

ES

ES

ES



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 15.12.2008
COM(2008) 855 final

COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL CONSEJO

**Repercusiones económicas y sociales del acuerdo adjunto a la Directiva 2005/47/CE
sobre determinados aspectos de las condiciones de trabajo de los trabajadores móviles
que realizan servicios de interoperabilidad transfronteriza en el sector ferroviario,
celebrado entre los interlocutores sociales el 27 de enero de 2004**

COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL CONSEJO

Repercusiones económicas y sociales del acuerdo adjunto a la Directiva 2005/47/CE sobre determinados aspectos de las condiciones de trabajo de los trabajadores móviles que realizan servicios de interoperabilidad transfronteriza en el sector ferroviario, celebrado entre los interlocutores sociales el 27 de enero de 2004

1. INTRODUCCIÓN

La política de la Unión Europea en materia de transporte ferroviario, cuya presencia en el mercado de los transportes está en declive, tiene por objeto revitalizar el ferrocarril, haciéndolo más competitivo en el marco de la política europea de transportes. La Unión ha adoptado tres «paquetes ferroviarios», que se refieren, en concreto, a la apertura de los mercados del transporte ferroviario de mercancías y viajeros y a la interoperatividad de los sistemas ferroviarios¹ de alta velocidad y convencionales.

Esta política debe acompañarse de medidas sociales, en particular con el fin de proteger la salud y la seguridad de los trabajadores móviles, evitando una competencia basada solamente en las diferencias de condiciones laborales. Por ello, la Comunidad de Ferrocarriles Europeos (CER) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) celebraron un acuerdo el 27 de enero de 2004 (en lo sucesivo denominado «el acuerdo») sobre determinados aspectos de las condiciones de trabajo de los trabajadores móviles que realizan servicios de interoperabilidad transfronteriza en el sector ferroviario. Este acuerdo prevé normas mínimas relativas a las condiciones laborales, el tiempo de conducción, las pausas, el descanso diario y el descanso semanal. Estas normas constituyen prescripciones más específicas en el sentido del artículo 14 de la Directiva 2003/88/CE, relativa a determinados aspectos de la ordenación del tiempo de trabajo, por lo que dicha Directiva no se aplica a estos aspectos concretos. El 18 de julio de 2005, el Consejo adoptó la Directiva 2005/47/CE (en lo sucesivo denominada «la Directiva»), por la que se confiere carácter obligatorio al acuerdo en todos los Estados miembros de la UE.

El plazo asignado a los Estados miembros para poner en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en dicha Directiva expiró el 27 de julio de 2008.

En las conversaciones sobre la Directiva, la cláusula 4 del acuerdo fue objeto de una atención especial. Esta cláusula prevé que un descanso diario fuera del domicilio deberá ir seguido de un descanso diario en el domicilio, e incluye la posibilidad de que los interlocutores sociales negocien un segundo descanso consecutivo fuera del domicilio en cada empresa ferroviaria o a nivel nacional. Algunas delegaciones nacionales comunicaron su temor a que esta cláusula obstaculizase el desarrollo del sector afectado, habida cuenta de la longitud de algunos trayectos y el tiempo necesario para su explotación. Con arreglo a la cláusula 4 del acuerdo, los interlocutores sociales firmantes del mismo a nivel europeo entablaron negociaciones sobre la cuestión del número de descansos consecutivos fuera del domicilio y sobre la compensación de estos descansos.

Con el fin de seguir la incidencia del acuerdo y su cláusula 4 en la evolución del mercado, en una declaración hecha con motivo de la adopción de la Directiva, la Comisión se

¹ La interoperatividad de los trenes es su capacidad para circular indistintamente sobre todos los tramos de la red internacional.

comprometió a informar al Consejo, teniendo en cuenta el impacto económico y social del acuerdo en las empresas y los trabajadores y los debates entre los interlocutores sociales sobre el conjunto de los asuntos pertinentes, incluida la cláusula 4. La Comisión se declaró dispuesta a tomar las iniciativas necesarias en caso de nuevo acuerdo de los interlocutores sociales, proponiendo una modificación de la Directiva.

Con el fin de respaldar la presente Comunicación, la Comisión confió un estudio² a un experto independiente, que realizó una amplia consulta a cinco organizaciones europeas sectoriales³ y un análisis basado en modelos de anticipación de la evolución del mercado ferroviario. El experto efectuó también seis estudios de caso nacionales⁴, que permitieron consultar a diez empresas ferroviarias y a seis sindicatos afectados a nivel nacional.

