
Het 4de spoorwegpakket – een voorbeschouwing

1. Inleiding en algemene opmerkingen

De Europese Commissie heeft in haar Witboek Vervoer COM (2011) 144 aangekondigd (tegen het einde van 2012) een 4e spoorwegpakket voor te stellen met als belangrijkste elementen: een verdere openstelling van de markt van binnenlandse spoorwegdiensten voor reizigers, verdere scheiding van infrastructuurbeheer en spoorwegdiensten, operaties en nieuwe taken voor het Europees Spoorwegbureau (waarschijnlijk met de focus op regularisatie van de rijtuigen en een enkele veiligheidscertificering).

Deze maatregelen van de Europese Commissie kaderen in een dogmatisch beleid van de marktopening en de versnippering van het spoorwegsysteem. Dit beleid heeft tot op heden niet bewezen succesvol te zijn en niet de juiste aanpak te zijn om de spoorwegen in Europa te bevorderen.

De Europese Transportfederatie (ETF) merkt op dat:

- ✚ er nog steeds geen passende en niet-ideologische evaluatie is gebeurd over de impact van het Europese spoorwegbeleid met inbegrip van de maatschappelijke effecten. Een dergelijke evaluatie ontbreekt echter ook voor de andere geliberaliseerde publieke sectoren
- ✚ de totale herstructurering van de spoorwegsector (van een zelfregulerend naar een extern gereguleerde sector), de nieuwe structuren ingeleid door de 3 voorgaande spoorwegpakketten (nationale veiligheidsinstanties, onafhankelijk onderzoek bij ongevallen, toewijzing infrastructuur enz.) nog niet volledig functioneren
- ✚ er geen ‘unieke’ structuur van toepassing kan zijn in de gehele Europese spoorwegsector. De geografische transportvoorwaarden en de taken en de financiële moeilijkheden zijn verschillend van lidstaat tot lidstaat. Een ‘unieke’ structuur zou kunnen leiden tot ernstige schade in sommige lidstaten. Verder moet ook het principe van de subsidiariteit, zoals dit vermeldt staat in ‘Het Verdrag’, worden gerespecteerd.

De Europese Transportfederatie (ETF) bekritiseert de Commissie omdat die doorgaat met de ideologie van de liberalisering die nu gericht is op de openbare spoorwegdienst. Dit terwijl er meer relevante factoren spelen:

- ✚ Een duidelijk en beslissend (nationale) beleid, dat prioriteit geeft aan de ontwikkeling van de spoorwegen als duurzaam vervoerssysteem van de toekomst;
- ✚ een beleid voor de ontwikkeling van de infrastructuur (inclusief stations) met een duurzame financiering;
- ✚ Een duidelijk engagement voor het spoor als openbaar vervoer met de toewijzing van voldoende financiële middelen om het niveau van het aanbod te handhaven en voor het verbeteren van de kwaliteit van de dienstverlening;
- ✚ Een volledige internalisering van alle externe kosten voor alle vervoersmodaliteiten, ondanks de mogelijkheid van politieke beslissingen in het voordeel van het spoorwegsysteem ter vermindering van de uitstoot van broeikasgassen;
- ✚ Interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in heel Europa, die makkelijker realiseerbaar is in een systeem met weinig actoren dan met een veelheid aan actoren.

De Europese Transportfederatie (ETF) is zich bewust van de op statistieken gebaseerde argumentatie. ETF is echter bezorgd over de gevolgen voor de veiligheid op het spoor:

