



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 15.12.2008
KOM(2008) 855 endelig

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL RÅDET

De økonomiske og sociale konsekvenser af aftalen indgået den 27. januar 2004 og knyttet som bilag til direktiv 2005/47/EF mellem arbejdsmarkedets parter om visse aspekter af betingelserne for anvendelse af mobile arbejdstagere, der udfører interoperable grænseoverskridende tjenester i jernbanesektoren

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL RÅDET

De økonomiske og sociale konsekvenser af aftalen indgået den 27. januar 2004 og knyttet som bilag til direktiv 2005/47/EF mellem arbejdsmarkedets parter om visse aspekter af betingelserne for anvendelse af mobile arbejdstagere, der udfører interoperable grænseoverskridende tjenester i jernbanesektoren

1. INDLEDNING

EU's politik vedrørende jernbanetransport, hvis andel på transportmarkedet er faldende, tager sigte på at skabe opsving inden for dette område ved at gøre jernbanetransport mere konkurrencedygtig inden for rammerne af den europæiske transportpolitik. EU har derfor vedtaget tre "jernbanepakker", som bl.a. vedrører åbning af de indenlandske markeder for godstransport og personbefordring ad jernbane samt interoperabiliteten i de transeuropæiske jernbanesystemer¹ for højhastighedstog og konventionelle tog.

Denne politik skal ledsages af sociale foranstaltninger bl.a. med det formål at beskytte mobile arbejdstagers sundhed og sikkerhed ved at undgå konkurrence, der udelukkende er baseret på forskelle i arbejdsvilkår. Derfor indgik Fællesskabet af de Europæiske Jernbaner (CER) og Det Europæiske Transportarbejderforbund (ETF) den 27. januar 2004 en aftale (i det følgende benævnt "aftalen") om visse aspekter af betingelserne for anvendelse af mobile arbejdstagere, der udfører interoperable grænseoverskridende tjenester i jernbanesektoren. Denne aftale indeholder bestemmelser om mindstekrav vedrørende arbejdsvilkår, køretid, pauser, daglig hvileperiode og ugentlig hvileperioder. Eftersom disse krav er mere specifikke forskrifter vedrørende tilrettelæggelse af arbejdstiden som omhandlet i artikel 14 i direktiv 2003/88/EF, finder det pågældende direktiv ikke anvendelse på disse særlige punkter. Den 18. juli 2005 vedtog Rådet direktiv 2005/47/EF (i det følgende benævnt "direktivet"), som gør aftalen bindende i alle medlemsstater af EU.

Den frist, som medlemsstaterne havde til efter høring af arbejdsmarkedets parter at vedtage de nødvendige love og administrative bestemmelser til gennemførelse af dette direktiv, udløb den 27. juli 2008.

Under drøftelserne af direktivet var artikel 4 i aftalen genstand for særlig opmærksomhed. I denne artikel er det fastsat, at en daglig hvileperiode uden for hjemmet skal følges af en daglig hvileperiode i hjemmet, men arbejdsmarkedets parter har dog på jernbanevirksomhedsniveau eller på nationalt plan mulighed for at indlede forhandlinger om to på hinanden følgende hvileperioder uden for hjemmet. Visse delegationer har udtrykt for frygt for, at disse bestemmelser vil bremse udviklingen inden for den pågældende sektor på grund af længden af visse strækninger og den tid, det tager at afvikle togdriften. I overensstemmelse med aftalens artikel 4 har de arbejdsmarkedsparter, som har undertegnet aftalen på europæisk niveau indledt forhandlinger af spørgsmålet om antallet af efterfølgende hvileperioder uden for hjemmet og om kompensation for hvileperioder uden for hjemmet.

¹ Togenes interoperabilitet vedrører deres mulighed for at køre på en hvilken som helst strækning på det internationale net.

For at overvåge den indvirkning, som aftalen og artikel 4 har på markedets udvikling, har Kommissionen i en erklæring i forbindelse med direktivets vedtagelse forpligtet sig til at aflægge rapport til Rådet under hensyn til de økonomiske og sociale konsekvenser af aftalen for virksomhederne og arbejdstagerne samt drøftelserne blandt arbejdsmarkedets parter af alle relevante emner inklusive artikel 4. Kommissionen har erklæret sig rede til at tage de nødvendige initiativer, såfremt arbejdsmarkedets parter indgår en ny aftale, ved at foreslå en ændring af direktivet.

