deze context zou van de werkgevers een extra inspanning kunnen worden verlangd om het beroep aantrekkelijker te maken, met name door de verbetering van de arbeidsvoorwaarden.

3. GEZONDHEID EN VEILIGHEID VAN DE MOBIELE WERKNEMERS

A) Problemen in verband met gezondheid en veiligheid

De arbeidsvoorwaarden van de mobiele werknemers (machinisten en conducteurs) in de sector van het grensoverschrijdende spoorvervoer kunnen een aantal beroepsrisico's voor de gezondheid en de veiligheid opleveren. Deze sector wordt gekenmerkt door lange werkuren tijdens elke dienst, nachtarbeid en onregelmatige werktijden. De risico's waarmee de werknemers worden geconfronteerd, omvatten onder meer de verstoring van de biologische klok, de ontwrichting van het sociale leven en talrijke andere psychologische en fysieke pathologieën, als beschreven in de vakliteratuur⁶.

⁶ Zie verslag TNO, bijlage 6, blz. 49.

De combinatie van de talrijke factoren waarmee in verband met de rij- en arbeidstijden en de rustperiodes rekening moet worden gehouden, zal een organisatie van de arbeidstijd mogelijk maken die geen gevaar oplevert voor de gezondheid en veiligheid van de mobiele werknemers.

Enkele factoren die direct verband houden met de arbeidstijd, worden in de overeenkomst van de sociale partners behandeld. Het gaat om de lengte van de dienst, de wekelijkse rusttijd, de pauze tijdens een dienst, de duur en de kwaliteit van de slaap vóór een dienst, de dag- of nachtarbeid, het aanvangsuur van een dienst, de regelmatigheid en de voorspelbaarheid van de arbeidstijd, het aantal achtereenvolgende diensten en de wijze van organisatie van de arbeidstijd.

Daarbij komen nog andere aspecten van de arbeidsvoorwaarden, zoals de monotonie van de taken, de fysieke en psychologische belasting en de omgevingsfactoren (geluid, licht, klimaat). Verder moet rekening worden gehouden met de autonomie van de werknemer ten aanzien van de organisatie van zijn arbeidstijd (indeling van arbeidstijd en pauzes). Ten slotte zijn de kenmerken van de werknemer (leeftijd, geslacht, levenshygiëne, enz.) een beslissend element.

De bestaande studies en de in het veld uitgevoerde kwalitatieve enquête (interviews van werkgevers en vakbonden)⁷ laten zien dat de meest genoemde beroepsrisico's zijn: lange rijtijd gevolgd door lange werkuren; gebrek aan pauzes tijdens en tussen diensten; onvoorspelbare indeling van de arbeidstijd; alsmede nachtarbeid en arbeid in de vroege ochtend en tijdens weekends. Met name voor het grensoverschrijdende vervoer komen daarbij nog de slechte arbeidsomstandigheden, de sterke werkdruk om de dienstregeling aan te houden en de monotonie van de taken.

B) Overzicht van de praktijken in verband met de arbeidstijd in de spoorvervoerondernemingen

Volgens de op nationaal niveau gehouden interviews is in de Europese spoorwegsector de praktijk van de ondernemingen met betrekking tot de duur van de rijtijd en de rusttijd reeds in overeenstemming met de voornaamste bepalingen van de overeenkomst.

De nationale regels of collectieve overeenkomsten die vóór het sluiten van de overeenkomst golden, voorzien in sommige gevallen in een betere bescherming dan de Europese overeenkomst. Deze constatering kan natuurlijk pas worden bevestigd of weerlegd na een grondige analyse door de diensten van de Commissie van de wijze waarop Richtlijn 2005/47/EG in de lidstaten ten uitvoer is gelegd. Er zij op gewezen dat de uiterste datum voor de tenuitvoerlegging 27 juli 2008 was en de evaluatie van de tenuitvoerlegging is bijgevolg aan de gang.