- ✚ Van continue liberalisering en dus kostenbesparende druk op het spoorwegsysteem. Dit leidt onvermijdelijk tot een besparing op de veiligheidgerelateerde gebieden, zoals de vermindering van de onderhoudsintervallen, technische controles, de duur van de opleiding, aantal personeelsleden aan boord van treinen enz.;
- ✚ Het ontbreken van goed werkende structuren in een aantal lidstaten (nationale veiligheidsautoriteiten, implementatie van nieuwe wetgeving op het gebied van de veiligheid);
- ✚ Ontbrekende regels, structuren en technische voorwaarden voor de registratie voor controle en handhaving van de relevante regels, zoals beperkingen in rij- en rusttijden, die een direct effect hebben op de veiligheid;
- ✚ Anderzijds een veelheid aan actoren met een versneld aantal interfaces en aldus toenemende mogelijkheden voor zwakheden en mislukkingen die kunnen leiden tot een gebrekkige communicatie;
- ✚ Outsourcing, tijdelijke / korte termijn arbeidscontracten en het groeiende aantal uitzendbureaus binnen de sector zorgt voor onduidelijke regels van verantwoordelijkheden met betrekking tot veiligheid
- ✚ Het ontbreken van regels en structuren voor toezicht en handhaving van de relevante technische voorschriften zoals de minimale intervallen voor onderhoud en minimale inspecties van rollend materieel in circulatie.

Dientengevolge, en zoals werd benadrukt door het Europees Vakverbond (EVV) in zijn resoluties "Een sociaal contract voor Europa" en de "EU - kaderovereenkomst voor overheidsopdrachten", vraagt ETF de EU te stoppen met druk uit te oefenen voor het liberaliseren van de openbare diensten, die een nationale verantwoordelijkheid zijn. Wij veroordelen de voortdurende afwezigheid van een volledige en uitgebreide evaluatie van de gevolgen van de EU-maatregelen.

De ETF vraagt om een stop van de scheiding en fragmentering van geïntegreerde spoorwegondernemingen, die een nationale verantwoordelijkheid zijn. ETF suggereert een gezamenlijke campagne van alle betrokken actoren om het spoorwegsysteem te waarborgen en te voldoen aan de eisen die door de collectiviteit worden gesteld.

ETF zal, indien nodig, vakbondsacties organiseren.

De Europese Transportfederatie (ETF) neemt de volgende posities in tegen het project van de Commissie:

2. De liberalisering van het nationale reizigersverkeer

De Commissie onderzoekt momenteel:

- ✚ Wijziging van Verordening 1370/2007 (PSO-verordening) met als doel openbare aanbesteding op te leggen voor het gehele openbare passagiersvervoer per spoor;
- ✚ Wijziging van de zojuist aangenomen herziening van het 1^{ste} spoorwegpakket en openstelling van de markt voor de zogenaamde zelf gefinancierde of niet openbare passagiersdiensten (open toegang concurrentie, de concurrentie op de sporen).

a) Verplichte aanbesteding van treinreizigerdiensten (concurrentie op de sporen)

Reizigersvervoer per spoor en de openbare dienstverplichtingen (ODV)

Reizigersvervoer per spoor, in het kader van het openbaar vervoer, is een openbare dienst (dienst van algemeen belang) die een essentiële rol speelt bij het verstrekken van mobiliteit aan de Europese burgers. Het speelt een belangrijke rol voor de integratie van mensen en voor de sociale cohesie in Europa. Als openbare dienst moet het toegankelijk en betaalbaar zijn voor iedere Europese burger. En de Europese burgers hebben het recht op kwaliteitsvol openbaar vervoer, dat onder eerlijke voorwaarden wordt uitgevoerd door de werknemers.

Nationaal reizigersvervoer per spoor is het enige segment in de Europese spoorwegsector, dat niet is onderworpen aan de door de EU opgelegd liberalisering. Het is het enige segment dat onderwerp blijft van de politieke besluitvorming van nationale en regionale overheden.

Het openbaar personenvervoer per spoor wordt geregeld door Verordening 2007/1370/EC betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg. Deze verordening werd aangenomen in 2007 na 10 jaar van moeilijke discussie en het vinden van compromissen na drie verschillende voorstellen van de Commissie en is in werking getreden in 2009. De overgangperiode eindigt in 2019 en de verordening vereist een tussentijds verslag in 2014 van de lidstaten over de uitvoering er van.

De Europese Transportfederatie (ETF) is van mening dat de huidige verordening betreffende openbare dienstverplichtingen een evenwichtig compromis is, dat niet eenzijdig kan worden gewijzigd en aangetast door onnodige en onaanvaardbare wijzigingen voor de spoorwegsector voor te stellen, en dit nog voor een tussentijds verslag in 2014 van de lidstaten over de uitvoering er van.