La presente Comunicación al Consejo tiene por objeto cumplir el compromiso de la Comisión asumido en la declaración⁵ realizada con motivo de la adopción de la Directiva 2005/47/CE. Describe el mercado del transporte ferroviario y su desarrollo, lo que está en juego a nivel social para los trabajadores móviles y las prácticas habituales del sector. La Comunicación intentará evaluar la incidencia económica y social del acuerdo en las empresas y los trabajadores móviles afectados. Asimismo, informa de las negociaciones en curso entre interlocutores sociales, incluidas las referentes a la cláusula 4 del acuerdo. Por último, la Comunicación propone posibles orientaciones relativas a la Directiva 2005/47/CE y al acuerdo de los interlocutores sociales.

2. DESCRIPCIÓN DE LA SITUACIÓN DEL MERCADO

A) Desarrollo económico

En la fecha del estudio efectuado por el experto independiente (2008), sesenta y dos empresas ferroviarias ejercían sus actividades en la UE en el sector ferroviario internacional, a saber, diecinueve en el transporte de los pasajeros, diecisiete en el transporte ferroviario de mercancías y veintitrés en ambos sectores. El transporte ferroviario de pasajeros y el de mercancías tienen características bien particulares que los diferencian.

La mayor parte del transporte de pasajeros es realizado por empresas nacionales o antiguas empresas nacionales. La entrada en este mercado es difícil para las nuevas empresas privadas ya que es necesario obtener una concesión para poder transportar pasajeros. El sector del transporte internacional de pasajeros no se liberalizará hasta 2010. Las líneas de alta velocidad recientemente construidas entre los distintos países europeos a menudo son explotadas por empresas conjuntas fundadas entre las empresas nacionales de los países en cuestión.

En 2005, la mayor parte de los trenes de pasajeros transfronterizos se explotaban entre París, Londres, Bruselas, Amsterdam y la cuenca del Ruhr. También existían numerosos transportes ferroviarios transfronterizos en los Alpes, entre Suiza, Austria e Italia del Norte. Según las

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, septiembre de 2008. El informe puede consultarse en la dirección siguiente: http://ec.europa.eu/employment_social/labour law/docs/2008/final_report_r08678_en.pdf

³ Comunidad de Ferrocarriles Europeos (CER); Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF); Gestores Europeos de Infraestructuras Ferroviarias (EIM); Sindicatos Autónomos de Maquinistas de Europa (ALE); Asociación Europea de Transporte Ferroviario de Mercancías (ERFA).

⁴ Alemania, Países Bajos, Hungría, Rumanía, Reino Unido y Francia.

⁵ PV/CONS 46, Adenda al proyecto de acta, 2676ª sesión del Consejo de la Unión Europea celebrada en Bruselas el 18 de julio de 2005.

previsiones, las conexiones ferroviarias más utilizadas seguirán siendo las mismas entre 2005 y 2020. Sin embargo la duración de los trayectos se reducirá gracias al aumento de la utilización de tramos ferroviarios de alta velocidad. El número de trabajadores móviles (conductores y revisores) que trabajaban en 2005 en el transporte transfronterizo de pasajeros corresponde a 5 563 equivalentes de tiempo completo (en lo sucesivo ETC) y debería aumentar un 8 % hasta 2020.

El número de empresas privadas activas en el mercado del transporte de mercancías ferroviario transnacional es más importante que en el mercado del transporte de pasajeros. Aparecen numerosos agentes económicos nuevos gracias, en parte, a la liberalización del mercado.

Por lo que se refiere a las rutas utilizadas, en 2005 la mayoría de los trenes de mercancías transfronterizos se explotaban en el corredor constituido por los Países Bajos, Italia del Norte y Alemania, así como Europa Central y los Estados Bálticos. Según las previsiones, en 2020 el transporte de mercancías por ferrocarril será más intenso en toda Europa, en especial entre los países del Noroeste de Europa y en Europa Central. Se calcula que el número de conductores que trabajaban en el transporte de mercancías en Europa en 2005 era de 4 677 ETC y debería aumentar, según las estimaciones, un 200 %, es decir, más de 14 000 ETC en 2020. Estas cifras podrían variar dependiendo de un posible cambio en la distribución el tiempo de trabajo empleado en la conducción o de los posibles aumentos de productividad debidos al desarrollo de la red dedicada al transporte ferroviario de mercancías, el desarrollo de corredores y los sistemas de señalización.

