



**NORSK LOKOMOTIVMANNFORBUND**

Svingen 2, 0196 OSLO

E-post: [nlf@lokmann.no](mailto:nlf@lokmann.no)

Org. nr.: 971 056 541  
Telefon: 23 30 21 10  
Telefaks: 23 30 21 11  
Mobiltlf: 92 02 26 50  
Bankgiro: 1440 10 61976

MOTTATT

22 DES 2010

Oslo 20/12-2010

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep

0030 OSLO

Ref. 10/1553-EC

## **Høring – Forslag til direktiv om opprettelse av et felles europeisk jernbaneanråde (omarbeiding) KOM (2010) 475**

### **Generelt**

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. Det finnes ikke 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.

### **Kommisjonens fullmakter**

Kommisjonen blir i direktivforslaget tillagt vide fullmakter til å fastsette bilag til direktivet. Dette er beskrevet i forslagens artikkel 60 og omfatter totalt 10 bilag som er til dels svært omfattende og kan være av stor politisk konsekvens. Som et eksempel beskriver bilag 7 infrastrukturforvalters plikt til å sørge for en minimumsservice under en eventuell streik (beskrevet seinere i høringssvaret). Dette er fullmakter som unndrar viktige forhold parlamentarisk kontroll og som etter NLFs vurdering fører til at påvirkningsmulighetene for blant andre fagbevegelsen, svekkes vesentlig.

### **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 kan føre til store problemer for jernbaneselskapene med å planlegge

togtilbudet til kundene og å planlegge ressursinnsatsen, spesielt i forhold til lokomotiver og bemanning. Det er grunn til å anta at dette for godsselskapene vil føre til dyrere drift. 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. Forbundet mener at de foreslåtte formuleringene svekker muligheten til å bruke selskapene som virkemidler mot en ønsket samfunnsutvikling (f.eks overføring av gods fra vei til bane).

#### **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 grunn til å anta at kommersiell internasjonal trafikk i dette regimet vil bli prioritert av kommisjonen. Artikkelen i seg selv er utfyllende nok og praktiseringen bør være opp til de nasjonale myndighetene som kjenner problemene (subsidiaritetsprinsippet).

#### **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 aksjeselskaper. I Norge vil dette for eksempel være NSB, CargoNet og Malmtrafikk AS. Adgang for andre enn eierne til f.eks 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.

#### **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. Uansett bør dette brukes av Norske myndigheter.

## **Bilag 7 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.*

At begrensninger i streikeretten er lagt til et bilag i et direktiv om jernbanesektoren, er relativt oppsiktsvekkende. Forbundet er kjent med at lovgivningen i noen europeiske land foreskriver en slik minimumsservice, men det kan umulig være slik at dette bilaget skal gripe inn i den norske Arbeidstvistloven og Hovedavtalene.

Norsk Lokomotivmannsforbund ber om at dette punktet gjøres gjenstand for spesiell behandling hvor alle berørte departementer er involvert.

  
Mvh Øystein Aslaksen