De verordening zorgt ervoor dat er "keuzevrijheid" is over de manier waarop de openbare diensten worden georganiseerd op nationaal, regionaal en lokaal niveau. De bevoegde instanties kunnen zelf bepalen of ze direct openbare dienstcontracten gunnen of wel kiezen voor een openbare aanbesteding.

Deze "vrijheid van keuze" is bevestigd door het Verdrag. Artikel 14 en Protocol nr. 26 van het Verdrag van Lissabon over "Diensten van algemeen belang", stellen duidelijk het belang van die diensten en onderstreept de essentiële rol van de nationale, regionale en lokale niveaus om hen te voorzien:

Artikel 1 van het Protocol nr. 26

De gedeelde waarden van de Unie met betrekking tot diensten van algemeen economisch belang inde zin van artikel 14 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie omvatten met name:

- de essentiële rol en de ruime discretionaire bevoegdheid van de nationale, regionale en lokale autoriteiten om diensten van algemeen economisch belang te verrichten, te doen verrichten en te organiseren op een manier die zoveel mogelijk in overeenstemming is met de behoeften van de gebruikers;*
- de diversiteit tussen verschillende diensten van algemeen economisch belang en de verschillen in de behoeften en voorkeuren van de gebruikers die kunnen voortvloeien uit verschillende geografische, sociale of culturele omstandigheden;*
- een hoog niveau van kwaliteit, veiligheid en betaalbaarheid, gelijke behandeling en de bevordering van de algemene toegang en van de rechten van de gebruiker.*

Bovendien bepaalt artikel 36 van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie, dat deel uitmaakt van het Verdrag van Lissabon, de rol van diensten van algemeen economisch belang voor de sociale en territoriale cohesie in Europa.

In die zin verwerpt de Europese Transportfederatie ETF ieder voorstel om in te grijpen in de bevoegdheden van de lidstaten om personenvervoer per spoor te organiseren op basis van hun beslissing en de liberalisering en concurrentie door de EU-wetgeving op te leggen. De ETF eist de verordening 2007/1370/EC niet te wijzigen en het beginsel van de "keuzevrijheid" te behouden over de manier waarop de openbare diensten worden georganiseerd.

De Europese transportfederatie (ETF) benadrukt dat het geen toeval is dat de Zwitserse spoorwegen (SBB) zich hebben ontwikkeld tot het beste spoorwegsysteem in de wereld zonder oproep tot mededinging. In Zwitserland, is de hoge kwaliteit niet bereikt door middel van concurrentie, maar door middel van goede en langdurige besluitvorming betreffende het vervoerbeleid, ondersteuning door de bevolking, de bevoegde beheersautoriteiten en gemotiveerde medewerkers.

Aan de andere kant is er een duidelijk bewijs van falen van een procedure tot aanbesteding (of franchise) zoals in het Verenigd Koninkrijk:

- ✚ Het faillissement van de operator East Coast Main Line in 2009, Ministerie van Transport heeft de activiteiten weer onder staatscontrole moeten brengen, met als gevolg daarvan enorme kosten voor de belastingbetaler;
- ✚ Stop van de aanbestedingsprocedure Britse West Coast Line te wijten aan een fout van de bevoegde autoriteit (Department for Transport) in oktober 2012, dit zal de Britse belastingbetaler, naar schatting 300 miljoen pond kosten;
- ✚ Het gefragmenteerde Britse spoor (franchise-systeem) is drie keer duurder dan de spoorwegen op het Europese continent en kost de belastingbetaler veel meer dan voor de liberalisering en privatisering.

Aanbestedingen en sociale dumping

De ervaring leert ons dat de concurrentie voor een contract gebeurt op basis van de laagste prijs, niet op basis van de kwaliteit, vooral wanneer er geen verplichte kwaliteits- en sociale normen zijn ingebouwd. Vaak beschikt de overheid niet over de expertise, om de aanbesteding te beheren, noch om te controleren of de aanbiedingen zijn te verwezenlijken (zie UK ,West Coast Line ramp). Ze kunnen niet controleren of de bepaling van de contracten in acht worden genomen. Dit moedigt lage inschrijvingen aan en het gebrek aan respect van de gunningcriteria.

