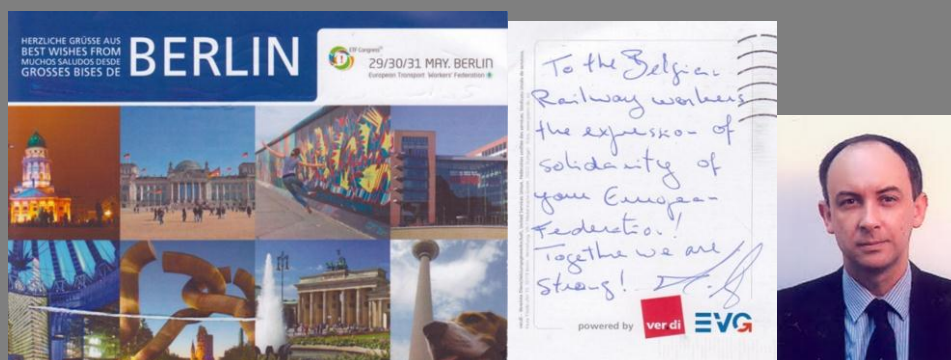


2013

Brochure

Congres Europese Transportfederatie 29-31 mei 2013, Berlijn

**Van wereldcrisis naar een rechtvaardiger wereld,
de Europese transportwerknemers vechten terug!
(European Transportworkers fighting back!)**

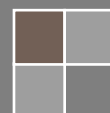


Eduardo Chagas, Algemeen Secretaris ETF

abvw
acod spoor
acod plus punt uit



Verleysen Rudy
Acod Spoor
13-6-2013



Van 29 tot 31 mei ging in Berlijn, Duitsland, het congres door van de Europese Transportfederatie (ETF). De Europese Transportfederatie is een pan-Europese organisatie die vakbonden verenigt van de Europese Unie, de Europese Economische Ruimte en uit de Centraal -en Oost-Europese landen. De Europese Transportfederatie vertegenwoordigt de sectoren spoorwegen, wegtransport, lokaal publiek transport, maritiem transport, havens en dokkers, binnenvaart, luchtvaart, logistieke sector, visserijen en toerisme.

Activiteitenverslag 2009 – 2013 Europese Transportfederatie “sector spoorwegen”

Liberalisering en fragmentering – de strijd gaat verder in de spoorwegsector

1. Op 17 december 2009 hebben spoorwegwerknemers komende uit 12 Europese landen gehoor gegeven aan de oproep van ETF om te manifesteren. Duizenden spoorwegwerknemers hebben in de straten van Brussel geprotesteerd tegen de liberalisering, privatisering en fragmentering van de spoorwegsector. Een delegatie van ETF heeft symbolisch een stakingsaanzegging neergelegd bij het Zweedse voorzitterschap. Deze manifestatie kondigde nog hardere acties aan in de loop van 2010 tegen de radicale veranderingen van de politiek, gegeven het feit dat de spoorwegen moeten gepromoot worden als een van de vervoerswijzen van de toekomst en dat de arbeidsomstandigheden moeten behouden blijven.
2. ETF heeft kritiek geleverd op het feit dat de economische crisis als voorwendsel dient om de budgetten terug te schroeven en herstructureringen door te voeren. Voor de overblijvende werknemers betekent dit een verdere afbouw van hun arbeidsomstandigheden in hun dagdagelijkse werkzaamheden. Aan de andere kant hebben de lidstaten van de Europese Unie gedurende decennia de spoorwegen en de investeringen in de infrastructuur v verwaarloosd.
3. Op 13 april 2010 heeft de sector een andere actiedag georganiseerd om een kwaliteitsvol spoorwegnet en rechtvaardige banen te eisen. Vakbonden uit heel Europa hebben deelgenomen aan diverse activiteiten die in hun respectievelijke landen werden georganiseerd. ETF had de intentie de publieke opinie te wijzen op de gevolgen van de politiek van liberalisering, privatisering en fragmentering die door de Europese Unie wordt gevoerd. ETF pleit voor toegankelijke geïntegreerde openbare spoorwegsysteem in die door de overheid wordt geïnvesteerd. Dit moet gepaard gaan met goede arbeidsomstandigheden met respect voor de collectieve arbeidsovereenkomsten en de rechten van de spoorwegwerknemers. Deze actiedag kaderde in de actiedag aan de spoorwegwerknemers gevoerd door de Internationale Transportfederatie (ITF).