B) Perspectivas en el mercado laboral

En total, el número de personas en equivalente de tiempo completo que trabajan en el transporte ferroviario de pasajeros y mercancías asciende actualmente a 10 240 y debería crecer un 98 % entre 2005 y 2020, lo que supone que se necesitarán más de 10 000 trabajadores móviles suplementarios. Por tanto, el mercado podría sufrir tensiones, en la medida en que este tipo de puesto requiere una cualificación particular y una larga formación. También es necesario tener en cuenta que, a causa de una pirámide de edades desequilibrada, numerosos conductores de trenes se jubilarán en los diez años próximos sin que se haya previsto su sustitución, y ello tratándose de una actividad que debería crecer. El contexto podría requerir un esfuerzo suplementario por parte de los empresarios para hacer que el oficio sea más atractivo, en particular mejorando las condiciones laborales.

3. RETOS SOBRE LA SALUD Y SEGURIDAD DE LOS TRABAJADORES MÓVILES

A) Retos sobre la salud y seguridad

Las condiciones laborales de los trabajadores móviles (conductores y revisores) en el sector del transporte ferroviario transfronterizo pueden suponer una serie de riesgos profesionales para la salud y la seguridad. Este sector se caracteriza por largas jornadas de trabajo durante cada prestación, trabajo nocturno y horarios de trabajo irregulares. Los riesgos incurridos son, por ejemplo, la perturbación del reloj biológico, un fenómeno de desfase en cuanto a la vida social, y otras muchas patologías psicológicas y físicas descritas en las publicaciones especializadas⁶.

⁶ Ver el Informe de TNO, anexo 6, p. 49.

La combinación de los numerosos factores que deben tenerse en cuenta con los tiempos de conducción y trabajo y los períodos de descanso permitirá una organización de tiempo de trabajo que no perjudique la salud y seguridad de los trabajadores móviles.

En el acuerdo de los interlocutores sociales se contempla una serie de factores vinculados directamente con el tiempo de trabajo. Se trata de la duración de las prestaciones, del tiempo de trabajo semanal, de las pausas durante una prestación, de la duración y la calidad del sueño antes de una prestación, del trabajo de día o noche, de la hora de comienzo de una prestación, de la regularidad y la previsibilidad del tiempo de trabajo, del número de prestaciones consecutivas y del método de organización del tiempo de trabajo.

Además, hay que añadir otras características de las condiciones laborales, como la monotonía de las tareas, las dificultades físicas y psicológicas y los factores medioambientales (ruido, luz, clima). Por otra parte, es necesario tener en cuenta la autonomía del trabajador con relación a la organización de su tiempo de trabajo (horario y tiempo de pausa). Por último, las características mismas del trabajador (edad, sexo, estilo de vida, etc.) son un elemento determinante.

Los estudios existentes y la investigación cualitativa realizada sobre el terreno (entrevista de empresarios y sindicatos)⁷ ponen de manifiesto que los riesgos profesionales citados más frecuentemente son los siguientes: largo tiempo de conducción seguido de una larga jornada de trabajo; falta de descansos durante y entre las prestaciones; horarios imprevisibles; y trabajar de noche, temprano y durante los fines de semana. A esto se añade, en particular en el caso del transporte transfronterizo, las malas condiciones laborales, la fuerte presión para cumplir los plazos y la monotonía de las tareas.

B) Reseña de las prácticas vinculadas al tiempo de trabajo en las empresas de transporte ferroviario

En el sector ferroviario europeo, según las entrevistas efectuadas a nivel nacional, parece que la práctica de las empresas en relación con la duración del tiempo de conducción y el tiempo de descanso ya respeta las disposiciones principales del acuerdo.

En algunos casos, las normas o convenios colectivos nacionales vigentes antes de la celebración del acuerdo aportan una mejor protección que el acuerdo europeo. Por supuesto, esta observación solo se confirmará o se invalidará después de que los servicios de la Comisión analicen detalladamente la aplicación de la Directiva 2005/47 en los Estados miembros. Recuérdese que el plazo para la aplicación era el 27 de julio de 2008, por lo que se está evaluando la misma.