Uit de bij de spoorwegondernemingen verzamelde gegevens over hun daadwerkelijke organisatie van de arbeidstijd blijkt dat de gemiddelde werkweek zowel voor het passagiersvervoer als voor het vrachtvervoer 35 à 40 uur bedraagt. De overeenkomst beperkt de rijtijd tot 9 uur voor een dagdienst en 8 uur voor een nachtdienst. De duur van de diensten ligt gemiddeld tussen de 8 en 10 werkuren en tussen de 6,5 en 10 rij-uren. De meeste spoorwegondernemingen leven de regels betreffende de minimale dagelijkse rusttijden na (8 van de 10 geïnterviewde ondernemingen).

Wat de verplichte dagelijkse rusttijd thuis na een dagelijkse rusttijd buitenshuis betreft (clausule 4 van de Europese overeenkomst), menen 5 van de 10 ondernemingen dat het niet

⁷ Zie verslag TNO, bijlage 8, blz. 73 e.v.

altijd mogelijk is (en in één geval dat het onmogelijk is) om deze regel na te leven. De ondernemingen kunnen drie verschillende strategieën volgen om aan deze regel te voldoen:

- het vervoer van het personeel naar huis na afloop van een dienst;
- de reorganisatie van de indeling van de arbeidstijd van het personeel zodat de dienst steeds thuis eindigt;
- de verdeling van het personeel over verschillende regio's of verschillende landen (om kortere trajecten per werknemer te creëren). Er zij op gewezen dat deze oplossing ook noodgedwongen kan worden toegepast, als de machinisten niet beschikken over alle vergunningen om te mogen rijden in alle landen waar de trein doorheen rijdt.

De naleving van dit gedeelte van de overeenkomst lijkt problematischer te zijn voor het vrachtvervoer dat minder regelmatig en kwetsbaarder voor onvoorziene omstandigheden is dan het passagiersvervoer en dat niet prioritair ten aanzien daarvan is, wat aanleiding kan geven tot talrijke vertragingen.

De ondernemingen blijken tijdens de diensten voldoende pauzes te bieden overeenkomstig clause 5. Het blijkt echter niet altijd mogelijk te zijn dat de werknemers hun pauze nemen op het moment dat dit nodig is en hun werkplek verlaten om te gaan rusten.

4. EFFECT VAN DE OVEREENKOMST

A) Sociaal effect van de overeenkomst

Het sociale effect van de overeenkomst betreft in de eerste plaats de gevolgen daarvan voor de arbeidskwaliteit (de intrinsieke kwaliteit van het werk) en de gezondheid en veiligheid op het werk, die de twee voornaamste doelstellingen zijn. Andere aspecten zoals de combinatie van werk en gezin, de bevordering van gelijke kansen en het scheppen van arbeidsplaatsen in de sector moeten ook worden bekeken.

Aangezien de huidige regels reeds in overeenstemming blijken te zijn met de bepalingen van de overeenkomst, zal het sociale effect daarvan op de korte termijn beperkt blijven. In het kader van de overeenkomst wordt de maximale rijtijd beperkt tot 9 uur voor een dagdienst en 8 uur voor een nachtdienst, en tot 80 uur over een periode van twee weken. De wekelijkse arbeidstijd is daarentegen niet uitdrukkelijk beperkt. In het kader van de tenuitvoerlegging van de overeenkomst moet erop worden toegezien dat de lidstaten er niet toe neigen hun normen in verband met de minimale rijtijd aan elkaar aan te passen, wat de wekelijkse arbeidstijd, die niet beperkt is, zou verlengen. De niet-verlagingsclausule (clause 9 van de overeenkomst en artikel 2, lid 2, van de richtlijn) moet in principe dit mogelijke "schadelijke effect" verhinderen. De in de overeenkomst vastgestelde beperkingen in verband met nachtdiensten en de na te leven minimale rustperiodes zullen de mobiele werknemers ten goede komen.