Met het oog op een goedkoper aanbod te doen, besparen concurrenten voor een groot deel op de personeelskosten: lagere lonen, langere werktijden, minder aantal personeelsleden. Dit levert een neerwaartse trend op, niet alleen in de nieuwe particuliere exploitant, maar ook in de hele sector. In strijd met de doelstellingen van de Europese Unie, zal er geen hoogwaardige werkgelegenheid worden gecreëerd; mensen zullen niet langer blijven werken, maar:

► **Openbare aanbesteding op basis van het laagste kosten principe stimuleert sociale dumping binnen de sector.**

b) Open toegang - voltooiing (op de sporen)

Open toegang concurrentie stimuleert cherry picking op winstgevende lijnen en / of winstgevende tijdstippen/dag. Tegelijkertijd vermindert het de algemene mogelijkheden van de gevestigde exploitant om diensten op minder rendabele lijnen te financieren door inkomsten uit winstgevende lijnen. Een gecombineerd pakket van winstgevende en niet-winstgevende lijnen kunnen niet meer worden aangeboden. De strategie van de gevestigde exploitant om kosten te besparen leidt tot het sluiten van lijnen, dus minder aanbod van het openbaar personenvervoer voor het publiek, dus vermindering van de werkgelegenheid.

Als de overheid beslist, om het niveau van de dienstverlening aan de klanten ook op minder rendabele lijnen of minder rendabele tijdstippen te behouden, moeten ze zulke vroegere zelfgefinancierde diensten vervangen door PSO diensten. Het gevolg is meer compensatie door overheidsbijdragen voor passagiersvervoer per spoor, dus meer publieke financiering dan voorheen.

Aan de andere kant moet men in het oog houden dat particuliere exploitanten een winstmarge moeten genereren, dat is meestal onontbeerlijk voor de levensvatbaarheid van de spoorwegen. Dit geldt in open toegang competitie en in openbare aanbestedingen. Het is een politieke beslissing tot opening van de markten voor open toegang concurrentie en dus privaat winstoogmerk aan de ene kant en het publiek meer te laten betalen voor het behouden van hetzelfde niveau van dienstverlening, ook op onrendabele lijnen door verhoging van de overheidsuitgaven voor openbare dienstverplichtingen.

► **De Europese transportfederatie (ETF) verwerpt resoluut een dergelijke overdracht van publiek geld in de particuliere zakken van aandeelhouders.**

c) Gevolgen voor het aanbod van passagiersdiensten per spoor, kwaliteit van de passagiersdiensten, prijzen en overheidsbegrotingen

De ETF stelt vast dat de verwachtingen, meestal beloofd met openstelling van de markt, zoals meer efficiency, lagere kosten (lagere prijzen voor de consument; lagere kosten voor de overheid) en een betere kwaliteit van de dienstverlening, niet wordt bevestigd door de werkelijkheid.

De werkelijkheid van de liberalisering van de openbare diensten, waaronder passagiersvervoer per spoor toont aan dat:

- ✚ Concurrentie op basis van een verslechtering van de kwaliteit, de gebruikers betalen;
- ✚ Private oligopolies versus publieke monopolies; neiging van particuliere bedrijven tot lagere investeringen omwille van winst op korte termijn;
- ✚ Publiek-private partnerschappen: verhoging van de kosten van de openbare diensten, verhoging lasten voor de belastingbetalers voor de winst van de particuliere sector;
- ✚ Fragmentatie van diensten (hogere kosten voor aanverwante diensten);
- ✚ Nieuw prijsbeleid (bijvoorbeeld hoge prijzen voor flexibele tickets, lagere prijzen voor de kaartjes gekocht lange tijd voor vertrek) en geen lagere prijzen voor de gebruikers;
- ✚ Sociale dumping versus hoogwaardige werkgelegenheid;

Slechts enkele voorbeelden van de impact op de dienstverlening en de overheidsfinanciën:

- ✚ Cherry picking en potentiële sluiting van diensten;
- ✚ Lagere kwaliteit van de dienstverlening als gevolg van besparingsmaatregelen op personeel: bv. gevolgen voor de veiligheid en het gevoel van onveiligheid bij passagiers;
- ✚ Risico's die bedrijven lopen op een faillissement als gevolg van lage inschrijvingen op de aanbesteding: hogere kosten voor het publiek;
- ✚ Risico's als gevolg van gebrek aan middelen en de ervaringen van de bevoegde autoriteiten met betrekking tot aanbestedingsprocessen en goederencontracten: hogere kosten, risico's voor de betrouwbaarheid van de dienst;
- ✚ Hogere transactiekosten bijv. het leveren van een eenvormig ticket voor alle bedrijven binnen een spoorwegnetwerk;
- ✚ De winstmarges voor particuliere aandeelhouders, lagere herinvesteringen;
- ✚ Minder vernieuwing van rollend materieel;
- ✚ Mogelijke vernietiging (phasing out) van de lokale spoorwegindustrie ten opzichte van een versterking van de weinige bedrijven bij het creëren van een soort Europese monopolie voor de productie van technologie voor infrastructuur (spoor, signalisatie, commando en controle), het rollend materieel (tractie en mechanica, enz.) en telecommunicatie.

d) Sociale gevolgen van de openstelling van de markt

Concurrentie door middel van een openbare aanbesteding wordt gekenmerkt door een beperking van de duur van het contract. Dit ontmoedigt een personeelsbeleid op lange termijn, ontmoedigt investeringen in opleidingen en gezondheid en veiligheid op het werk, ontmoedigt de ontwikkeling van een human resource beleid ter bevordering van werkgelegenheid voor vrouwen, enz. Het stimuleert een kortzichtig personeelsbeleid en

verhoogt de onzekerheid onder werknemers gekoppeld aan het contract van korte duur met negatief effect op de motivatie en verhoogde psychosociale risico's.

De introductie van concurrentie dwingt spoorwegmaatschappijen tot algemene maatregelen om kosten te besparen, dit ten koste van de kwaliteit van de dienstverlening. De ervaring leert ons dat deze kostenbesparende maatregelen in grote mate gebeuren op basis van personeelskosten. De gevolgen zijn:

- ✚ Vermindering van het aantal werknemers (bijvoorbeeld boordpersoneel in treinen, stationspersoneel);
- ✚ Uitbesteding van diensten (zoals schoonmaak, ticketverkoop, beveiligingspersoneel, onderhoud infrastructuur en rollend materieel);
- ✚ Verhoging van atypisch en onzeker werk (bijvoorbeeld in de uitbestede diensten), meer gebruik van uitzendkrachten, meer korte termijncontracten (bijv. met betrekking tot aanbestede diensten) en zelfs schijnzelfstandigheid (zie eerste tendensen binnen het beroep van de machinisten);
- ✚ Intensivering van de werklast en de werkdruk, toename van flexibele werktijden, onderbroken werktijden, overwerk;
- ✚ Een verhoging van deeltijdse arbeidskrachten in hetzelfde bedrijf, een andere behandeling en verschillende voorwaarden voor nieuwe en oude personeelsleden in gevestigde ondernemingen;
- ✚ veel lagere voorwaarden voor personeel dat werkzaam is in dochterondernemingen van de onderneming of in uitbestede diensten;
- ✚ De opkomst van deeltijdse arbeidskrachten in de sector;
- ✚ Minder investeringen in opleiding en gezondheid en veiligheid op het werk (bijvoorbeeld als gevolg van de beperkte duur van overheidsopdrachten voor dienstverlening);
- ✚ Toename psychosociale risico's als gevolg van de intensiteit van het werk, herstructurering en onzekerheid en dus hogere gezondheidsgerelateerde kosten voor de ondernemingen;
- ✚ Minder leerlingen werkzaam in de gevestigde ondernemingen en dus minder banen voor jongere werknemers; nieuwkomers vaak geen leerlingen in dienst;
- ✚ Het verlagen van de kosten in het onderhoud door de langere intervallen, minder technische inspecties met negatief effect op de werkgelegenheid;
- ✚ Toename niet-naleving van de werk / rij / rusttijden regels relevant voor de veiligheid van het personeel;