A partir de los datos recogidos de las empresas ferroviarias sobre sus adaptaciones reales del tiempo de trabajo, se observa que la semana de trabajo media se sitúa entre las treinta y cinco y las cuarenta horas en el caso del transporte de pasajeros y del transporte de mercancías. El acuerdo limita el tiempo de conducción a nueve horas para una prestación de día y a ocho horas para una prestación de noche. Por término medio, la duración de las prestaciones se sitúa entre ocho y diez horas de trabajo y entre seis horas y media y diez horas de conducción. La mayoría de las empresas ferroviarias cumplen las normas de los períodos mínimos de descanso diario (ocho de diez interrogadas).

En cuanto a la norma relativa a la obligación de un descanso diario en el domicilio después de un descanso diario fuera del mismo (cláusula 4 del acuerdo europeo), cinco de las diez empresas piensan que no es siempre posible (y en un caso, que es imposible) cumplir esta

⁷ Ver el Informe de TNO, anexo 8, p. 73 y s.

norma. Se deduce que las empresas pueden seguir tres estrategias distintas para ajustarse a esta norma:

- transportar al personal al domicilio después de una prestación;
- reorganizar los horarios de modo que el personal termine siempre sus prestaciones en el domicilio; o
- distribuir el personal en distintas regiones o distintos países (para crear trayectos más cortos por trabajador). Hay que tener en cuenta que esta solución puede aplicarse por obligación, ya que los conductores no disponen de todos los permisos necesarios para operar en todos los países transitados.

El cumplimiento de esta parte del acuerdo parece más problemático para el transporte de mercancías, que es menos regular y está más expuesto a los imprevistos que el transporte de pasajeros, y que no es prioritario con relación a este último, lo que puede generar numerosos retrasos.

Las empresas parecen proporcionar suficientes descansos durante las prestaciones, conforme a la cláusula 5. Sin embargo, parece que no es siempre posible que los trabajadores descansen en el momento exacto en que es necesario ni que dejen su puesto de trabajo para descansar.

4. INCIDENCIA DEL ACUERDO

A) Incidencia social del acuerdo

La incidencia social del acuerdo se refiere en primer lugar a sus consecuencias sobre la calidad del trabajo (calidad intrínseca del empleo) y la salud y seguridad en el trabajo, que son los dos principales objetivos contemplados. También deben examinarse otros aspectos como el equilibrio entre la vida profesional y la vida familiar, la igualdad de oportunidades y la creación de empleos en el sector.

Dado que las normas actuales parecen cumplir las disposiciones del acuerdo, las consecuencias sociales a corto plazo de este último deberían seguir siendo limitadas. En el marco del acuerdo, el tiempo de conducción máximo se limita a nueve horas para una prestación de día y a ocho horas para una prestación de noche, así como a ochenta horas en un período de dos semanas. En cambio, no hay límite expreso para el tiempo de trabajo semanal. Es necesario velar por que, en el marco de la aplicación del acuerdo, los Estados miembros no tiendan a alinearse sobre las normas de tiempo de conducción mínimo, lo que alargaría el tiempo de trabajo semanal, que no está limitado. En principio, la cláusula de no regresión (cláusula 9 del acuerdo y artículo 2, apartado 2, de la Directiva) debería impedir este posible «efecto perverso». Los límites establecidos por el acuerdo sobre las prestaciones de noche y los períodos mínimos de descanso que deben respetarse deberían resultar beneficiosos para los trabajadores móviles.

Hay división de opiniones sobre las repercusiones sociales de la cláusula 4 y la obligación de que un descanso diario fuera del domicilio vaya seguido de un descanso diario en el domicilio. Esta disposición del acuerdo representa un claro beneficio para el equilibrio entre vida profesional y vida familiar. En cambio, el beneficio para la salud y la seguridad no es tan evidente, en la medida en que las publicaciones sobre el tema parecen indicar que la calidad del descanso es más importante que el lugar del mismo: incluso en el domicilio, los trabajadores pueden tener problemas de calidad del descanso si el entorno no es suficientemente silencioso. Por otra parte, algunos sindicatos desearían que el acuerdo fuese más preciso sobre la calidad del lugar de descanso. En cuanto al número de días de descanso consecutivos fuera del domicilio, en caso de que estos aumentasen, los empleados desearían

poder elegir la compensación ofrecida (pago, días de permiso suplementarios). Es también el deseo de la mayoría de las empresas interrogadas. En este caso particular, el acuerdo limita las posibilidades de respuesta a posibles necesidades de relaciones laborales más diversas y más personalizadas. Por último, existe el riesgo de que los trabajadores móviles sean destinados a trayectos menos variados debido a la imposibilidad de estar alejados del domicilio por un largo período.