Herziening van het 1^{ste} spoorwegpakket – de volgende aanval op het wettelijke kader

4. September 2010, de Europese Commissie heeft de herziening van het 1^{ste} spoorwegpakket goedgekeurd. Deze herziening streeft naar de creatie van een eengemaakte Europese

spoorwegruimte. Gerelateerde spoorwegdiensten moeten worden gescheiden en de liberalisering van het nationale reizigersverkeer zal worden nagestreefd.

5. De Commissie heeft in het nieuwe ontwerp een bijlage VII toegevoegd die minimale dienstverlening oplegt in geval van stakingen. Deze bijlage bepaalt de elementen die reglementair moeten worden opgenomen in de akkoorden tussen een bedrijf, de infrastructuurbeheerder en de competente overheid. Dit is een regelrechte aanval op het stakingsrecht en bijgevolg ook op de syndicale kracht.
6. 24 mei 2011, de herziening van het 1^{ste} spoorwegpakket wordt behandeld in de Commissie voor Transport van het Europese Parlement. Meer dan 100 spoorwegwerknemers, uit 15 Europese landen, komen samen op het Luxemburgplein, voor het Europese Parlement, te Brussel om er te manifesteren.
7. Het lobbywerk tegen de herziening van het 1^{ste} spoorwegpakket had een aanvang genomen in december 2010. Dit gebeurde via bijeenkomsten met Europese parlementsleden van verschillende politieke groepen, door deel te nemen aan de audits van de Groene fractie, de Sociaal – Democratische fractie. Door het organiseren van een bijeenkomst door ETF op 31 mei 2011 en door het amenderen van het ontwerp bij de rapporteur Commissie voor Transport.
8. Het aangepaste ontwerp over de herziening van het 1^{ste} spoorwegpakket wordt door de Commissie voor Transport voorgelegd op 11 oktober 2011. De stemming hier over in het Europese Parlement is voorzien op 15 november 2011. Door ETF wordt een Europese actiedag georganiseerd in 13 verschillende lidstaten. Bijeenkomsten, conferenties en infovergaderingen worden georganiseerd en stakingen worden aangekondigd. Dankzij de aanhoudende druk, het lobbywerk en de digitale kettingbrief die in alle Europese landen wordt gelanceerd gedurende het hele jaar heeft de Commissie voor Transport uiteindelijk het voorstel voor een minimumdienstverlening, in geval van stakingen, met grote meerderheid verworpen.
9. Voor de stemming van 15 november heeft ETF samen met de Franse vakbonden een welkomstcomité georganiseerd in het station van Straatsburg voor de Europese parlementsleden die er deelnemen aan de debatten in het Europese parlement. Brochures werden er uitgedeeld om hen aan te moedigen om tegen de voorgestelde amendementen te stemmen.
10. Ongeacht de acties van ETF heeft het Europese parlement op 15 november 2011 gestemd voor een voortzetting van de liberalisering en fragmentering van de spoorwegsector. Deze stemming ging gepaard met de opdracht aan de Commissie, om het voor einde van 2012, wetgevende initiatieven uit te werken voor de totale scheiding van infrastructuur en exploitant en voor de liberalisering van het nationale reizigersverkeer.
11. 3 juli 2012, het Europese Parlement stemt voor de herziening van het 1^{ste} spoorwegpakket. Op 29 oktober 2012 wordt de tekst zonder wijzigingen aangenomen door de Raad van Ministers van Transport. Oostenrijk, Duitsland en Luxemburg verwerpen de tekst. Estland, Polen en Slowakije onthouden zich. Het wettelijk parkoers is afgelopen en de tekst moet nu worden omgezet in nationale wetgeving, ten laatste 30 maanden na de publicatie in het Publicatieblad van de Europese Unie
12. De herziening van het 1^{ste} spoorwegpakket heeft een belangrijker rol toegekend aan de Nationale veiligheidsinstanties en heeft de scheiding tussen exploitant en