Wat betreft clause 4 en de verplichting om een dagelijkse rusttijd buitenshuis te laten volgen door een dagelijkse rusttijd thuis, zijn de meningen over het sociale effect daarvan verdeeld. Deze bepaling van de overeenkomst vormt een duidelijk voordeel uit het oogpunt van de combinatie van werk en gezin. Het voordeel op het gebied van de gezondheid en veiligheid is daarentegen niet zo evident, aangezien uit de literatuur ter zake blijkt dat de kwaliteit van de rust belangrijker is dan de plaats van de rust: zelfs thuis kunnen de werknemers problemen hebben met de kwaliteit van de rust als de omgeving niet stil genoeg is. Sommige vakbonden zouden verder graag zien dat de overeenkomst duidelijker is over de kwaliteit van de rustplaats. Als het aantal achtereenvolgende rustdagen buitenshuis zou worden verhoogd, zouden de werknemers graag een keuze willen maken uit de aangeboden compensatiemogelijkheden (betaling, extra vakantiedagen). Dat is ook de wens van de meeste

ondervraagde ondernemingen. In dit bijzondere geval beperkt de overeenkomst de mogelijkheden om tegemoet te komen aan eventuele behoeften aan meer diverse en meer gepersonaliseerde arbeidsbetrekkingen. Ten slotte bestaat het risico dat de mobiele werknemers op minder gevarieerde trajecten worden ingezet, omdat zij niet gedurende een lange periode ver van huis mogen zijn.

Een grotere autonomie van de werknemers met betrekking tot de organisatie van hun arbeidstijd zou het effect van de arbeidstijd op de combinatie van werk en gezin kunnen verzachten. De sociale dialoog in de onderneming of de inachtneming van persoonlijke wensen bij de indeling van de arbeidstijd kunnen in dit opzicht een positief effect hebben.

De helft van de ondervraagde vakbonden en vertegenwoordigers van ondernemingen is van mening dat de overeenkomst een positief effect heeft gehad, zowel op de arbeidskwaliteit als op de gezondheid en veiligheid van de mobiele werknemers. Volgens de meeste anderen is er geen effect. Wat de combinatie van werk en gezin betreft, heeft de overeenkomst volgens de meeste ondervraagde vakbonden geen bijzonder effect gesorteerd.

In verband met het effect van de Europese overeenkomst op het scheppen van arbeidsplaatsen in de spoorwegsector denken de meeste ondervraagde personen dat zij een positief effect of helemaal geen effect zal hebben. Sommige ondernemingen zijn van mening dat zij als gevolg van de tenuitvoerlegging van de overeenkomst meer personeel zullen moeten aanwerven. Het zal echter waarschijnlijk de verwachte groei in de sector zijn die de ondernemingen ertoe zal aanzetten om meer personeel in dienst te nemen en/of de productiviteit te verhogen.

B) Economisch effect van de overeenkomst

De economische sector van het spoorvrachtvervoer zal zich tussen nu en 2020 in heel Europa verder ontwikkelen. Het is in dit geval interessant na te gaan of de overeenkomst een effect kan hebben op deze ontwikkeling, met name op de exploitatiekosten, het beheer van de ondernemingen en de innovatie.

Volgens een schatting op grond van een speciaal economisch projectiemodel voor het spoorvervoer vertegenwoordigen de kosten van de menselijke hulpbronnen in ondernemingen die actief zijn in het transnationale spoorvrachtvervoer 8,5% van de totale exploitatiekosten. De andere, belangrijkere uitgaven betreffen de tractie-, wagon-, infrastructuur- en energiekosten, de administratieve kosten en de verzekeringskosten. Aangezien de arbeidskosten relatief laag zijn in vergelijking met de andere exploitatiekosten, is het weinig waarschijnlijk dat de overeenkomst van invloed zal zijn op de exploitatie van de trajecten in de toekomst.