For at underbygge denne meddelelse har Kommissionen bestilt en undersøgelse² hos en uafhængig ekspert, som har gennemført en omfattende høring blandt fem europæiske sektororganisationer³ og foretaget en analyse på grundlag af modeller, som foregriber udviklingen på jernbanemarkedet. Eksperten har ligeledes foretaget seks undersøgelser af nationale tilfælde⁴, som har givet mulighed for at konsultere ti jernbanevirksomheder samt seks fagforeninger, som er berørt på nationalt niveau.

Denne meddelelse til Rådet har til formål at indfri den forpligtelse, som Kommissionen indgik som led i erklæringen⁵ i forbindelse med vedtagelsen af direktiv 2005/47/EF. Der gives en beskrivelse af jernbanemarkedet og dets udvikling samt en redegørelse for de sociale udfordringer for de mobile arbejdstagere og almen praksis inden for sektoren. Endelig gøres der i meddelelsen et forsøg på at vurdere de økonomiske og sociale konsekvenser af aftalen for virksomhederne og de berørte mobile arbejdstagere. Der gøres ligeledes status over de igangværende forhandlinger mellem arbejdsmarkedets parter, herunder spørgsmålet om aftalens artikel 4. Sluttelig indeholder meddelelsen forslag til mulige retningslinjer for så vidt angår direktiv 2005/47/EF og aftalen mellem arbejdsmarkedets parter.

2. BESKRIVELSE AF MARKEDSSITUATIONEN

A) Økonomisk udvikling

På tidspunktet for den undersøgelse, der er blevet foretaget af den uafhængige ekspert (2008), var 62 jernbanevirksomheder aktive inden den internationale jernbanesektor i EU, nemlig 19 inden for passagertransport, 17 inden for godstransport og 23 inden for begge sektorer. Jernbanetransport af passagerer og gods har særlige karakteristiske træk, som adskiller det ene område fra det andet.

Størstedelen af passagertransporten varetages af nationale virksomheder eller forhenværende nationale virksomheder. For de nye private virksomheder er det vanskeligt at komme ind på markedet, eftersom det er nødvendigt at opnå en koncession til befordring af passagerer. Den internationale passagertrafik bliver først liberaliseret i 2010. De nye højhastighedslinjer

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. Rapporten findes på følgende adresse: http://ec.europa.eu/employment_social/labour_law/docs/2008/final_report_r08678_en.pdf

³ Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER - Det Europæiske Jernbanefællesskab); European Transport Workers' Federation (ETF - Det Europæiske Transportarbejderforbund); European Rail Infrastructure Managers (EIM); Autonome Lokomotivführer-Gewerkschaften Europa (ALE); European Rail Freight Association (ERFA).

⁴ Tyskland, Nederlandene, Ungarn, Rumænien, Det Forenede Kongerige og Frankrig.

⁵ PV/CONS 46, Addendum til udkast til protokol fra det 2676. møde i Rådet for Den Europæiske Union, der blev afholdt i Bruxelles den 18. juli 2005.

mellem de forskellige europæiske lande drives ofte af joint-ventures mellem de nationale virksomheder i de pågældende lande.

I 2005 kørte de fleste internationale passagertog mellem Paris, London, Bruxelles, Amsterdam og Ruhr-området. Der var ligeledes mange internationale jernbanetransporter i Alperne mellem Schweiz, Østrig og Norditalien. Ifølge trafikprognoser vil de hyppigst anvendte jernbaneforbindelser være de samme mellem 2005 og 2020. Transporttiden vil imidlertid blive reduceret på grund af en kraftig stigning i antallet af højhastighedsstrækninger. Antallet af mobile arbejdstagere (togførere og kontrollører), som var beskæftiget inden for den internationale passagertrafik i 2005, svarer til 5 563 fuldtidsjob (i det følgende benævnt FTÆ) og ventes at stige med 8 % indtil 2020.