infrastructuurbeheerder versterkt. Spoorgerelateerde diensten werden opengesteld voor andere spoorwegondernemingen. De wijze waarop de procedure voor de herziening is verlopen toont duidelijk aan dat de Commissie, het Europees parlement en de Raad van oordeel zijn dat het gebrek aan competitiviteit in de spoorwegsector te wijten is aan het onvolledig uitvoeren van de Europese regelgeving.

13. Ongeacht de negatieve beoordeling van de procedure van de herziening is ETF er in geslaagd te vermijden dat een minimumdienstverlening in geval van stakingen werd opgenomen in de tekst.

De onverzettelijke Commissie – het 4^{de} spoorwegpakket

14. Het 4^{de} spoorwegpakket werd door de Commissie aangenomen op 30 januari 2013. Het omvat een “politiek” gedeelte en een “technisch” gedeelte, in totaal gaat het over 6 teksten.
15. ETF zal met de nodige aandacht de evolutie van de wettelijke procedure volgen en zal, zoals overeengekomen op de Europese spoorwegsectie van 18 september 2012, een campagne met verschillende acties uitwerken.

Europees Spoorwegagentschap – De veiligheid van de Europese spoorwegen

16. Februari 2010, ETF zendt een brief naar M. Grillo Pasquarelli, directeur van het verkeer over land van het Directoraat-generaal TRAN om zijn aandacht te vestigen over de problematische relatie met het Europees Spoorwegagentschap. ETF heeft aan de Commissie gevraagd het Europees Spoorwegagentschap te mandateren om een werkgroep op te richten met als thema de gezondheid en veiligheid op het werk. ETF heeft geëist dat er een certificering zou worden ingevoerd voor het boordpersoneel verantwoordelijk voor de veiligheid en een wetgeving voor de uitvoering e controle op de arbeidstijd, de rijtijden en rusttijden in het grensoverschrijdend verkeer.
17. In het kader van de Europese actiedag van de spoorwegwerknemers op 13 april 2010 te Lille in Frankrijk heeft het Europees Spoorwegagentschap een delegatie van ETF ontvangen. ETF heeft het Europees Spoorwegagentschap gevraagd de Europese autoriteiten te wijzen op de gevaren die er zijn voor de veiligheid van het spoor in Europa. Het Europees Spoorwegagentschap heeft telkens opnieuw de voorstelling van het rapport, gevraagd door de Commissie, over de certificering van het boordpersoneel uitgesteld. ETF heeft het Europees Spoorwegagentschap gevraagd om dit rapport dringend voor te stellen aan de Commissie en een procedure voor te stellen voor de certificering van het boordpersoneel.
18. Bij deze gelegenheid heeft ETF zijn wens uitgesproken dat niet enkel de interoperabiliteit van het spoor en de competitiviteit de bovenhand nemen op de veiligheid van de werknemers. ETF heeft ook zijn standpunt herbevestigd voor toegankelijke openbare geïntegreerde spoorwegdiensten. ETF heeft aan het Europees Spoorwegagentschap gevraagd grote aandacht te schenken en de nodige garanties te verzekeren voor het inzetten van voldoende personeel, goede arbeidsomstandigheden en goed gekwalificeerd personeel om de veiligheid op het spoor te waarborgen.