El aumento de la autonomía de los empleados para organizar su tiempo de trabajo podría atenuar las consecuencias del tiempo de trabajo en el equilibrio entre la vida profesional y la vida familiar. Desde este punto de vista, el diálogo social en la empresa o la consideración de los deseos personales en los horarios podrían resultar beneficiosos.

La mitad de los sindicatos y representantes de empresa interrogados parecen considerar que el acuerdo tiene una incidencia positiva tanto sobre la calidad del trabajo como sobre la salud y la seguridad de los trabajadores móviles. La mayoría del resto no ve ninguna repercusión. Por lo que se refiere al equilibrio entre vida profesional y vida familiar, la mayoría de los sindicatos preguntados no ven ninguna incidencia particular.

En cuanto al acuerdo europeo sobre la creación de empleos en el sector ferroviario, la mayoría de las personas interrogadas piensan que tendrá consecuencias positivas o ninguna consecuencia. Algunas empresas piensan que deberán contratar a más personal tras la aplicación del acuerdo. No obstante, parece que las empresas realizarán más contrataciones o conseguirán aumentos de productividad debido al crecimiento previsto del sector.

B) Incidencia económica del acuerdo

El sector económico del transporte ferroviario de mercancías debería desarrollarse en toda Europa de aquí a 2020. Es interesante en este caso analizar si el acuerdo puede afectar a dicho desarrollo, en particular, a los costes de explotación, la gestión de las empresas y la innovación.

Según una estimación efectuada a partir de un modelo de proyección económica especializado en el ferrocarril, el coste de los recursos humanos en el marco de una operación de explotación de transporte ferroviario transnacional de mercancías supone el 8,5 % del coste total de explotación. Los otros gastos, más importantes, se refieren a los costes de tracción, vagones, infraestructura, energía, a los gastos administrativos y de seguro. Dado que el coste laboral es relativamente escaso en comparación con los otros gastos de explotación, es poco probable que el acuerdo incida en la explotación de los trayectos en el futuro.

El sector conoce varias tendencias que influyen en el desarrollo de los trayectos, como las nuevas tecnologías, las capacidades más amplias de infraestructura, la mejora de la interoperatividad, etc. La limitación del tiempo de conducción por persona solo constituye un aspecto menor del desarrollo total del sector. Así, es importante tener en cuenta que, para llevar a cabo un servicio de interoperatividad transfronteriza, un trabajador móvil necesita los permisos exigidos. Además, el hecho de que parezca que las normas sobre el tiempo de conducción y el tiempo de pausa ya cumplen a nivel nacional las disposiciones de la Directiva o que aportan una mejor protección hace pensar que la incidencia económica del acuerdo seguirá siendo limitada.

De manera global, los distintos agentes del sector consideran la repercusión económica del acuerdo bastante positiva. Las partes interesadas nacionales consideran positivo el hecho de que el acuerdo defina un marco común y normas claras para todas las partes.

Según las entrevistas realizadas a los empresarios y los sindicatos, parece que la norma según la cual un descanso fuera del domicilio debe ir seguido de un descanso en el mismo (cláusula

4) es la que plantea más problemas a las empresas de transporte de mercancías. Cinco de las seis empresas de transporte de mercancías interrogadas no siempre pueden llevar a sus empleados a sus casas después de un descanso fuera del domicilio. Las empresas organizan a veces los horarios haciendo trabajar al conductor durante toda la semana y permitiéndole regresar a su casa solamente el fin de semana. Sin embargo, es difícil determinar en qué medida estos ejemplos son representativos. Las empresas de transporte de mercancías mencionan períodos pasados fuera del domicilio que van de tres días a dos o tres semanas. No obstante, es necesario tener en cuenta que ningún sindicato indica tener conocimiento de períodos fuera del domicilio superiores a dos días.

Estas distintas prácticas no podrán producirse después de la aplicación del acuerdo. Algunas empresas ferroviarias deberán efectuar cambios de gestión del personal para seguir explotando algunas rutas. Habrá ciertamente costes suplementarios que soportar para la contratación de nuevos empleados, así como para instalaciones de descanso de mayor calidad a lo largo del trayecto, o deberán realizarse ganancias de productividad. Muy pocas empresas han iniciado negociaciones, a escala de la empresa, en relación con un segundo día de descanso consecutivo fuera del domicilio, lo que está permitido por el acuerdo. Parece que esperan normas más claras a nivel europeo sobre la previsibilidad de la organización del trabajo.