Ten aanzien van het effect van de open toegang concurrentie op de werkgelegenheid en de kwaliteit van de arbeidsomstandigheden werd ETF meegedeeld dat 'open toegang' concurrenten op rendabele lijnen personeelskosten verminderen door bijvoorbeeld het herdefiniëren van de taken van het personeel en het gebruik van verschillende collectieve overeenkomsten - indien van toepassing - dan de collectieve arbeidsovereenkomst van de spoorweg, bijvoorbeeld: het gebruik van de collectieve arbeidsovereenkomst voor het catering personeel in Oostenrijk voor boordpersoneel in plaats van de collectieve arbeidsovereenkomst van de spoorweg.

In Italië past de nieuwe spoorexploitant NTV de collectieve arbeidsovereenkomst voor de handelswerknemers toe voor het cateringpersoneel aan boord van de treinen, terwijl de onlangs ondertekende collectieve overeenkomst "Mobiliteit en spooractiviteiten" geldt voor niet spoorwegwerknemers en spoorwegpersoneel. Dit is directe sociale dumping.

Een negatief effect van de concurrentie is bijvoorbeeld een de-qualificatie van het boordpersoneel (treinbegeleiders, boordpersoneel): De operationele verantwoordelijkheden met inbegrip van operationele veiligheidstaken van het boordpersoneel worden geëlimineerd, en het personeel wordt alleen gebruikt als commerciële -, catering - en schoonmaakpersoneel.

Het heeft ook een negatief effect op de veiligheid van de passagiers: het boordpersoneel is helemaal niet of minder getraind in de operationele veiligheid. Dergelijk de-gekwalificeerd personeel heeft minder bevoegdheden om te zorgen voor de veiligheid van de passagier in het geval van ongevallen, incidenten of situaties met beperkte werking.

We verwerpen ook de waargenomen vermindering van het aantal personeelsleden aan boord van treinen voor kostenbesparing, dus minder service voor de klant. Bovendien concurrentie bevordert uitbesteding van diensten zoals schoonmaak, catering...opnieuw een sociale dumpingmaatregel met minder gekwalificeerde banen, minder werkzekerheid, toename van preciaire arbeidscontracten, minder loon en verslechtering van de arbeidsomstandigheden.

Passagierstreinen moeten altijd worden begeleid door gekwalificeerde werknemers. Dit is een zaak voor de vakbonden. Bij 'personeelsvrij' reizigersvervoer per spoor en af en toe controles zijn escalaties en aanvallen op de aanwezigen in een trein vrijwel onvermijdelijk. Het is ook in het belang van vervoerders en de passagiers als vandalisme vermindert en het subjectieve gevoel van veiligheid van de passagiers wordt verhoogd. Dit is van groot belang in het bijzonder in noodsituaties (evacuatie van treinen, enz.).

Van uit het oogpunt van ETF stimuleert de liberalisering van de passagiersdiensten per spoor ontwikkelingen, die in tegenstelling zijn met een aantal andere EU-beleidsdoelstellingen:

- ✚ Vermindering werkgelegenheid - verminderde arbeidsparticipatie (terwijl de EU-doelstelling is een stijging te bereiken tot 75% tegen 2020);
- ✚ Vermindering van arbeidskosten - vermindert te betalen salaris en verhoogt inkomensonveiligheid;
- ✚ Groeiende intensiteit en onzekerheid van het werk - holt de kwaliteit uit van het werk;
- ✚ Verslechtering arbeidsomstandigheden en vervroegde uittreding - in tegenspraak met doel om mensen langer te laten werken;
- ✚ Vermindering van beroepsonderwijs en opleiding - in tegenspraak met het doel tot meer inzetbaarheid.

e) De Europese transportfederatie (ETF) eist verplichte sociale bescherming

ETF heeft het standpunt ingenomen dat concurrentie op basis van de personeelskosten moet worden uitgesloten. Dit is sociale dumping. Indien een autoriteit beslist in het voordeel van de aanbesteding, moet deze concurrentie plaatsvinden op basis van het kwaliteitsniveau aangeboden aan de klanten. Een maatschappelijk verantwoorde procedure betekent een gelijk speelveld voor alle deelnemers dat prioritair moet worden gewaarborgd voorafgaand aan de openstelling van de markt.