19. ETF heeft op een bijeenkomst van april 2010 het besluit genomen de spoorwegveiligheid prioritair op te nemen in het activiteitenprogramma. De zware ongevallen op het spoor in Viareggio in Italië in 2009 en Buizingen in België in maart 2010 hebben de noodzaak aangetoond om zich te concentreren op de spoorwegveiligheid. ETF zal daarover een syndicaal rapport samenstellen dat zal worden overgemaakt aan het Europese parlement en de Europese Commissie naar aanleiding van een publieke voorstelling.
20. Oktober 2010, ETF maakt melding dat het Europese Spoorwegagentschap, met een jaar vertraging, zijn rapport met bijhorende aanbevelingen betreffende de certificering van het boordpersoneel met veiligheidstaken heeft overgemaakt aan de Commissie. Volgend het Europese Spoorwegagentschap is er geen nood aan een Europese certificering en stelt voor – indien het bestaat - om enkel een attest af te leveren als bewijs dat het boordpersoneel hebben deelgenomen aan een opleiding over de veiligheid van de reizigers. ETF heeft dit voorstel verworpen en dringt aan op een certificering voor het boordpersoneel zoals dit voor de treinbestuurders bestaat. De Commissie heeft het advies van het Europese Spoorwegagentschap gevraagd en stelt aan het Europees parlement de Raad voor om in het kader van het 4^{de} spoorwegpakket een attest af te leveren vanaf 30 januari 2013.

Europese projecten

Werkgelegenheid in het kader van de demografische veranderingen

21. De gemiddelde leeftijd van de werknemers in de spoorwegondernemingen van West-Europa schommelt rond de 45 jaar en zal de leeftijd van 50 jaar bereiken over 10 jaar. Het gezamenlijke project van de sociale partners ETF, CER (Koepel van spoorwegondernemingen) en EIM (Infrastructuurbeheerders) hebben zich gebogen over de problematiek van het levenlang leren en de gezondheid van ouder wordende werknemers. Ook het probleem van aanwerving van jonge werknemers in de spoorwegsector kreeg de nodige aandacht. Net zoals de andere transportmodi heeft ook het spoor heel wat aan aantrekkelijkheid ingeboet. Op 7 oktober 2010 ging te Brussel, in aanwezigheid van meer dan 100 vertegenwoordigers van de werknemers en werkgevers, de finale conferentie door van het project. Aan het eind van 2010 werd een “Gids met goede praktijken” gepubliceerd. (<http://www.itfglobal.org/etf/rw-demographic-change.cfm>)

Akkoord arbeidsomstandigheden mobiel personeel in grensoverschrijdende diensten

22. Januari 2004, CER en ETF ondertekenen een Europees akkoord over de arbeidsomstandigheden van het mobiele personeel in grensoverschrijdende diensten. Dit akkoord wordt in 2005 omgezet in een Europese Richtlijn (Richtlijn 2005/47/EG). Deze richtlijn moest door de lidstaten in nationale wetgeving of in sociale akkoorden worden omgezet ten laatste in 2008. Gedurende de periode 2009-2010 hebben CER en ETF een gezamenlijk project opgestart om te onderzoeken, controleren en te evalueren over de toepassing van het akkoord in de nationale wetgevingen en sociale akkoorden. Het definitieve rapport van het project van de sociale dialoog is beschikbaar in het Engels, Italiaans, Frans en Duits vanaf de tweede helft van het jaar 2010. (<http://www.itfglobal.org/etf/ETF-CER-implementation-and-evaluation-study.cfm>)

23. Eind 2011 wordt een studie gepubliceerd over de gevolgen van het toepassen van het akkoord CER/ETF “arbeidsomstandigheden mobiel personeel in grensoverschrijdende diensten” (Richtlijn 2005/47/EG). Deze studie werd opgelegd door de Europese Commissie na het falend overleg over de onderhandelingen van clause 4 van het akkoord (aantal opeenvolgende rusten buitenhuis). De Commissie heeft deze studie als basis genomen voor haar rapport aan de Raad en het Europees parlement dat werd gepubliceerd in 2012. De Commissie heeft er bij de sociale partners op aangedrongen het overleg opnieuw op te starten en onderhandelingen op te starten over clause 4.