Antallet af private virksomheder, der er aktive på det internationale marked for godstransport, er større end antallet af virksomheder på markedet for passagertransport. Mange nye økonomiske aktører kommer ind på markedet delvist på grund af dets liberalisering.

Hvad angår de anvendte ruter kørte de fleste internationale godstog i 2005 i korridoren mellem Nederlandene, Norditalien og Tyskland samt Centraleuropa og de baltiske lande. Ifølge prognoserne vil jernbanegodstransporten være mere intensiv i Europa i 2020, men især i landene i den nordvestlige del af Europa og i Centraleuropa. Antallet af togførere, som er beskæftiget inden for godstransporten i Europa i 2005, anslås til 4 677 FTÆ og ventes ifølge prognoserne at stige med 200 % til mere end 14 000 FTÆ i 2020. Disse tal kan ændre sig afhængigt af en eventuel ændring af fordelingen af køretiden eller en eventuel produktivitetsforøgelse som følge af udviklingen af jernbanetransportnettet, udviklingen af korridorer og signalsystemerne.

B) Udsigter på arbejdsmarkedet

Antallet af fuldtidsbeskæftigede inden for jernbanetransporten af både passagerer og gods udgør i dag 10 240 og ventes at stige med 98 % mellem 2005 og 2020, hvilket betyder, at der yderligere er brug for mere end 10 000 mobile arbejdstagere. Der kan derfor potentielt set opstå problemer på markedet, eftersom denne form for stillinger kræver særlige kvalifikationer og en lang uddannelse. Man må heller ikke glemme, at mange togførere på grund af en skæv alderspyramide går på pension inden for de næste ti år, uden at der er fundet afløsere, og det samtidig med at der forventes en stigende aktivitet. Det kunne i denne forbindelse være nødvendigt med en ekstra indsats fra arbejdsgivernes side således, at jobbet bliver mere attraktivt, især ved at forbedre arbejdsvilkårene.

3. KONSEKVENSERNE FOR DE MOBILE ARBEJDSSTAGERES SUNDHED OG SIKKERHED

A) Problematikken omkring sundhed og sikkerhed

Arbejdsvilkårene for de mobile arbejdstagere (togførere og kontrollører) inden for den internationale jernbanetransport kan være forbundet med en række erhvervsbetingede risici for sundheden og sikkerheden. Denne sektor er karakteriseret ved lange arbejdstider, natarbejde og uregelmæssige arbejdstider. Der er bl.a. risiko for, at det biologiske ur

ødelægges, at det sociale liv kommer ud af balance, og at der opstår mange andre psykiske og fysiske sygdomme, som er beskrevet i faglitteraturen⁶.

Det er kombinationen af de mange faktorer, som skal tages i betragtning i forbindelse med køretid, arbejdstid og hvileperioder, som gør det muligt at tilrettelægge arbejdet således, at det ikke går ud over de mobile arbejdstageres sundhed og sikkerhed.

En række faktorer, som direkte er knyttet til arbejdstiden, er omhandlet i aftalen mellem arbejdsmarkedets parter. Det drejer sig om køretid, ugentlig arbejdstid, pauser, længden på den forudgående søvn og søvnkvaliteten, dag- eller natarbejde, køretidens begyndelse, arbejdstidens regelmæssighed og forudsigelighed, antallet af efterfølgende arbejdsopgaver samt arbejdstidens tilrettelæggelse.

Hertil kommer andre særlige forhold ved arbejdsvilkårene som f.eks. arbejdets monotoni, fysiske og psykiske belastninger samt miljøfaktorer (støj, lys, klima). Endelig må man ikke glemme, at det har betydning, om arbejdstageren selv kan tilrettelægge sin arbejdstid (arbejdsopgave og pauser), og at selve de karakteristiske træk ved arbejdstageren (alder, køn, livsstil, osv.) er en afgørende faktor.

