



Samferdselsdepartementet

Dato: 12.05.2011

Boks 8010, Dep
0030 OSLO

Deres ref.:

Vår ref.: 2011/00570/LJ

Hvitbok om EUs transportpolitikk fram mot 2050 - høringssvar fra Norsk Transportarbeiderforbund

Vi viser til departementets brev av 13. april d.å.

Vi beklager den korte fristen det er gitt for å komme med innspill. Høringsbrevet ble mottatt av oss i påskeuken. På grunn av den korte fristen har vi ikke vært mulig å involvere vår lokale avdelinger i arbeidet med høringssvaret. Vi mener slike frister undergraver demokratiet og hindrer viktige grupper å uttale seg om en sak som kan få store konsekvenser for deres arbeidsplasser innen transportsektoren i framtida.

Hvitboka om EUs transportpolitikk fram mot år 2050 har ambisiøse og nødvendige miljømål for sektoren. For å nå de mål som er satt opp må det iverksettes tidlig i planperioden. Ikke minst vil det kreves store investeringer og arealer for å etablere de nødvendige transportsentra og transportkorridorer, og det kreves politisk styring til for å få til en overgang til bruk av mer miljøvennlige transportformer som sjø og bane. En slik overgang krever at det både gjøres de riktige investeringer, etableres nødvendige alternative transportmuligheter og at det er finnes et politisk mot til å innføre nødvendige restriksjonen av privatbilisme i byområder og annen forurensende og "unødvendig" transport.

Det er en manglende sammenheng mellom mål og EU-kommisjonens mulig virkemidler når det gjelder miljøpolitikken i hvitboka. Bl.a. vil (og skal) EU i liten grad ha instruksjonsrett ovenfor samferdselspolitikken i byområdene, hvor en vesentlig del av CO2-utslippene fra transport og ulykkene innen sektoren skjer.

I tillegg vil også andre overordna mål om fri flyt og økt konkurranse, fri cabotagekjøring, privatisering innen jernbanedrift, konkurranse i (og mellom) havnene og mer bruk av anbud i persontransport føre til økt forurensing og ikke mindre.



For å nå de nødvendige miljømål, må det, som hvitboka påpeker, satses betydelig på forskning og utvikling.

Hvitboka tar til orde for mer privatisering og mer bruk av anbud innen persontransport. Vår erfaring er at dette både fører til en dårlig miljømessig gevinst, bl.a. vil miljømålene evt. komme etappevis i tilknytning til anbudene og ikke som en kontinuerlig prosess der det foretas en helhetlig vurdering av miljøtiltakene. Det vil være opp til fylkeskommunen å stille nye miljøkrav i tilknytning til nye anbudsrunder, for eksempel er det ikke stilt krav om trolleybusser i tilknytning til anbud i Bergen, dermed vil dette miljøvennlige alternativet for kollektivtransport bortfalle. Vi tror ikke det er optimalt miljømessig å knytte miljømessige investeringer til anbudsperiodene eller den enkelte fylkeskommunens prioriteringer. Erfaringsmessig vil de fleste legge mer vekt på økonomi (lavest mulig pris) enn kvalitets og miljøkrav. Investeringer i nytt og miljømessig materiell må være en kontinuerlig prosess og basere seg på en totalvurdering av hva som er miljømessig forsvarlig, og ikke knyttes til anbudsperiodene. I et miljøregnskap må det bl.a. også tas med konsekvensene av forlenging eller forkorting av materiellets levetid. Det kan både være miljømessig forsvarlig å pålegge nytt og miljømessig bedre utstyr i anbudsperiodene og å fortsette med eldre utstyr ut over anbudsperioden p.g.a. miljøkostnadene ved ny produksjon av materiell. Anbudssystemet ivaretar ikke en slik helhetstenkning.

I tillegg vil anbud føre til et betydelig press på de ansattes lønns- og arbeidsvilkår. Blant annet er det i dag liten vilje i bussektoren til å legge forholdene til rette for etter- og videreutdanning og for at de ansatte skal ta fagbrev som yrkessjåfør. Fagarbeiderlønn vil føre til økte lønnskostnader som det må tas hensyn til ved framtidige anbud. Anbud fører til stress og helsemessige problemer for de ansatte, og usikkerhet og sosiale problemer for familien. Dette vil også være en betydelig samfunnsmessig kostnad.

På samme måte vil fri cabotagekjøring føre til et ytterligere press på både godssjåførenes og bussjåførenes lønns- og arbeidsvilkår. Allerede i dag er det sosial dumping innen godstransport og det finnes utenlandske sjåførere som kjører i det norske markedet med en månedslønn ned mot 800 Euro. I den grad "forurenser skal betale", tror vi at det på grunn av det frie arbeidsmarkedet vil bli sjåførene som betaler i form av lavere lønn (sosial dumping), og ikke transportør eller transportkjøper som i realiteten er den som forurenser.