European Rail Traffic Management System (ERTMS) en de gevolgen voor het personeel

24. 2009, een nieuw syndicaal project genaamd “European Rail Traffic Management System (ERTMS) en de gevolgen voor het personeel” wordt opgestart. ERTMS is nieuwe technologie die een volledig inter-operabel spoorwegnet moet mogelijk maken. Volgens de promotoren biedt dit systeem meer voordelen op gebied van veiligheid, vermindering van de onderhoudskosten en de capaciteit op het Europese spoorwegnet.
25. Op vraag van ETF werd onder het voorzitterschap van de Italiaanse vakbond FILT-CGIL een nieuw project opgestart die de eventuele positieve en negatieve impact bestudeert van het nieuwe systeem op de arbeidsomstandigheden van het betrokken spoorwegpersoneel.
26. Op 4 en 5 maart 2010 wordt een conferentie georganiseerd met als thema “ ERTMS begrijpen”. Deze conferentie heeft nieuw informatie over deze nieuwe technologie opgeleverd en analyse uitgaande van de werknemers en de vakbonden. Verschillende specialisten werden op de conferentie uitgenodigd. Vertegenwoordigers van de leverancier (UNIFE), spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders, de Europese Commissie en de coördinator ERTMS Karel Vinck. Ook waren verschillende vertegenwoordigers van het terrein uitgenodigd (treinbestuurders, verkeersleiding, onderhoudspersoneel en ingenieurs). Iedereen heeft de mogelijkheid gekregen om zijn mening uit te wisselen en daardoor een betere kijk te krijgen over de toepassing van het nieuwe systeem voor het spoorwegpersoneel.
27. De finale conferentie van het syndicale project ging door in januari 2011. Het rapport is te consulteren op de website van ETF: <http://www.itfglobal.org/etf/etf-3564.cfm>

Betere vertegenwoordiging en integratie van vrouwen in de spoorwegsector

28. Het project WIR “Betere vertegenwoordiging en integratie van vrouwen in de spoorwegsector” ging van start in december 2010. ETF was in naam van de Europese sociale partners leider van het project. Bedoeling van het project was een evaluatie te maken over de toepassing van de gezamenlijke aanbevelingen van CER en ETF uit 2007 die het resultaat waren van een voorgaand project van de sociale dialoog in 2004-2005. Kwamen ook aan bod: de verschillen in salaris tussen mannen en vrouwen, loopbaanmogelijkheden, evenwicht werk – privé en de mogelijkheden om vrouwen aan te trekken en te behouden in de spoorwegsector.

29. Een eerste thematische werkgroep “Hoe vrouwen aantrekken en behouden in technische beroepen” ging door in Berlijn in april 2011. Een tweede werkgroep, georganiseerd in juni 2011 te Brussel, behandelde de onderwerpen arbeidsomstandigheden en evenwicht werk – privé. Vertegenwoordigers van 10 spoorwegondernemingen uit 7 landen en vertegenwoordigers van vakbonden uit 9 landen hebben aan deze werkgroepen deelgenomen. De conclusies van de beide werkgroepen werden behandeld in een derde werkgroep die plaats had in december 2011. Tijdens deze werkgroep werden ook de verschillen in salaris tussen mannen en vrouwen en de loopbaanmogelijkheden voor vrouwen behandeld.
30. De finale conferentie van het project ging door op 18 en 19 april 2012. Dit gezamenlijke project van ETF, CER en EIM heeft geleid tot de publicatie van “Gids goede praktijken” en van een vergelijkende studie (<http://www.itfglobal.org/etf/etf-3556.cfm>). De Europese sociale partners zijn overeengekomen om een jaarlijks rapport op te stellen over de evolutie van de werkgelegenheid van vrouwen in de spoorwegsector.

Veiligheid en het gevoel van onveiligheid in het openbaar vervoer via het spoor

31. December 2011, de sociale dialoog van de spoorwegsector leidt het project ‘veiligheid en het gevoel van onveiligheid in het reizigersverkeer per spoor’ in.
32. De Europese sociale partners ETF en CER verklaren zich akkoord een gezamenlijk project te lanceren dat is gewijd aan de onveiligheid en het geweld van derde partijen in de spoorwegsector en erkennen dat het gaat om een groeiende problematiek die een negatieve weerslag heeft op het belang van beide partijen.
33. De finale conferentie van het project gaat door te Brussel op 5 december 2012. De vertegenwoordigers van ETF en CER ondertekenen er de gezamenlijke aanbevelingen “Verhogen van de veiligheid en het veiligheidsgevoel tegen geweld uitgevoerd door derden in de Europese spoorwegsector” (<http://itfglobal.org/etf/rw-aggressions-insecurity.cfm>).