In de sector wordt de ontwikkeling van de trajecten beïnvloed door verscheidene factoren, zoals de nieuwe technologieën, de uitgebreide infrastructuurcapaciteiten, de verbetering van de interoperabiliteit, enz. De beperking van de individuele rijtijd vormt slechts een klein aspect van de totale ontwikkeling van de sector. Er zij ook op gewezen dat een werknemer voor het verrichten van een interoperabele grensoverschrijdende dienst verschillende vergunningen nodig heeft. Het feit dat de regels inzake de rijtijd en de pauzes op nationaal niveau reeds in overeenstemming blijken te zijn met de bepalingen van de richtlijn of zelfs een betere bescherming bieden, doet ook veronderstellen dat het economische effect van de overeenkomst beperkt zal zijn.

Over het algemeen wordt het economische effect van de overeenkomst door de verschillende actoren van de sector als eerder positief beschouwd. Het feit dat de overeenkomst een gemeenschappelijk kader en duidelijke regels voor alle betrokken partijen vaststelt, wordt door de nationale belanghebbende partijen als positief beschouwd.

Uit de interviews met de werkgevers en de vakbonden blijkt dat de regel volgens welke een rusttijd buitenshuis moet worden gevolgd door een rusttijd thuis (clausule 4) voor de vrachtvervoerondernemingen de meeste problemen schept. Vijf van de zes ondervraagde vrachtvervoerondernemingen zijn niet altijd in staat hun werknemers na een rusttijd buitenshuis terug naar huis te brengen. Sommige ondernemingen organiseren de arbeidstijd soms zodanig dat de machinist de hele week moet werken en slechts tijdens het weekend naar huis mag gaan. Volgens de vrachtvervoerondernemingen variëren de buitenshuis doorgebrachte perioden van drie dagen tot twee à drie weken. Er zij echter op gewezen dat geen vakbond heeft gezegd op de hoogte te zijn van buitenshuis doorgebrachte perioden van meer dan twee dagen.

Deze verschillende praktijken zullen na de tenuitvoerlegging van de overeenkomst niet meer kunnen blijven bestaan. Sommige spoorwegondernemingen zullen het beheer van hun personeel moeten veranderen om bepaalde routes te kunnen blijven exploiteren. Zij zullen extra kosten moeten maken voor de aanwerving van nieuwe werknemers en voor rustinstallaties van betere kwaliteit langs het traject of zij zullen hun productiviteit moeten vergroten. Zeer weinig ondernemingen zijn op het niveau van de onderneming begonnen met onderhandelingen over een tweede aansluitende rustdag buitenshuis, zoals door de overeenkomst is toegestaan. Zij blijken te wachten op duidelijkere regels op Europees niveau voor de voorspelbaarheid van de werkorganisatie.

Wat de toekomstige aanwervingen betreft, hebben de ondernemingen er alle belang bij dat zijn in samenwerking met hun personeel nieuwe strategieën ontwikkelen voor het nemen van een reeks maatregelen ter verbetering van de arbeidskwaliteit op een steeds meer gespannen arbeidsmarkt.

5. RESULTAAT VAN DE ONDERHANDELINGEN

Overeenkomstig clausule 4 van de overeenkomst zijn de sociale partners op Europees niveau begonnen met het voeren van nieuwe onderhandelingen over het aantal opeenvolgende rustperioden buitenshuis en de compensatie voor die perioden.

Om de belangen van de particuliere vrachtondernemingen tijdens de onderhandelingen over de overeenkomst beter te behartigen, heeft de CER besloten om een vertegenwoordiger van de European Rail Freight Association (ERFA) in de delegatie van de CER op te nemen.