Vi er enige i systemet om at det er "forurenser som skal betale", men dette vil medføre at Norge vil få en merkostnad for industrien som følge av avstanden til de største markedene. På den annen side vil konkurrerende bedrifter nærmere de store markedene få en konkurransefordel som følge av dette prinsippet. Selve prinsippet om at "forurenser betaler" kan derfor gi en uønsket sentraliserende effekt.



Høyst sannsynlig vil en ytterligere åpning av det innenlandske transportmarkedet for utenlandske aktører føre til at den norske transportnæringen innen godstransport i stor grad blir avviklet. Allerede i dag ser vi at utenlandske selskap i større grad overtar den grenseoverskridende transporten til/fra Norge. Det vil være umulig å få noen til å ta utdanning eller investere økonomisk i en så usikker næring. Dette vil også føre til følgekostnader for samfunnet i form av nedbygging av forretninger som selger biler, dekk og annet utstyr og som driver verksteder og vedlikehold for bransjen.

Havnearbeiderne i Europa har, flere ganger i løpet av de senere år, kjempet mot liberalisering av havnene og for sin rett til verdige og ordentlige arbeidsforhold. Dette som følge av at kommisjonen har via havnedirektiv forslått å innføre økt konkurranse i havnene. Hvitboka legger på nytt opp til at "markedsadgangen til havnene skal ytterligere forbedres." Slike tiltak vil være i strid med ILO-konvensjon 137, som har som formål ved fortrinnsrett til havnearbeidet å sikre havnearbeiderne en mer stabil og sikker arbeidsinntekt. Hvitbokas mål om fri konkurranse vil derfor bryte med dette prinsippet og være en provokasjon mot havnearbeiderne i Europa.

Bruk av mer anbud og mer privatisering innenfor transportområdet vil føre til økt press på de norske lønns- og arbeidsvilkår. Hvitboka slår fast at "begrensning i mobiliteten ikke er aktuell". Fra fagbevegelsen side er det ikke akseptabelt med tiltak som svekker norske lønns- og arbeidsvilkår. Forslagene om å åpne fri cabotagekjøring, mer konkurranse i havnene, mer privatisering og anbud må avvises. Det må også avvises tiltak for å begrense konfliktretten av hensyn til mobilitet og fri flyt.

Spesielt i vintersesongene ser vi konsekvensene av et fritt transportmarked i Europa. Mange utenlandske vogntog som benyttes i grenseoverskridende transport, har ikke en standard eller er utstyrt for norske vinterveier. I tillegg mangler mange av sjåførene erfaring med å kjøre på norske vinterveier. Når det av sikkerhetsmessige hensyn er nødvendig å bistå disse vogntogene, ble kostnadene i stor grad belastet det offentlige, dvs. det var verken transportør eller transportkjøper som blir ansvarliggjort for manglende kvalitet på, utrustning av eller manglende forsikring av kjøretøyene, men den norske stat som må ta regninga. Det bør vurderes et "solidaransvar" som sikrer at evt. den norske transportkjøperen dekker de kostnadene som følger av at de velger transportører med materiell av dårlig kvalitet eller manglende kompetanse.

En økt liberalisering av transportmarkedet vil ikke bare være en trussel mot bransjens nasjonale lønns- og arbeidsvilkår, men også føre til en økt sikkerhetsrisiko på norske veier, ved bl.a. at flere biler ikke vil ha dekk, kjettinger osv. tilpasset norske vinterveier og at sjåførene ikke har den nødvendige opplæring/kompetanse til å beherske norske vinterforhold. Vi kan ikke akseptere en forutsetning for at det skal være samarbeid om veisikkerhet og evt. iverksettes tiltak "hvis der er en EU-merverdi herved." Vårt krav er at det iverksettes de tiltak



NORSK TRANSPORTARBEIDERFORBUND

Fagforbundet for transport og logistikk

som er nødvendig for å øke sikkerheten innen landtransport uavhengig av om dette skaper en merverdi for EU eller andre land.

Hvitboka trekker også opp planer for elektroniske plattformer og kommunikasjonssystemer innen samferdselsområdet for å fremme en bedre og mer miljømessig transport. I dag er de fleste sjåførere knyttet til ulike registreringssystemer, alt fra innebygde registatorer i bilene, GPS-registrering til digitale ferdsskrivere. Det må sikres at de elektroniske registreringssystemene bare kan brukes til kvalitets-, miljø- og servicefremmende tiltak, og at de ikke kan brukes til overvåking av sjåførene i strid med personvernlovgivning.

Med hilsen

Norsk Transportarbeiderforbund

Lars Morten Johnsen