Dit zeggende, moeten twee fasen worden overwogen:

Publicatie van het aanbestedingsbestek

Er moet voor worden gezorgd dat alle betrokken partijen deelnemen op hetzelfde niveau (level playing field):

Er moeten verplichte sectorale collectieve arbeidsovereenkomsten komen die worden gerespecteerd door alle concurrenten die deel nemen aan een aanbesteding. Deze cao moet gebaseerd zijn op goede normen, die garant staan voor kwaliteit van de werkgelegenheid en daarmee kwaliteit van de dienstverlening voor de passagiers.

Belangrijk is de uitvoering van de betrokken collectieve arbeidsovereenkomst op de plaats waar de dienst wordt verricht (bv IAO Verdrag 94, PSO Verordening 1370/2007 overweging 17). Het is niet aanvaardbaar dat een concurrent ervoor kan kiezen om een collectieve overeenkomst van zijn keuze of geen collectieve overeenkomst toe te passen. Onderaanneming en uitbesteding worden beperkt. In het geval van onderaanneming en uitbesteding moeten dezelfde voorwaarden op werknemers en het personeel worden toegepast door de onderaannemer en de verantwoordelijkheid moet bij de hoofdaannemer liggen.

Geen omzeilen van de arbeidswetgeving en de collectieve arbeidsovereenkomsten door over te schakelen op zelfstandigen of andere minder of helemaal niet beschermde werknemers.

Minimumloon en werktijden moeten betrekking hebben op alle vormen van werkgelegenheid.

Sociale criteria (bijvoorbeeld het aantal en het niveau van de kwalificatie van het personeel aan boord van treinen voor informatie, comfort, veiligheid en veiligheid, enz.) worden opgelegd in de aanbesteding door de bevoegde instantie om de kwaliteit van diensten te waarborgen.

Investerings in opleiding en gezondheid en veiligheid op het werk moeten worden opgelegd omdat de beperkte periode van tijd van de contracten meestal resulteren in een gebrek aan investeringen in de middellange en lange termijn.

In het geval van wijziging van exploitant: Behoud van rechten van werknemers in geval van overdracht van personeel

In het geval van een openbare aanbesteding moeten werkzekerheid, contractuele rechten en arbeidsvoorwaarden worden gegarandeerd (de betrokken werknemers hebben gezinnen met kinderen, een vrouw, echtgenoot of partner die werken in dezelfde regio, eigen huizen of appartementen moeten worden betaald, enz ...).

Er moet een verplichte overname van personeel komen van de vorige operator aan dezelfde voorwaarden zonder tijdslimieten, alle verworven rechten worden behouden: uit de sectorale collectieve overeenkomst (indien beschikbaar), de collectieve arbeidsovereenkomst van het bedrijf alsook van de arbeidsovereenkomst. Alle details van de contractuele rechten van de werknemer moeten worden gewaarborgd en niet alleen elementaire rechten bedoeld in een collectieve arbeidsovereenkomst (inclusief toelagen, op leeftijd gebaseerde beloning, enz.).

Alleen dan kan de vicieuze cirkel van een moordende concurrentie, concurrentie op kosten van de personeelskosten en de medewerkers, worden doorbroken.

Werknemers moeten er vrijwillig mee in toestemmen om te worden overgenomen door nieuwe exploitanten. Dit is voornamelijk relevant in de relatie tussen de gevestigde exploitant en andere exploitanten.

Als de werknemers verkiezen bij de vorige exploitant te blijven, is geografische mobiliteit niet uitgesloten. Op geen enkele wijze kan een besluit om niet te verhuizen naar de nieuwe exploitant beschouwd worden als een ontslag uit de functie of leiden tot ontslag.

Dit is de enige manier opdat alle concurrenten rekening houden met dezelfde personeelskosten.

De garantie op werkzekerheid en contractuele rechten wordt bij voorkeur gegeven door nationale wetgeving en is niet afhankelijk van de goede wil van een bevoegde autoriteit.