De onderhandelingen zijn nog steeds aan de gang. Eén van de door de sociale partners aan de orde gestelde problemen is het gebrek aan informatie over de grensoverschrijdende interoperabele vervoersactiviteiten. De ondertekenende partijen hebben zich ertoe verbonden om de bepalingen van de overeenkomst twee jaar na de ondertekening daarvan te evalueren (clausule 11) in het licht van de eerste ervaringen met de ontwikkeling van grensoverschrijdende interoperabele vervoerdiensten, maar deze evaluatie is nog niet afgerond.

6. STAND VAN DE OMZETTING VAN DE RICHTLIJN IN DE LIDSTATEN

Volgens artikel 5 van de richtlijn doen de lidstaten, na raadpleging van de sociale partners, de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op 27 juli 2008 aan de richtlijn te voldoen. Zij vergewissen zich ook ervan dat de sociale partners uiterlijk op die datum via overeenkomsten de nodige maatregelen hebben genomen. De lidstaten moeten de tekst van deze bepalingen onverwijld aan de Commissie meedelen.

De diensten van de Commissie zijn bezig met de controle op de tenuitvoerlegging van de richtlijn. In dit stadium gaat de Commissie na of de uitvoeringsbepalingen goed door de

lidstaten zijn meegedeeld en of de omzetting in intern recht volledig is. Tot nu toe hebben acht lidstaten (BU, RO, DK, NL, PL, SI, SK en SE) de richtlijn volledig omgezet en de Commissie in kennis gesteld van hun nationale uitvoeringsmaatregelen. Dertien lidstaten hebben de Commissie niet in kennis gesteld van hun nationale uitvoeringsmaatregelen (BE, DE, EE, IE, EL, ES, FR, IT, LT, LV, HU, PT en FI) en vier lidstaten (CZ, LU, AT en UK) hebben een gedeeltelijke en ontoereikende mededeling van de maatregelen ter uitvoering van de richtlijn gedaan. Overeenkomstig artikel 226 van het EG-Verdrag heeft de Commissie aan de 17 betrokken landen een schriftelijke aanmaning gestuurd.

7. CONCLUSIE

De Commissie volgt nauwlettend de ontwikkelingen op de spoorvervoermarkt, met name het verloop van de onderhandelingen tussen de sociale partners met het oog op aanpassing van de rusttijdsvoorschriften voor de werknemers aan de toenemende behoeften van de sector, waarbij echter een hoog niveau van bescherming van de gezondheid en veiligheid van de werknemers moet worden gewaarborgd.

Om deze ontwikkelingen te begeleiden:

- moedigt de Commissie de sociale partners aan hun onderhandelingen over clausule 4 voort te zetten en tot een evenwichtig resultaat te komen dat rekening houdt met de behoefte aan flexibiliteit voor de ondernemingen bij de organisatie van hun activiteiten, met name op de vrachtmarkt, alsook met de noodzaak van de bescherming van de gezondheid en veiligheid van de mobiele werknemers en de combinatie van werk en gezin;
- vestigt de Commissie de aandacht van de sociale partners op het belang van een geïntegreerde aanpak die rekening houdt met alle belangrijke aspecten voor de gezondheid en de veiligheid van de mobiele werknemers, waaronder de kwaliteit van de rust buitenshuis, en die een grotere betrokkenheid en autonomie van de werknemers bij de organisatie van hun arbeidstijd bevordert, hetzij op collectief hetzij op individueel niveau;
- zal de Commissie nauwlettend volgen hoe de lidstaten de Europese overeenkomst in hun nationaal recht ten uitvoer zullen leggen. Er zal bijzondere aandacht worden besteed aan de controle op de lengte van de diensten en de lengte van de wekelijkse arbeidstijd;
- zal de Commissie de verbetering van de arbeidsvoorwaarden en de arbeidskwaliteit voor de mobiele werknemers in de spoorwegsector aanmoedigen, wat kan bijdragen tot het behoud van de aantrekkelijkheid van de beroepssector in de context van een arbeidsmarkt die de komende jaren gespannen zal zijn.