De foreliggende undersøgelser og den kvalitative undersøgelse, der er blevet foretaget i marken (interview af arbejdsgivere og fagforeninger)⁷ viser, at de erhvervsricisi, som nævnes oftest, er lang køretid efterfulgt af lang arbejdstid; manglen på pauser under og mellem arbejdsopgaverne; uforudsigelig arbejdstid samt natarbejde, arbejde tidligt om morgenen og weekendarbejde. Hertil kommer, især hvad angår grænseoverskridende transport, dårlige arbejdsvilkår, stort tidspres for at overholde tidsplanen og arbejdets monotone karakter.

B) Oversigt over arbejdstidens tilrettelæggelse i jernbanevirksomhederne

Ifølge de interview, der er blevet gennemført på nationalt niveau, ser det ud til, at de europæiske jernbanevirksomheders praksis med hensyn til køretid og hvileperiode allerede er i overensstemmelse med de vigtigste bestemmelser i aftalen.

De nationale bestemmelser eller kollektive overenskomster, som var gældende inden aftalens indgåelse, giver i visse tilfælde en bedre beskyttelse end aftalen. Dette vil naturligvis først blive bekræftet eller afkræftet, når Kommissionens tjenestegrene har foretaget en tilbundsående analyse af medlemsstaternes gennemførelse af direktiv 2005/47/EF. Der mindes om, at datoen for, hvornår direktivet skal være gennemført, er den 27. juli 2008, og der er derfor ved at blive foretaget en vurdering af gennemførelsen.

På grundlag af de oplysninger, som er blevet indsamlet hos jernbanevirksomhederne om tilrettelæggelsen af arbejdstiden i praksis, kan det konstateres, at den gennemsnitlige arbejdsuge er på mellem 35 og 40 timer for både passager- og godstransport. I aftalen er køretiden begrænset til 9 timer om dagen og 8 timer om natten. I gennemsnit er der tale om en arbejdstid på mellem 8 og 10 timer og en køretid på mellem 6,5 og 10 timer. De fleste jernbanevirksomheder overholder reglerne vedrørende de daglige mindstehvileperioder (8 ud af 10 adspurgte).

⁶ Se rapport TNO, bilag 6, s. 49.

⁷ Se rapport TNO, bilag 8, s. 73 ff.

Hvad angår reglen om en daglig hvileperiode i hjemmet efter en daglig hvileperiode uden for hjemmet (artikel 4 i aftalen) mener 5 ud af 10 virksomheder, at det ikke altid er muligt at overholde denne regel (og i et tilfælde, at det er umuligt). Det fremgår, at virksomhederne kan følge tre forskellige strategier for at bringe sig i overensstemmelse med denne regel:

- Hjemtransport af personalet efter en arbejdsopgave;
- omorganisering af arbejdstiden således, at personalet altid afslutter arbejdsopgaverne hjemme;
- fordeling af personalet i forskellige regioner eller forskellige lande (for at arbejdstageren skal tilbagelægge en kortere strækning). Det bør bemærkes, at der også kan være tale om en tvungen anvendelse af denne løsning, eftersom togførerne ikke har alle de nødvendige tilladelser til at arbejde i alle transitlandene.

Overholdelsen af denne del af aftalen ser ud til at være mere problematisk for godstransporten, som er mindre regelmæssig og mere udsat for uforudsete begivenheder, end for passagertransporten; endvidere er godstransporten ikke prioriteret i forhold til passagertransporten, hvilket kan give anledning til mange forsinkelser.

Virksomhederne ser ud til at sørge for tilstrækkeligt med pauser under arbejdsopgaverne i overensstemmelse med artikel 5. Det ser imidlertid ud til, at det ikke altid er muligt for arbejdstageren at tage deres pause på nøjagtigt det tidspunkt, hvor det er nødvendigt, og forlade deres arbejdssted for at hvile sig.

4. AFTALENS VIRKNINGER

A) Aftalens sociale virkninger

Aftalens sociale virkninger vedrører først og fremmest konsekvenserne for arbejdets kvalitet (kvaliteten i arbejde, der udføres) samt sundheden og sikkerheden på arbejdspladsen, som er de to vigtigste mål. Andre aspekter som f.eks. sammenhæng mellem arbejdsliv og familieliv, lige muligheder og oprettelse af nye arbejdspladser inden for sektoren bør også undersøges.