3) verdere scheiding van infrastructuurbeheer en operaties ("Unbundling")

De huidige EU-wetgeving vereist scheiding van de boekhouding van de infrastructuurbeheerders en spoorwegoperatoren (en passagiers -en vrachtverkeer), maar vereist geen juridische scheiding.

EU wetgeving staat geïntegreerde bedrijven toe onder de voorwaarde van de scheiding van de zogenaamde essentiële functies, die niet-discriminerende toegang voor allen garandeert.

In een aantal landen – waarvan de spoorwegensystemen worden beschouwd als een van de meest succesvolle – zijn de spoorwegmaatschappijen geïntegreerde bedrijven.

De Europese Commissie wil nu volledige scheiding van infrastructuur en exploitatie op leggen in het kader van de liberalisering van de spoorwegsector.

De Europese Transport Federatie (ETF) wil niet dat men één model oplegt in alle Lidstaten, omdat er geen bewijs is dat de splitsing de situatie van de Europese spoorwegen zou verbeteren.

Integendeel, de Europese Transport Federatie (ETF) zich verzet tegen de scheiding tussen de infrastructuurbeheerder en de operator, omdat, als dit gebeurt:

- ✚ Het moeilijker zal zijn om de veiligheid te garanderen, aangezien de nauwe coördinatie tussen het spoor en de trein (spoor en wiel) zal verdwijnen en elk bedrijf zal proberen zijn verantwoordelijkheden te minimaliseren bij ongevallen;
- ✚ Een geïntegreerde onderneming is over het algemeen beter geschikt voor het snel uitvoeren van de nodige innovaties en om verantwoordelijkheid te nemen voor het beleggingsrisico. Met het bestaan van verschillende leiders/verantwoordelijken loopt men het risico van vertraging van de ontwikkeling van de investeringssystemen in de spoorweg (vooral op lange termijn) in onderzoek en innovatie die moeten worden uitgevoerd rekening houdend met zowel de staat van de infrastructuur en het rollend materieel en hun convergerende ontwikkelingen. Met 'scheiding' gaat deze noodzakelijke synergie verloren;
- ✚ Oprichten van nieuwe gescheiden bedrijven heeft een financiële kost in het creëren van de afzonderlijke administratieve structuren en de organisatie van de coördinatie en communicatie tussen de verschillende bedrijven;
- ✚ Communicatie en transparantie, in het bijzonder met passagiers zal moeilijker verlopen en in geval van vertragingen, ongevallen en klachten, is het problematisch om te bepalen welke onderneming de verantwoordelijkheid draagt ;
- ✚ De arbeidsmarkt binnen de groep, waardoor de mogelijkheid van herplaatsing van sommige werknemers (geografische mobiliteit; werknemers zoals bestuurders die hun taak niet meer kunnen uitoefenen als gevolg van verloren lichamelijke geschiktheid), meer ingewikkeld of onmogelijk zou zijn met voor de hand liggende gevolgen op het gebied van ontslagen en mogelijk verlies van geschoolde en ervaren werknemers.
- ✚ Een geïntegreerde spoorweg biedt garanties voor veiligheid en kwaliteit komende van een enkele bron. Het spoorwegsysteem is een technologisch geavanceerd systeem, dat - ongeacht de organisatorische oplossing - in ieder geval intensieve samenwerking

vereist. Veiligheid wordt in grote mate gegarandeerd als een geïntegreerde onderneming de gehele verantwoordelijkheid heeft. Met volledige scheiding zouden nieuwe interfaces met nieuwe risico's zich ontwikkelen.

Er is geen correlatie tussen de mate van fragmentatie van de geïntegreerde onderneming, het niveau van marktaandelen en / of de tevredenheid van klanten. Meer spoorwegen (marktaandeel) en betere spoorwegen (klanttevredenheid) vinden daar plaats, waar het wordt bepaald door de politiek en de nodige financiële middelen aanwezig zijn en niet daar, waar spoorwegen zijn gescheiden of geliberaliseerd. De meest succesvolle spoorwegen in het personenvervoer (CH) en goederenvervoer (USA) zijn alle geïntegreerde systemen.

Brussel, 10 december 2012