



Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep.
0030 OSLO

Att:

Deres ref.
10/1988-KD

Vår ref.
11/1132-8 654.20/KESA

Dato:
Oslo, 30.05.2011

Høring - Hvitbok om EUs transportpolitikk fram mot 2050

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

LO mener at Hvitboken om EUs transportpolitikk fram mot 2050 har ambisiøse men nødvendige miljømål for transportsektoren, som blant annet krever store investeringer i infrastruktur. For å nå disse målene legger kommisjonen stor vekt på teknologi og innovasjon, strenge krav til reduksjon av klimagasser, økt liberalisering samt gjennomføring av det indre marked.

Målsetningen om 60 prosent reduksjon i utslippene fra transport fremstår som veldig ambisiøst, men tatt i betraktning FNs klimapanel som fastslår at CO₂-utslippene må ned med 85 prosent innen 2050, var det ventet at det ble stilt store krav til transportsektorens andel av utslippsreduksjonene. Det er imidlertid ingen sammenheng mellom målsetningene i utslippsreduksjoner og de virkemidlene som skal tas i bruk for å nå målene, men det pekes på en betydelig satsing på forskning og utvikling. Samtidig legges det opp til en politikk som i større grad vanskeliggjør arbeidet med å redusere utslippene. De overordnede målsetninger om gjennomføring av det indre marked og økt konkurranse, fri kabotasjekjøring, privatisering innen jernbane, konkurranse i og mellom havnene og økt bruk av anbud i persontransporten, vil etter LOs mening være sterke drivere til å øke utslippene.

LO mener at den største utfordringen er knyttet til den sosiale dimensjonen. Det er liten tvil om at en økonomisk- og miljømessig bærekraft er umulig å oppnå, uten samtidig å sikre en sosial bærekraft. Dette er ikke bare et problem for fagbevegelsen, men utviklingen på dette området vil få store konsekvenser for hele transportsektoren i EU. LO mener derfor at Hvitbokens hovedproblem er at EU ikke tar et selvstendig ansvar for utviklingen av den sosiale dimensjonen, men overlater dette til partene i den sosiale dialogen.

Det er svært positivt at EU nå ser ut til å anerkjenne de europeiske samarbeidsutvalgene, slik at arbeidstakere kan delta i utviklingen av de transnasjonale virksomhetene i transportsektoren. Det er også grunn til å se positivt på de ambisiøse målsetningene for utslippreduksjon og infrastrukturutvikling som Hvitboken legger til grunn, men virkemidlene

for å nå målsetningene er etter LOs oppfatning ikke forenlig med å skape en bærekraftig utvikling av transportsektoren.

LO mener at Norge må kreve at EU tar grep om de sosiale sidene av sektoren, ved blant annet å aktivt motarbeide sosial dumping, uverdige lønns- og arbeidsvilkår, rovdrift på ansatte og helsefarlige arbeidsforhold. Samtidig må Norge kreve at det ikke lages hindringer for at det enkelte land kan vedta og håndheve regler nasjonalt som motvirker dette.

Det at vi opplever en kraftig vekst i den forurensende delen av landtransporten, kan i hovedsak relateres til lave og stadig synkende arbeidskraftskostnader. Prinsippet om at ”forurenser betaler”, har liten eller ingen effekt, så lenge kostnaden kan oppveies av stadig billigere arbeidskraft. Selv om utfordringene er større i enkelte deler av transportsektoren, vil det uansett få konsekvenser for hele sektoren. Målsetningene om å overføre mer gods fra vei til sjø og bane vil heller ikke la seg realisere, hvis forurensende transportformer kan konkurrere ut miljøvennlige transportformer ved å dumpe kostnadene for arbeidskraften. For Norge vil forslaget om fri kabotasje kjøring forsterke en slik utvikling, og føre til ytterligere press på lønns- og arbeidsvilkår. LO kjenner til at det i dag opererer godstransporter med utenlandske sjåførere som kjører i det norske markedet med månedslønn ned mot 800 Euro.

Det at EU ikke tar et selvstendig ansvar for dette er i seg selv et problem, men det blir ikke bedre av at de legger opp til en politikk som langt på vei gjør det umulig for partene å lykkes i arbeidet med sikre den sosiale bærekraften i transportsektoren. Privatisering og økt bruk av anbud innen persontransport, gir erfaringsmessig også et dårlig miljømessig utfall. Utviklingen av en mer miljøvennlig transportsektor må være en kontinuerlig prosess og baseres på en helhetlig miljøtenkning. Anbudssystemet ivaretar ikke en slik helhetstenkning.