Eftersom de gældende regler allerede ser ud til at stemme overens med bestemmelserne i aftalen, vil de sociale konsekvenser heraf sandsynligvis på kort sigt være begrænsede. I henhold til aftalen er den maksimale køretid 9 timer i forbindelse med en arbejdsopgave om dagen og 8 timer i forbindelse med en arbejdsopgave om natten, samt 80 timer i en periode på to uger. Til gengæld er der ikke fastsat en nøjagtig grænse for den ugentlige arbejdstid. I forbindelse med aftalens gennemførelse bør det sikres, at medlemsstaterne ikke tenderer mod at anvende mindstekrav vedrørende køretid, hvilket vil forlænge den ugentlige arbejdstid, som der ikke er fastsat en øvre grænse for. Reglen om garanti mod forringelser (aftalens artikel 9 og direktivets artikel 2, stk. 2) skal i princippet forhindre denne eventuelle "uheldige virkning". De grænser, der er fastsat i aftalen vedrørende arbejdsopgaver om natten og mindstehvileperioder, skulle gerne være til fordel for de mobile arbejdstagere.

Hvad angår artikel 4 og reglen om at lade en daglig hvileperiode uden for hjemmet efterfølge af en daglig hvileperiode i hjemmet er der delte meninger om de sociale konsekvenser. Denne bestemmelse i aftalen er helt klart en fordel, når det gælder en bedre sammenhæng mellem arbejdsliv og familieliv. Til gengæld er der ikke tale om en lige så indlysende fordel for sundheden og sikkerheden, eftersom det af faglitteraturen på området fremgår, at

søvnkvaliteten er vigtigere end hvilestedet; selv i hjemmet kan arbejdstagerne få problemer med søvnkvaliteten, hvis der ikke er tilstrækkeligt stille. Visse fagforeninger så i øvrigt gerne, at aftalen var mere præcis med hensyn til kvaliteten af hvilestedet. Med hensyn til antallet af konsekutive hviledage uden for hjemmet ser det ud til, at arbejdstagerne, hvis antallet skal sættes op, ønsker at kunne vælge mellem forskellige former for kompensation (lønkompensation, flere feriedage). Dette ønske deles ligeledes af de fleste af de virksomheder, som er blevet spurgt. I dette særlige tilfælde begrænser aftalen mulighederne for at imødekomme eventuelt mere forskelligartede og mere personlige behov med hensyn til arbejdsforhold. Endelig er der en risiko, såfremt de mobile arbejdstagere får arbejdsopgaver på mindre varierede strækninger, fordi det ikke er muligt at være langt fra hjemmet i en lang periode.

Hvis de ansatte fik større indflydelse på tilrettelæggelsen af deres arbejdstid, ville der være færre negative konsekvenser for balancen mellem arbejdsliv og privatliv. Den sociale dialog inden for virksomheden eller hensynet til personlige ønsker vedrørende arbejdstid kunne være en fordel set ud fra dette synspunkt.

Halvdelen af de fagforeninger og virksomhedsrepræsentanter, som er blevet spurgt, ser ud til at være af den opfattelse, at aftalen har en positiv indvirkning både på arbejdets kvalitet og på de mobile arbejdstageres sundhed og sikkerhed. De fleste af de andre kan ikke se nogen virkninger. Hvad angår sammenhængen mellem arbejdsliv og privatliv kan flertallet af adspurgte fagforeninger ikke se nogen særlige virkninger.

Med hensyn til spørgsmålet om, hvorvidt aftalen har indvirkning på skabelse af nye arbejdspladser inden for jernbanesektoren, er flertallet af de adspurgte personer af den opfattelse, at der vil være en positiv virkning eller slet ingen virkning. Visse virksomheder mener, at de vil være nødsaget til at ansætte mere personale som følge af aftalens gennemførelse. Det ser imidlertid ud til, at det vil være den forventede vækst inden for sektoren, som vil gøre det nødvendigt for virksomhederne at ansætte mere personale, og/eller som vil give dem en produktivitetsforøgelse.