En cuanto a las contrataciones futuras, las empresas tienen interés en desarrollar nuevas estrategias en colaboración con su personal para proporcionar un conjunto de medidas de mejora de la calidad del empleo en un mercado laboral con cada vez más tensiones.

5. RESULTADO DE LAS NEGOCIACIONES

De acuerdo con la cláusula 4 del acuerdo, los interlocutores sociales a nivel europeo han emprendido la renegociación de la cuestión del número de descansos consecutivos fuera del domicilio y de la compensación de estos descansos.

Para representar mejor los intereses de las empresas privadas de transporte de mercancías en la negociación del acuerdo, la CER ha decidido incluir en su delegación a un representante de la Asociación Europea de Transporte Ferroviario de Mercancías (ERFA).

Hasta ahora las negociaciones siguen en curso. Una de las dificultades planteadas por los interlocutores sociales es la falta de información sobre las operaciones de transporte interoperable transfronterizo. Las partes firmantes se comprometieron a evaluar las disposiciones del acuerdo dos años después de su firma (cláusula 11 del mismo) a la luz de las primeras experiencias de desarrollo del transporte interoperable transfronterizo, pero la evaluación aún no se ha concluido.

6. SITUACIÓN DE LA TRANSPOSICIÓN DE LA DIRECTIVA EN LOS ESTADOS MIEMBROS

Según el artículo 5 de la Directiva, los Estados miembros deben poner en vigor, previa consulta a los interlocutores sociales, las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a la Directiva antes del 27 de julio de 2008. Asimismo, pueden asegurarse de que dentro de dicho plazo los interlocutores sociales han introducido las disposiciones requeridas mediante un acuerdo. Los Estados miembros deben comunicar inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones.

Los servicios de la Comisión están supervisando la aplicación de la Directiva. En esta fase, la Comisión comprueba si los Estados miembros enviaron las disposiciones de aplicación y si la transposición al Derecho interno es completa. Hasta ahora, ocho Estados miembros (BU, DK, NL, PL, RO, SI, SK y SE) han transpuesto completamente la Directiva y han remitido a la

Comisión sus medidas nacionales de aplicación. En cambio, trece Estados miembros no han enviado a la Comisión sus medidas nacionales de aplicación (BE, DE, EE, IE, EL, ES, FR, IT, LT, LV, HU, PT y FI), y otros cuatro (CZ, LU, AT y UK) han remitido de manera parcial e insuficiente dichas medidas. De conformidad con el artículo 226 del Tratado CE, la Comisión ha enviado escritos de requerimiento a los diecisiete Estados miembros en cuestión.

7. CONCLUSIÓN

La Comisión sigue atentamente los acontecimientos del mercado de transporte ferroviario y, en particular, la evolución de las negociaciones en curso entre los interlocutores sociales a fin de adaptar las condiciones de descanso de los trabajadores a las necesidades de desarrollo del sector, garantizando un alto grado de protección de su salud y seguridad.

Para acompañar dicho desarrollo, la Comisión:

- alienta a los interlocutores sociales a proseguir sus negociaciones sobre la cláusula 4 y a conseguir un resultado equilibrado que tenga en cuenta la necesidad de la empresa de flexibilidad en la organización de las operaciones, en particular en el mercado de las mercancías, así como la necesidad de proteger la salud y la seguridad de los trabajadores móviles y el respeto del equilibrio entre vida profesional y vida privada;
- atrae la atención de los interlocutores sociales sobre la importancia de seguir un planteamiento integrado donde se tengan en cuenta todos los aspectos importantes para la salud y seguridad de los trabajadores móviles, incluida la calidad del descanso fuera del domicilio, y que pueda favorecer una mayor implicación y autonomía de los trabajadores en la organización de su tiempo de trabajo, tanto a nivel colectivo como individual;
- seguirá atentamente la manera en que los Estados miembros aplicarán el acuerdo europeo en su Derecho nacional. Se prestará especial atención al control de la duración de las prestaciones y del trabajo semanal;
- velará por fomentar la mejora de las condiciones y la calidad del trabajo de los trabajadores móviles en el sector ferroviario, lo que podrá contribuir a mantener el poder de atracción de la profesión en un mercado laboral que debería sufrir tensiones en los próximos años.