

Nei til EUs skriftserie

vett

Nr. 2 • Juli 2013 • Kr 50,-

EU-KONTROLL

Skal Brussel styre norsk veitransport,
luftfart og jernbane?



RETURUKE 39

INTERPRESS NORGE



Morten Harper (red.)

EU-KONTROLL

Skal Brussel styre norsk veitransport,
luftfart og jernbane?

Nei til EUs skriftserie VETT nr. 2 2013

Hefter i skriftserien VETT

1-2013: Morten Harper: *Tull om toll*

Spesialutgave 2012: *Fremmer EU freden?*

4-2012: Morten Harper (red.): *Hvordan rammer eurokrisen?*

3-2012: Jens Kihl og Morten Harper (red.):

Hva betyr EØS for kommunene?

2-2012: Hildegunn Gjengedal og Morten Harper (red.):

Hva gjør EØS med landbruket?

1-2012: Morten Harper: *Hva er galt med EØS?*

4-2011: Marianne Granheim Trøyflat (red.): *Kvinner i krise*

3-2011: Boye Ullmann og Hilde Nylén (red.): *På kollisjonskurs*

2-2011: Morten Harper (red.): *Eurokrisen*

1-2011: Morten Harper (red.): *Nordområdenes geopolitikk*

3-2010: Jens Kihl (red.): *Kommunalpolitikk og EU*

2-2010: *EU-guiden* (spesialutgave)

1-2010: Morten Harper: *Stadig tettere union*

4-2009: Marte Nilsen (red.): *Finanskrisen og EU*

3-2009: Morten Harper (red.): *Sagaøyas nye virkelighet*

2-2009: Kjell Arnestad (red.): *EUs politi- og justissamarbeid*

1-2009: Helene Bank og Maria S. Walberg:

EPA: partnerskap eller nykolonialisme

Hvert hefte koster kr 50,- + porto. Medlemmer av Nei til EU kan abonnere gratis på VETT.

Send bestillingen din til: **bestilling@neitileu.no**

Alle VETT-utgivelsene kan også lastes ned på **www.neitileu.no**

Nei til EUs skriftserie VETT nr. 2 2013

© Nei til EU 2013

VETT-redaktør: Morten Harper

Layout: Eivind Formoe

Trykkansvarlig: Datatrykk

ISSN: 1504-5374

ISSN elektronisk utgave: 1891-4837

Opplag: 6000

Alle signerte artikler er skrevet av redaktøren

Innhold

Del I - Jernbanepakke IV	4
Vil ha veto mot jernbanepakken	6
Privatisering på skinner	9
Veto mot Jernbanepakke IV?	15
Ingen ende i sikte for togkaoset	20
Del II – Kabotasjekjøring	34
Frykter avvikling av norsk landtransport	36
Kabotasjen kommer	39
Lønn og sikkerhet som salderingspost?	41
Del III – Luftfart	46
Presset øker i lufta	48
Luftfartstilsyn og suverenitet	51
Konkurransen om bakketjenester	54
Bonustap mot ESA	55
Pålagt kontroll og kø	56
Svekker rettigheter	57
Del IV - Anbud og EU-kontroll	58
Buss på Anbud	60
Kontroll av kjøretøy	61
Strid om rabatt	62
Ikke for vinterveier	63
Krever oppsigelse av EØS-avtalen	64

Del I

Jernbanepakke IV

Omstridt forslag fra EU-kommisjonen

Konkurransetsetting: EUs nye Jernbanepakke IV, som består av ulike direktiv og regelendringer, pålegger konkurranseutsetting også av persontrafikken. Forslaget er nå til behandling i EU. Jernbanepakken vil gjelde Norge gjennom EØS, men blant andre LO har krevd at vetoretten tas i bruk. (Foto: NSB.)





Foto: Nei til EU

Vil ha veto mot jernbanepakken

– Auka konkurranseutsetting gjev ikkje svar på dagens utfordringar innan jernbane, seier Amanda Eldnes i Norsk Jernbaneforbund.

Av Sindre Humberset
Redaktør for Standpunkt

Framlegget frå EU-kommisjonen vert kalla Jernbanepakke IV, og vil konkurranseutsetje heile jernbanesektoren. Norsk Jernbaneforbund og Norsk

Lokomotivmannsforbund åtvarar mot framlegget, som dei meiner kan føre til at Noreg ikkje lenger kan bestemme over si nasjonale jernbane.