Identificatie van psychosociale risico’s in de spoorwegsector

34. ETF en CER hebben een gezamenlijk project ingeleid over de psychosociale risico’s in de spoorwegsector. Het doel van het project is de specifieke risico’s van de spoorwegsector te bepalen en gezamenlijke aanbevelingen op te stellen. Voor ETF is het belangrijk dat een deel van het project wordt besteed aan de gevolgen van de herstructureringen op de gezondheid van de werknemers.
35. Het project omvat volgende objectieven: een algemeen beeld te krijgen van de psychosociale risico’s in de spoorwegsector, bepalen van specifieke risico’s voor ieder beroep, de werknemers sensibiliseren voor de psychosociale risico’s en hen informeren over het thema, de vertegenwoordigers van de ondernemingen en de werknemers motiveren om preventieve actie te ondernemen, gezamenlijke aanbevelingen opstellen.
36. Drie thematische werkgroepen zullen worden georganiseerd: hoe de psychosociale risico’s in de spoorwegsector bepalen, de stress voortvloeiend uit de werkzaamheden in de sector, pesten en geweld op het werk, de gevolgen van de herstructurering op de gezondheid van de werknemers.
37. Het project voorziet in twee publicaties: een gids met goede praktijken en een andere gericht aan de directies met een voorstelling van het fenomeen psychosociale risico’s en hun

indicatoren, de specifieke risico's voor de sector alsook de methoden om de impact van de psychosociale risico's in een onderneming te bepalen, hoe een beheerspolitiek te introduceren in het personeelsbeleid die moet toelaten de psychosociale risico's te voorkomen in een onderneming. De resultaten worden gepubliceerd in 2013.

Sociale aspecten en bescherming van het personeel in geval van verandering van spoorwegoperator

38. Dit gezamenlijk project van CER/ETF heeft tot doel een overzicht te geven van de juridische situatie en de sociale bescherming in het kader van een openbare aanbesteding voor diensten bestemd voor vervoer van reizigers via het spoor en de bescherming van het personeel in geval van verandering/overname van operator. Via dit project buigt ETF zich over deze problematiek en evalueert wat er in de lidstaten is gebeurd waar de markt al open is en die ervaring hebben met concurrentiële aanbestedingen en veranderingen van operatoren.
39. De eerste werkgroep van dit project ging over het juridische en contractuele kader dat bestaat op nationaal en Europees niveau en die tot doel hebben gelijke concurrentiële condities te waarborgen op het sociale gebied en de arbeidsomstandigheden op de markt van openbaar reizigersvervoer op het ogenblik van de publicatie van een lastenkohier door de competente overheid. Een tweede werkgroep ging over de bescherming van de werknemers en/of de overgang van werknemers in geval van verandering van operator in het openbaar reizigersvervoer. De finale conferentie is voorzien voor september 2013 te Brussel.

Werkgroep Europese goederencorridors

40. De Europese Commissie heeft Reglement 913/2010/EG goedgekeurd ter bevordering van het grensoverschrijdende goederenvervoer per spoor door de inrichting van 9 goederencorridors. Dit objectief werd opgenomen in het Witboek over transport.
41. In deze context is het syndicale project "Werken op de corridors van het goederenvervoer per spoor" (WOC) van start gegaan in november 2012. Dit heeft tot doel de capaciteit te versterken van de spoorvakbonden om te anticiperen op de commerciële evolutie van het goederenvervoer per spoor en de weerslag op de werkgelegenheid en de sociale condities op drie geselecteerde goederencorridors. Het is de bedoeling om een grensoverschrijdende samenwerking te organiseren op deze corridors om controle te kunnen uitoefenen, de sociale condities van de werknemers te waarborgen en te verbeteren. Een deel van het project zal worden besteed aan de strategische terminals (haven/spoor, weg/spoor...) om de samenwerking te verbeteren tussen de vakbonden van de verschillende transportmodi.

