



Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep.
0030 OSLO

Att:

Deres ref.
10/1553-EC

Vår ref.
10/3608-7 654.20/KESA

Dato:
Oslo, 15.12.2010

Høring - Forslag til direktiv om opprettelse av et felles europeisk jernbaneområde (omarbeiding) KOM (2010) 475

Landsorganisasjonen i Norge (LO) viser til departementets brev vedrørende ovennevnte sak.

LO vil innledningsvis kommentere Kommisjonens fullmakter i henhold til direktivet. Kommisjonen blir i forslaget tillagt vide fullmakter til å fastsette bilag til direktivet. Dette er beskrevet i forslagens artikkel 60 og omfatter totalt 10 bilag som til dels er svært omfattende og kan være av stor politisk konsekvens. Her vil vi spesielt trekke frem bilag 7 som omhandler "*Grunnleggende prinsipper og parametre for kontraktmessige avtaler mellom kompetente myndigheter og infrastrukturforvalter*".

Bilag 7 lyder: *I den kontraktmessige avtale skal bestemmelsene i artikkel 30 spesifiseres, herunder...*

Punkt 9 – *regler for håndtering av større driftsforstyrrelser og nødssituasjoner, herunder et minimumsservicenivå i tilfelle av eventuelle streiker og tidlig opphevelse av den kontraktmessige avtale og informasjon til brukerne.*

Forslaget innebærer, slik det er formulert, et inngrep i streikeretten. At begrensninger i streikeretten er lagt til et bilag i et direktiv om jernbanesektoren, er både oppsiktsvekkende og vanskelig å forstå. LO ber derfor departementet om å avklare at bestemmelsen ikke åpner for begrensninger i adgangen til streik, i henhold til ILO-konvensjon nr. 87 og 98. Vi forventer videre at departementet følger opp med en tilbakemelding til LO.

Generelt til forslaget

Direktivforslaget er en sammenskrivning av tidligere direktiver og noen nye innretninger med hensikt å legge til rette for ytterligere privatisering i jernbanesektoren. Det argumenteres med at dette fører til at jernbanen, spesielt innenfor godstransporten vinner eller vil vinne markedsandeler. LO mener at det ikke finnes statistisk belegg for dette. EU-kommisjonens kommunikasjon i forbindelse med direktivforslaget fastslår at jernbanens markedsandel innenfor godstransport har vært konstant gjennom årene 2000-2008 for deretter å falle i 2009. Det finnes heller ikke belegg for at liberaliseringen av godstrafikken i Norge har ført til større markedsandeler. Hva som derimot er riktig, er at EUs jernbanepolitikk har ført til en større grad av oppsplitting og privatisering hvor det legges stadig større begrensninger og forpliktelser på de statlig eide jernbaneoperatørene.

Artikkel 3.12 – Definisjoner jfr. Artikkel 40 Søkning om infrastrukturkapasitet.

I tillegg til godkjente jernbaneselskaper kan etter dette forslaget også speditører samt operatører innenfor kombinerte transporter søke om tildeling av infrastrukturkapasitet. Både jernbaneselskaper og andre vil her sannsynligvis søke om ruteleier for de samme godsmengdene. Dette fører til store problemer for jernbaneselskapene med å planlegge togtilbudet til kundene og ressursinnsatsen, spesielt i forhold til lokomotiver og bemanning. Det er all grunn til å anta at ressursinnsatsen for godsselskapene blir mer urasjonell og transportene dyrere. Dette gjelder spesielt i land med store kapasitetsproblemer på infrastrukturen og hvor godstrafikken må samordnes med persontrafikken (gjelder i Norge og de fleste steder i Europa).

Artikkel 5.4 – Forvaltning av jernbanevirksomheter etter kommersielle prinsipper.

Artikkelen legger her store begrensninger på hvilke politiske retningslinjer staten som eier kan legge for selskapet idet disse bare må være av generell art og ikke gripe inn i ledelsens forretningsmessige beslutninger. LO mener at de foreslåtte formuleringene svekker muligheten til å bruke selskapene som virkemidler i samfunnsutviklingen.

Artikkel 11.4 – Begrensning av retten til kabotasje ved internasjonal persontrafikk.

Artikkel 11 beskriver retten til hver enkelt stat til å begrense retten til å ta på og sette av passasjerer underveis i internasjonal persontrafikk, dersom dette fører til problemer for nasjonal trafikk i offentlig kjøp. Retningslinjer for praktisering av denne retten fastsettes av EU-kommisjonen. Det er all grunn til å anta at kommersiell internasjonal trafikk i dette regimet vil bli prioritert av kommisjonen. Artikkelen i seg selv er utfyllende og praktiseringen bør være opp til de nasjonale myndighetene som kjenner problemene.

Artikkel 13.2 – Betingelser for adgang til tjenesteytelser

Denne artikkelen pålegger jernbaneselskaper som har en dominerende stilling i et av jernbanetransportmarkedene, å skille ut serviceanleggene sine i egne aksjeselskap. I Norge vil dette for eksempel være NSB, CargoNet og Malmtrafikk AS. Adgang for andre enn eierne til for eksempel verksteder, kan bare avvises dersom det finnes andre alternativer. Det er det respektive verksteds ansvar å påvise at slike alternativer finnes. Hvis det ikke er mulig å ta alle oppdrag av kapasitetsmessige årsaker, skal Jernbanetilsynet foreta en fordeling av kapasitet mellom eierselskapet eventuelle konkurrenter.

Dette systemet underminerer ethvert større jernbaneselskaps mulighet for å drive sine egne verksteder med en viss forutsigbarhet, både i forhold til økonomi og kapasitet. Dette gjelder selv om det for verksteder spesialisert for nytt materiell er gitt en "fredningstid" på 5 år. I små jernbanemarkeder som Norge, vil dette sannsynligvis på sikt føre til at det meste av

verkstedtjenestene for norske selskaper blir utført i utlandet. Mulighetene for operativ styring og samordning mellom verksted og operatørselskap blir vesentlig mer komplisert og for Norges del blir de spesielle vinterutfordringene enda større.

Alle serviceanlegg som beskrevet over er også i artikkel 30.5 pålagt å utarbeide prislister for arbeider på forskjellige materielltyper.

Bilag 4 – Opplysninger til overvåkning av jernbanemarkedet

Dette bilaget legger grunnlag for opplysninger om jernbanesektoren og er svært viktig for å kartlegge utviklingen. Som et måleparameter for godstrafikken bør det i tillegg til tonn/kilometer anføres antall TEU (containerenheter)/kilometer. Antall TEU/km er ofte et bedre uttrykk for transport av ferdigvarer enn tonn/km. Begge bør ses i sammenheng og vil også gi et inntrykk av utviklingen i den intermodale transporten.

Med vennlig hilsen
LANDSORGANISASJONEN I NORGE

Ellen Stensrud
(*sign.*)

Kenneth Sandmo
(*sign.*)

Dette brevet er godkjent elektronisk i Landsorganisasjonen i Norge og har derfor ingen signatur.