Hvitboken peker ved flere anledninger på at rekruttering og mangel på kvalifisert arbeidskraft er et økende problem i hele bransjen. Anbudssystemet gjør det lite attraktivt å legge forholdene til rette for etter- og videreutdanning og for at ansatte skal ta fagbrev som yrkessjåfør. Investeringer i etter- og videreutdanning betraktes som en lite lønnsom investering i tilfelle man taper i neste anbudsrunder, og fagarbeiderlønn ses på som økte kostnader som må tas hensyn til ved fremtidige anbud. I tillegg til betydelig press på lønns- og arbeidsvilkår, medfører anbud stress og helsemessige problemer for de ansatte, samt stor usikkerhet for den enkelte ansatte og deres familie. Dette bidrar til dårligere kvalitet, lite attraktiv bransje og utvikling av et lavstatusyrke. LO mener at løsningen på rekrutteringsproblemet er å utvikle en bransje med fokus på kvalitet og kompetanse, bedre lønns- og arbeidsforhold og andre tiltak som bidrar til å heve statusen til yrket.

Kommisjonen har gjennom tidligere havnedirektiv foreslått å innføre økt konkurranse i havnene, og havnearbeidere i Europa har flere ganger i løpet av de siste årene, kjempet mot liberalisering av havnene og for retten til verdige arbeidsforhold. Hvitboken legger på nytt opp til at markedsadgangen til havnene ytterligere skal økes. Slike tiltak vil være i strid med ILO-konvensjon 137, som Norge har ratifisert og som har som formål å sikre havnearbeiderne en mer stabil og sikker inntekt, ved fortrinnsrett til havnearbeidet. Forslaget om fri konkurranse i havnene vil derfor bryte med dette prinsippet, og være en kraftig provokasjon mot havnearbeiderne i Europa.

Hvitboken legger opp til å skape et reelt felles europeisk transportområde ved å komme alle eksisterende hindringer mellom forskjellige transportformer og nasjonale systemer til livs og dermed lette integrasjonen og etableringen av multinasjonale og multimodale operatører. En økt liberalisering av transportmarkedet vil både føre til økt press på norske lønns- og

arbeidsvilkår, en betydelig svekkelse av den norske transportnæringen, økte samfunnskostnader og økt sikkerhetsrisiko på norske veier. Norge har allerede fått erfare konsekvensene ved et fritt transportmarked i Europa, ved at store deler av den grenseoverskridende transporten til og fra Norge i større grad overtas av utenlandske selskap. Nedbyggingen av den innenlandske transportnæringen får også konsekvenser for virksomhetene som lever av å levere utstyr og tjenester til bransjens aktører.

I tillegg har vi ved flere anledninger fått erfare følgene av utenlandske vogntog på norske vinterveier. Både kjøretøy og sjåfører er dårlig rustet for norske vinterforhold, og kostnadene som følge av bergingsaksjoner og annen bistand belastes i stor grad det offentlige. LO mener at transportkjøper må kunne stilles ansvarlig ved eventuelle ulykker eller uønskede hendelser og selv dekke kostnadene som følger av de velger transportører med materiell av dårlig kvalitet, manglende forsikring av kjøretøy og manglende kompetanse. LO mener det er uakseptabelt at både transportør og transportkjøper ikke blir stilt ansvarlig, og at staten skal dekke disse kostnadene. LO kan heller ikke akseptere en forutsetning om at iverksettelse av sikkerhetstiltak på vei, kun skal gjøres hvis det har en merverdi for EU.

LO mener en økt privatisering av jernbanesektoren har som konsekvens en redusert nasjonal forvaltningsdel og en privatisert transnasjonal jernbanesektor med få store private operatører, hvor ERA overtar sentrale deler av de nasjonale jernbanetilsynenes rolle. Dette vil styrke de kommersielle sidene ved jernbanen og svekke den samfunnsmessige siden.

LO støtter ikke forslaget om at de nasjonale passasjermarkedene åpnes for kabotasje og at offentlige kjøpskontrakter obligatorisk skal legges ut på anbud. LO mener at det enkelte land må ha full råderett over dette. Offentlig kjøp av transporttjenester og kapasitet sikrer et bedre jernbanetilbud, siden dette er økonomisk nødvendig for å opprettholde tilbudet.

LO mener det ikke kan være slik at offentlig eide transportselskap skal pålegges å dele opp sin virksomhet i aksjeselskaper e.l. for ikke å diskriminere privat virksomhet, slik at private selskap sikres ikkediskriminerende tilgang til tjenestene. Det samme kravet stilles ikke overfor store private aktører i markedet. Konsekvensen vil være en privatisering av jernbanesektoren, hvor sannsynligheten for større private monopol er stor, da jernbanesektoren krever store kapitalbindinger i togmateriell og behandlings- og vedlikeholdsanlegg.

Med vennlig hilsen
LANDSORGANISASJONEN I NORGE

Tor-Arne Solbakken
(*sign.*)

Grethe Fossli
(*sign.*)

Saksbeh: Kenneth Sandmo

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