Andere activiteiten van ETF

Adviserende werkgroep van de treinbestuurders

42. De treinbestuurders beoefenen een specifiek beroep in de spoorwegsector. De treinbestuurders, zoals het boorpersoneel, vertegenwoordigen de professionele groep in de sector die direct deelnemen aan grensoverschrijdende diensten en kunnen worden geconfronteerd met problemen van sociale dumping. In sommige gevallen, zoals voor de

Richtlijn 2007/59/EG betreffende de certificering van treinbestuurders die treinen besturen in het spoorwegsysteem van de Gemeenschap, bestaat er een specifieke Europese reglementering.

43. Om deze reden heeft ETF in april 2012 beslist een adviserende werkgroep treinbestuurders op te richten. Deze werkgroep heeft enkele een adviserende rol; de beslissingen worden genomen door ETF. De groep heeft een voorzitter en een uitvoerend bureau aangesteld. De werkzaamheden worden mee gefinancierd door de participerende landen.
44. Twee vergaderingen zijn doorgegaan op 28 juni en 5 november 2012

Adviserende werkgroep van de treinbegeleiders

45. Het boordpersoneel (treinbegeleiders, ander personeel in de treinen) hebben specifieke noden en prioriteiten binnen de spoorwegsector. Bijvoorbeeld, ETF eist een Europese certificering voor het boordpersoneel verantwoordelijk voor de veiligheid.
46. Daarom heeft ETF beslist in april 2012 een adviserende werkgroep treinbegeleiders op te richten. Deze werkgroep heeft enkele een adviserende rol; de beslissingen worden genomen door ETF. De groep heeft een voorzitter en een uitvoerend bureau aangesteld. De werkzaamheden worden mee gefinancierd door de participerende landen.
47. De 1^{ste} twee vergaderingen zijn doorgegaan op 11 september 2012 en 12 februari 2013. De werkgroep heeft als opdracht de specifieke beroepsgebonden materie te bestuderen en ETF te adviseren over de beslissingen die een weerslag kunnen hebben op het boordpersoneel.

Evaluatie mandaat 2009-2013

48. De spoorwegsector ondervindt een continue druk van de neoliberale politiek van de Europese Commissie die voor objectief heeft de sector totaal te fragmenteren en te liberaliseren. Bij de herziening van het 1^{ste} spoorwegpakket is ETF er in geslaagd de minimale dienstverlening in geval van staking te verwerpen, de nieuwe poging tot scheiding van geïntegreerde spoorwegondernemingen en de liberalisering van het nationale reizigersverkeer af te wenden. ETF heeft zich daarnaast zeer actief getoond bij de organisatie van projecten, enerzijds met de vakbonden, anderzijds in het kader van de Europese sociale dialoog. Deze projecten hebben diverse belangrijke dossiers op het Europese niveau behandeld en hebben informatie opgeleverd en werkinstrumenten die door de leden van ETF kunnen worden gebruikt in hun syndicale politiek en in de nationale sociale dialogen.

Toekomstperspectieven

49. Het 4^{de} spoorwegpakket van 30 januari 2013 is een nieuwe uitdaging voor de sectie spoorwegen in de loop van het komende mandaat en dwingt de sectie in een defensieve houding en creëert de noodzaak tot reactie. Het Europese juridische kader dat de afgelopen 10 jaren werd gecreëerd heeft de sector dusdanig gewijzigd dat de sectie genooddaakt is zich te concentreren op een concrete politiek over de controle van de evolutie en middelen te ontwikkelen om de negatieve effecten te bestrijden, onder ander door versterking van de

syndicale capaciteit en door een hogere graad van syndicalisatie. De versterking van de Europese sociale dialoog is een belangrijk onderdeel van dit streven. De sectie wenst een duurzame politiek aan te nemen door zijn eigen prioriteiten te definiëren zoals de verdere uitwerking van de syndicale grensoverschrijdende samenwerking in Europa, in het bijzonder wat betreft de politiek van collectieve onderhandelingen en gemeenschappelijke ondersteunende diensten.