B) Aftalens økonomiske virkninger

Jernbanetransportens økonomiske sektor forventes at udvikle sig i hele Europa indtil 2020. I denne forbindelse er det interessant at analysere, om aftalen kan have indvirkning på denne udvikling især på driftsomkostningerne, virksomhedernes drift og innovationen.

Ifølge et overslag, som er baseret på en særlig model for økonomiske fremskrivninger inden for jernbanesektoren, udgør udgifterne til personaleressourcer i forbindelse med en grænseoverskridende godstransportoperation 8,5 % af de samlede driftsomkostninger. De øvrige og større omkostninger vedrører udgifter til trækraft, vogne, infrastruktur, brændstof, administration og forsikring. Eftersom personaleomkostningerne er relativt små sammenlignet med de øvrige driftsomkostninger, vil aftalen sandsynligvis ikke få indflydelse på driften af strækningerne i fremtiden.

Inden for sektoren er der flere faktorer, som påvirker udviklingen af strækninger som f.eks. nye teknologier, større infrastrukturkapacitet, bedre driftskompatibilitet, osv. Fastsættelsen af en maksimal køretid pr. person udgør kun en meget lille del af den samlede udvikling inden for sektoren. Det er vigtigt at understrege, at en mobil arbejdstager har brug for de nødvendige tilladelser for at kunne udføre en interoperabel grænseoverskridende tjeneste. Eftersom reglerne om køretid og hvileperioder allerede på nationalt niveau ser ud til at være i

overensstemmelse med bestemmelserne i direktivet eller giver en bedre beskyttelse, kan man endvidere formode, at aftalen kun vil få begrænsede økonomiske virkninger.

Globalt set ser de forskellige aktører inden for sektoren ret positivt på aftalens økonomiske virkninger. De berørte nationale parter anser det for positivt, at aftalen fastsætter fælles rammer og klare regler for alle de implicerede aktører.

På grundlag af interviews med arbejdsgivere og fagforeninger ser det ud til, at reglen om, at en hvileperiode uden for hjemmet skal efterfølges af en hvileperiode i hjemmet (artikel 4), giver anledning til de største problemer for godstransportvirksomhederne. 5 ud af de 6 adspurgte godstransportvirksomheder er ikke altid i stand til at bringe deres ansatte hjem efter en hvileperiode uden for hjemmet. Virksomhederne tilrettelægger undertiden arbejdsopgaverne således, at førerne arbejder en hel uge og kun er hjemme i weekenden. Det er dog vanskeligt at vurdere, i hvilket omfang disse eksempler er repræsentative. Godstransportvirksomhederne oplyser perioder uden for hjemmet, som går fra 3 dage til 2 eller 3 uger. Det bør imidlertid bemærkes, at ingen fagforeninger har kendskab til perioder uden for hjemmet, som overstiger 2 dage.

Disse forskellige former for praksis vil ikke længere kunne finde sted efter aftalens gennemførelse. Visse jernbanevirksomheder skal ændre deres personalepolitik for fortsat at kunne drive visse ruter. Der vil helt sikkert være ekstraudgifter til ansættelse af nyt personale og til bedre hvilefaciliteter på transportruten, eller der skal ske en produktivitetsforøgelse. Meget få virksomheder har på internt niveau indledt forhandlinger om to efterfølgende hviledage uden for hjemmet, således som det er tilladt i henhold til aftalen. Det ser ud til, at de afventer mere præcise regler på EU-niveau for at kunne vurdere, hvordan arbejdet kan tilrettelægges.

Hvad angår fremtidige ansættelser er det snarere i virksomhedernes interesse at udvikle nye strategier i samarbejde med deres personale for at nå frem til en række foranstaltninger, som kan forbedre arbejdets kvalitet på et arbejdsmarked, som mere og mere kommer under pres.

5. RESULTATET AF FORHANDLINGERNE

I overensstemmelse med aftalens artikel 4 har arbejdsmarkedets parter på EU-niveau indledt nye drøftelser om spørgsmålet om antallet af efterfølgende hviledage uden for hjemmet samt spørgsmålet om kompensation for hvileperioder uden for hjemmet.