– Dersom Jernbanepakke IV vert vedteken vil det vere eit svært stort inngrep i retten som den enkelte stat har til å organisere sin eigen kollektivtrafikk tilpassa nasjonale tilhøve, seier Amanda Eldnes, leiar i ungdomsutvalet til Norsk Jernbaneforbund. Ho får følgje av Rolf Jørgensen, leiar i Norsk Lokomotivmannsforbund.

– Jernbanepakke IV kan føre til ei massiv overføring frå det offentlege til private, seier Rolf Jørgensen.

Dyrare og dårlegare

Det er på dei mest lønsame rutene det er aktuelt med konkurranse. Sjølv om det gjev eit større utval på nokre strekningar, er organisasjonane for dei jernbanetilsette uroa for at det samla tilbodet vil verte svekka. Kollektivtilbodet vert meir oppstykkja og resultatet kan verte dårlegare korrespondanse og meir ventetid for passasjerane.

– Auka konkurranseutsetting gjev ikkje svar på dagens utfordringar innan jernbane. Det er kun ei samordna og planmessig drift av jernbanesystemet som heilskap som kan gje ei god løysing. Å opne for meir konkurranse på ein underdimensjonert og delvis utsliten jernbane vil ikkje gje eit betre tilbod, seier Amanda Eldnes.

– Private aktørar kan setje opp tog i direkte konkurranse med tog under offentlege kjøp, til dømes i rushtida. Det gjer det mogleg å ta ut forteneste der det er stor trafikk, noko som gjer det naudsynt for staten å auke tilskota til dei offentlege kjøpa.

I godstrafikken og i passasjertrafikken mellom landa er det i dag fri konkurranse. Men landa har framleis høve til å styre den innanlandske persontrafikken. Noreg og fleire EU-land ønskjer å

halde fram med å la det nasjonale jernbaneselskapet få drive heile den innanlandske persontrafikken utan konkurranse.

Kritiske til privatisering

Samanliknar ein erfaringane frå andre europeiske land så er det ikkje dei landa som har konkurranse som har den beste kollektivtransporten. Tvert imot er jernbanen i Sveits rekna som den beste i Europa, trass i at både skinner og tog vert drive av det same statseigde selskapet.

– EU-kommisjonen brukar to land som døme på fordelane med konkurranseutsetjing, og det er Storbritannia og Sverige. Det er nettopp dei landa vi brukar som døme på kor dårleg det kan gå når jernbanen vert privatisert, seier Jørgensen.

Debatten om jernbanepakken kom opp på LO-kongressen i mai.

– Dersom jernbanepakken vert vedteken i EU, skal den ikkje implementerast før i 2019. Vi har fått med oss LO-kongressen på at dette framlegget må stoppast. Vi arbeider for å skape ein brei front mot at dette ikkje skal innførast i Noreg. Vi vil ha veto.

Privatisering på skinner

EU-kommisjonen la i januar frem den såkalte Jernbanepakke IV, som pålegger konkurranse i persontrafikken og krever tydeligere skille mellom togselskapene og selskapene som forvalter infrastrukturen.

Av Hilde Loftesnes Nylén

Faglig-politisk sekretær i Nei til EU

Den nye jernbanepakken fra EU kan føre til storstilt privatisering av norsk jernbane. Det kan og bidra til ytterligere kaos på norske togstrekninger, i tillegg til et dyrere og dårligere tilbud samt press på lønns- og arbeidsvilkår.

Jernbanepakke IV innebærer endringer i en rekke direktiver og forordninger. Det skal blant annet åpnes for full konkurranse på jernbanen, inkludert nasjonal passasjertrafikk, innen desember 2019. Pakken har som mål å fullføre det indre marked også på jernbaneområdet, gjennom å gjøre det lettere for nye operatører å komme inn på markedet.

