



Het 4^{de} spoorpakket.

ONZE TOEKOMST IS IN GEVAAR!



**ETF roept al het spoorwegpersoneel in Europa op tot actie
OP 25 FEBRUARI 2014 VAN 13.00U TOT 15.30U IN STRAATSBURG.**

Waarom deze oproep tot actie?

Eind februari stemt het Europese Parlement het 4^{de} spoorpakket. Het wordt de eerste belangrijke beslissing voor een van de twee Europese wetgevers (de andere is de Raad van de Europese ministers van Vervoer). Dit pakket omvat zes Europese wetten, die bindend zijn voor de EU-lidstaten. Ze leggen de toekomstige voorwaarden op voor de spoorsector en dus ook voor het spoorwegpersoneel.

Wat staat op het spel?

In de politieke pijler van dit 4^{de} pakket stelt de Europese Commissie voor om de markten open te stellen en de concurrentie in te voeren voor het nationale reizigersvervoer. Strenge voorwaarden voor de organisatie van de geïntegreerde ondernemingen brengen het bestaan van historische spoorwegondernemingen in het gedrang.

De Commissie Vervoer (TRAN) van het Europese Parlement wijzigt met de stemming van 17 december 2013 sommige bepalingen gedeeltelijk, maar bevestigt hoofdzakelijk de benadering van de commissie:

- Liberalisering van het nationale reizigersvervoer en in het bijzonder van het hogesnelheidsvervoer (liberalisering open access) tegen 2022,
- De openbare spoorwegdiensten sneller en eenvoudiger in mededinging brengen (scheiding van de overeenkomsten, toegang tot het rijdende materiaal door overheveling van het financiële risico naar de overheden, strikte voorwaarden voor het rechtstreeks gunnen van opdrachten van openbare dienstverlening met alle bevoegdheden voor de commissie om de criteria te bepalen.
- Voorrang aan de scheiding tussen de infrastructuurbeheerder en de exploitatie door strengere voorwaarden voor de geïntegreerde spoorwegondernemingen

Een positief aspect van de stemming van 17 december: de commissie TRAN van het Europese Parlement heeft



het sociale deel van het OPS-reglement (verplichtingen openbare dienstverlening) versterkt door de bevoegde instanties te verplichten om sociale normen te eisen in de aanbestedingen en /of voor de overheveling van personeel in geval van verandering van operator.

Heel negatief: de Commissie TRAN heeft een “overweging” ingediend over de kwestie van de **minimale dienstverlening in geval van staking**. Dit is een aanval tegen een grondrecht; **het stakingsrecht!**

Welke gevolgen zou dit hebben voor het spoorwegpersoneel?

Kortom, met de uitbreiding van de concurrentie voor het nationale reizigersvervoer en de splitsing van de overgebleven geïntegreerde ondernemingen worden de privatisering en de druk voor een kostenvermindering, waaraan we in het verleden al het hoofd hebben moeten bieden, voortgezet, met de gekende gevolgen:

- Inkrimping van de personeelsbestande,
- Meer externalisering en onderaanneming
- Meer atypische en onzekere tewerkstelling
- Meer interimaire werkkrachten
- Grotere werklast en meer druk
- Meer flexibiliteit in het werk, meer onderbroken werk en meer overuren.

Onvermijdelijk gaat dit ten koste van de veiligheid en de kwaliteit van de dienstverlening.

Door de concurrentie van de open toegang van het reizigersvervoer zijn de rendabele lijnen fel gegeerd. Daardoor worden 2 of 3 operators aan de hand van het prijzenaanbod rechtstreekse concurrenten op dezelfde lijn.

De werkomstandigheden, de kwaliteit van de dienstverlening en de veiligheid komen in het gedrang, zowel voor de nieuwe als voor de oude operator. Beiden bepalen hun prioriteiten betreffende te realiseren winst. Het door de operatoren verwachte verlies dreigt de minder rendabele treinen en de treinen buiten de piekuren te doen verdwijnen. Het spreekt voor zich dat de reizigers erbij zouden winnen op de rendabele lijnen, maar erbij zouden verliezen op de andere. Bovendien gaat de overheid meer moeten ophoesten om hetzelfde aanbod in stand te houden in streken met de minste treinverbindingen.

Meer concurrerende aanbestedingen in de openbare vervoerdiensten tegenover de rechtstreekse gunning van de opdrachten van openbare dienstverlening: 2,3 of meer operatoren gaan een aanbesteding doen om een lijn of een groep van lijnen voor een welbepaalde periode te beheren. Gewoonlijk haalt de goedkoopste aanbesteding het contract binnen. De werknemers blijven in de onzekerheid. De goede arbeidsplaatsen worden vervangen door onzekere banen of werkposten worden volledig geschrapt. In het reizigersvervoer gaat vooral het boordpersoneel in gevaar zijn.

Het huidige statuut van het spoorwegpersoneel van de historische spoorwegoperatoren komt in het gedrang.

De Commissie Vervoer van het Europese Parlement heeft deze gevolgen erkend en een bepaling goedgekeurd, die de bevoegde overheden ertoe verplicht sociale normen in te voeren en/ of de nieuwe operator ertoe verplicht het personeel over te nemen in geval van verandering. Maar zijn deze reglementen wel sluitend?

De positie van de geïntegreerde spoorwegondernemingen: er is een dogmatische prioriteit om de infrastructuurbeheerder te scheiden van de productie, met het liberale idee dat dit de concurrentie aanwakkert. De geïntegreerde ondernemingen zullen altijd toegelaten blijven, maar onder uiterst bindende voorwaarden. Het spoorwegpersoneel zal hiervan het slachtoffer zijn. Het wordt moeilijker om de werkzekerheid te verzekeren, ook voor de werknemers die veiligheidstaken uitoefenen. Ook de werkomstandigheden handhaven en verbeteren wordt lastiger. Het recht op waardige werkomstandigheden voor al het spoorwegpersoneel gaat ernstig in het gedrang komen.

Wat willen wij van de parlementsleden?

- De verwerping van het voorstel om het reizigersvervoer te liberaliseren
- De verwerping van de verdere opsplitsing tussen de infrastructuurbeheerder en de productie en van het op de helling plaatsen van de geïntegreerde ondernemingen,
- De naleving van het recht van de lidstaten om de openbare vervoerdienst op de best mogelijke manier te organiseren, rekening houdend met de bijzondere noden van de burgers en streken,
- De verzekering dat de arbeidsrechten en werkomstandigheden van het spoorwegpersoneel beschermd worden, aangezien er minimale vereisten betreffende veiligheid, goede werking en een hoge spoordienstkwaliteit zijn
- Niet raken aan het stakingsrecht, verwerping van de invoering van de minimale dienstverlening in geval van staking,
- Niet vergeten dat de spoorwegdiensten openbare diensten zijn!

**WAT KUNNEN WE DOEN?
NAAR STRAATSBURG GAAN!!**



**OP 25 FEBRUARI 2014 LATEN WE HET EUROPESE PARLEMENT ONZE
STEM HOREN!**

Voor het EUROPESE PARLEMENT van Straatsburg, VAN 13.00U TOT 15.30U

**De ACOD - CGSP roept
het spoorwegpersoneel op om massaal deel te nemen.**