For bedre at kunne varetage de private godstransportvirksomheders interesser under forhandlingerne af aftalen har Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER) besluttet at lade en repræsentant for European Rail Freight Association (ERFA) indgå i CER's delegation.

Forhandlingerne er stadigvæk i gang. Et af de problemer, som arbejdsmarkedets parter har påpeget, er manglen på oplysninger om interoperabel grænseoverskridende transportvirksomhed. De undertegnende parter havde forpligtet sig til at foretage en evaluering af aftalens bestemmelser to år efter aftalens undertegnelse (artikel 11) på baggrund af de første erfaringer med udvikling af interoperabel grænseoverskridende transport, men denne evaluering er ikke afsluttet.

6. STATUS VEDRØRENDE MEDLEMSSTATERNES GENNEMFØRELSE AF DIREKTIVET

I henhold til direktivets artikel 5 skal medlemsstaterne efter høring af arbejdsmarkedets parter sætte de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme direktivet senest den 27. juli 2008. De kan ligeledes sikre sig, at arbejdsmarkedets parter inden denne dato har indført de nødvendige bestemmelser ad aftalemæssig vej. Medlemsstaterne skal straks tilsende Kommissionen teksten til sådanne bestemmelser.

Kommissionens tjenestegrene er i færd med at kontrollere direktivets gennemførelse. På nuværende tidspunkt undersøger Kommissionen, om medlemsstaterne har fremsendt gennemførelsesbestemmelserne, og om gennemførelsen i den nationale lovgivning er fuldstændig. På nuværende tidspunkt har otte medlemsstater (BU, RO, DK, NL, PL, SI, SK og SE) gennemført direktivet i sin helhed og har tilsendt Kommissionen de nationale gennemførelsesforanstaltninger. 13 medlemsstater har ikke tilsendt Kommissionen deres nationale gennemførelsesforanstaltninger (BE, DE, EE, IE, EL, ES, FR, IT, LT, LV, HU, PT og FI), og fire medlemsstater (CZ, LU, AT og UK) har fremsendt en delvis og mangelfuld meddelelse om foranstaltninger til gennemførelse af direktivet. I overensstemmelse med EF-traktatens artikel 226 har Kommissionen fremsendt åbningsskrivelser til de 17 berørte medlemsstater.

7. KONKLUSION

Kommissionen følger opmærksomt udviklingen på jernbanemarkedet og især udviklingen i de igangværende drøftelser mellem arbejdsmarkedets parter, som tager sigte på at tilpasse betingelserne om hviletid efter sektorens stigende behov og samtidig sikre et højt sundheds- og sikkerhedsniveau.

For at ledsage denne udvikling:

- opfordrer Kommissionen arbejdsmarkedets parter til at forsætte forhandlingerne af artikel 4 og nå frem til et afbalanceret resultat, som tager hensyn til virksomhedens behov for fleksibilitet i tilrettelæggelsen af aktiviteterne især på godstransportområdet samt nødvendigheden af at beskytte de mobile arbejdstagers sundhed og sikkerhed og forene arbejdsliv og privatliv;

- henleder Kommissionen arbejdsmarkedsparternes opmærksomhed på betydningen af at følge en integreret strategi, hvor der tages hensyn til alle de vigtige aspekter af de mobile arbejdstagers sundhed og sikkerhed bl.a. kvaliteten af hvileperioden uden for hjemmet, og som kan fremme en større deltagelse og uafhængighed fra arbejdstagernes side i tilrettelæggelsen af deres arbejdstid, hvad enten det sker på kollektivt eller individuelt niveau;

- følger Kommissionen opmærksomt den måde, hvorpå medlemsstaterne gennemfører aftalen i den nationale lovgivning. Der bør især være fokus på kontrollen af arbejdsopgavernes varighed og længden af den ugentlige arbejdstid;

- tilskynder Kommissionen til at forbedre arbejdsvilkårene og arbejdets kvalitet for de mobile arbejdstagere inden for jernbanesektoren, hvilket vil kunne bidrage til fortsat at gøre erhvervet attraktivt på et arbejdsmarked, som i de kommende år forventes at komme under pres.