Innholdet i Jernbanepakke IV

Dette er de viktigste områdene jernbanepakken inneholder:

1. Felles godkjenninger Det blir en rekke tekniske endringer i form av standardiseringer på europeisk nivå. Både for tekniske installasjoner i infrastrukturen og rullende materiell, men også for sikkerhetsregelverk. Det legges opp til å etablere et felles europeisk sikkerhetssertifikat for togoperatører, utstedt av det europeiske jernbaneagenturet ERA (European Rail

Agency). Problemet med denne tilnærmingen er at forskjellene mellom de nasjonale infrastrukturene og regelverket for å betjene dem, er for store til at det er sikkerhetsmessig forsvarlig å ha slike sentrale godkjenninger. Ønsket om enklere markedstilgang bør ikke gis på bekostning av sikkerheten på de nasjonale jernbanenettene. ERA har tidligere vært et rådgivningsorgan for EU-kommisjonen, men får nå større beslutningsmyndighet på bekostning av de nasjonale jernbanetilsynene. ERAs prioriteringer springer først og fremst ut fra kravet om økt markedsadgang, og ikke fra oppgaven med å opprettholde og videreutvikle et høyt sikkerhetsnivå.

EUs jernbanepakker

EUs første jernbanedirektiv er fra 1991, hvor det ble krevd et regnskapsmessig skille mellom forvaltningen av infrastruktur og driften av gods- eller persontransport. I tillegg består unionens regulering for jernbanen av de tre tidligere jernbanepakkene (I, II og III) som kom i perioden 2001-2007. Alt er tatt inn i EØS-avtalen og norsk regelverk.

EU-kommisjonens forslag til en fjerde jernbanepakke skal godkjennes i EU-parlamentet og Rådet før det gjøres gyldig, og vil da også være noe Norge må ta stilling til gjennom EØS-avtalen. Jernbanepakken forventes å bli ferdigbehandlet i 2014. Norge har gitt EU kritiske innspill til kommisjonens forslag.

2. Påbyr konkurranseutsetting av all persontrafikk

Det blir obligatorisk å bruke anbud ved tildeling av kontrakter om offentlige jernbanetjenester. EU vil åpne de nasjonale persontrafikkmarkedene fra desember 2019, noe som betyr full europeisk konkurranse i jernbanesektoren. Dette skal både omfatte konkurranse om trafikk satt ut på anbud

(offentlig kjøpt trafikk) og konkurrerende kommersiell togtrafikk. I dag er om lag 90 prosent av togtrafikken i EU basert på offentlig kjøp. Så langt er det bare Sverige og Storbritannia som har gjennomført en fullstendig åpning av persontrafikkmarkedet. Tyskland, Italia, Østerrike, Tsjekkia og Nederland har innført en begrenset åpning.

Med jernbanepakken kan ikke det enkelte land lenger velge om trafikken skal tildeles direkte til for eksempel statens eget persontrafikkselskap. Det er et svært stort inngrep i den enkelte stats rett til å organisere sin egen kollektivtrafikk tilpasset nasjonale forhold. Det pålagte anbudsregimet kan gjøre det mulig for togselskaper å ta ut fortjeneste til tider hvor passasjergrunnlaget er godt, uten forpliktelser til å kjøre på andre tider av døgnet. Staten vil dermed bli nødt til å øke tilskuddene i offentlig kjøp-kontrakter. Det finnes ingen erfaringer som tilsier at den beste kollektivtransporten finnes der det er forbudt å tildele kontrakter direkte. Tvert imot er kollektivtrafikken på jernbane i Sveits, som driftes av et integrert statsdrevet selskap, ansett som Europas beste.¹

3. Påbud om formelle skillelinjer mellom infrastruktureier og jernbaneselskaper

I det første utkastet til jernbanepakken lå det inne et krav om et fullstendig skille mellom togselskaper og jernbaneverk. På grunn av sterk motstand fra blant andre Tyskland og Frankrike ble dette kravet tonet ned. Togselskapene og jernbaneverkene kan fortsatt være i offentlig eie, men de må likevel være juridisk, operasjonelt og finansielt uavhengige av hverandre. EU-kommisjonen kaller denne uavhengigheten for en «kinesisk mur» mellom togselskapet og jernbaneverket. Det kan også godtas en vertikal, integrert struktur dersom infrastrukturforvalteren/ jernbaneverket er fullstendig adskilt fra togselskapet både finansielt, juridisk og operasjonelt. I slike tilfeller

må dette forelegges EU-kommisjonen for godkjenning. Statseide selskaper i Tyskland, Frankrike og Østerrike har organisert infrastruktur og operasjon i statseide holdingselskaper for å sikre en samordning mellom de ulike delene av jernbanen.

De nasjonale infrastrukturforvalternes (jernbaneverkenes) rolle skal også styrkes for å sikre like vilkår for konkurranse. Jernbaneverkene skal kontrollere alle funksjoner som er sentrale for jernbanenettet, blant annet planlegging av investeringer i nye baner, daglig drift og vedlikehold og fastlegging av ruteplaner.

4. Oppsplitting av eierskap

Det vil komme et påbud om å splitte opp eierskapet til lokomotiver og togvogner. Statseide selskaper skal stille dette til disposisjon for private aktører som eventuelt vinner et anbud. Det er flere forskjellige måter å gjøre dette på. En mulighet er å ekspropriere materiellet fra de statlige selskapene og overlate det til leasingselskaper, som igjen leier ut materiellet. I England har dette blitt veldig god forretning for private selskaper.

5. Faglige rettigheter

Det åpnes for at medlemslandene kan beskytte arbeidstakere gjennom å kreve at nye operatører ansetter de som har arbeidet på strekningen, men det er ikke noe pålegg.

Hva sier norske myndigheter om jernbanepakken?

Så langt har myndighetene signalisert skepsis til pakken, og de vil jobbe med å endre forslaget slik det foreligger. I Europautvalget 28. januar sa utenriksminister Espen Barth Eide:

«Ikke alle land i Europa har et jernbanenett og et kundegrunnlag som passer for konkurranse. Det er derfor viktig at det i det kommende regelverket

tas høyde for nasjonale behov. Fra norsk side vil vi arbeide for at det i regelverket gis mulighet for nasjonalt handlingsrom, fleksibilitet og gode overgangsordninger.»²

Statssekretær Geir Pollestad i Samferdselsdepartementet sier til Aftenposten at:

«Vi ønsker ikke anbud på det norske jernbanenettet og vil jobbe fremover for at dette ikke skal bli en del av virkeligheten i Norge.»³

7. februar gikk samferdselsminister Marit Arnstad ut og sa at hun ønsket å fusjonere NSB og Jernbaneverket igjen, etter oppsplittingen på 90-tallet. «Jeg har ofte tenkt på hvor irriterende det er når NSB legger skylda for togproblemer på Jernbaneverket - og omvendt», sier Arnstad til Klassekampen. Dette er det motsatte av hva EU signaliserer i jernbanepakken.

Anbud koster

En konkurransesituasjon vil kreve et eget og nytt byråkrati for å forvalte alt fra anbudsutforming til prosessovervåking i tilbudsperioden og kompetanse for å vurdere de ulike tilbudene. Det vil bli behov for flere konsekvensutredninger og ikke minst overvåking av tilbyders faktiske leveranse i anbudsperioden. I tillegg tilkommer kostnadene ved å utforme tilbud på grunnlag av utlyste anbud. Disse kostnadene vil indirekte belastes kunden (og skattebetalerne), ettersom selskapet vil måtte bake disse inn i sin pris.

Vi vet at konkurranseutsetting koster. I en rapport fra EPSU (European Federation of Public Service Unions) i mai 2012 anslås det at kostnadene ved anskaffelsesprosess og oppfølging i kontraktperioden beløper seg til 10 prosent av kontraktssummen. Leverandørs administrative kostnader kommer i tillegg.⁴

I Sverige, som startet dereguleringen av jernbanen allerede på slutten av 80-tallet, ser vi i dag en sektor som ikke fungerer. Fra 2010 har det vært tilbud på alle tilskuddsberettigede linjer. Oppsplittingen av jernbanen har ført til store kommunikasjonsproblemer som reisende har måtte betale dyrt for, både i form av økt pris, dårligere tjenester og ventetid mellom bytter.⁵ Færre er ute i sporene og jobber, og flere sitter inne og regner på tilbud og kontrakter. Folk som tidligere jobbet sammen, er nå konkurrenter, og antallet administrative stillinger har økt. Selskapene som tilbyr togreiser eier ikke selv togene, men leaser dem fra lokale/regionale myndigheter.⁶ Det gjør at de ikke har konkurransefordeler med egne tog, og i den grad det er mulig å hente ut fortjeneste fra de nye selskapene, tas dette ofte fra de ansattes lønns- og arbeidsvilkår, siden det er det eneste de kan kutte i.⁷

Det er ingen grunn til at Norge skal følge i Sveriges fotspor bare fordi EU krever det.

Noter

1 Kilde: LOs høringsuttalelse til departementet, 04.03.13.

2 Møte i Europautvalget 28. januar, http://www.regjeringen.no/nb/dep/ud/aktuelt/taler_artikler/eide_taler/2013/eosutvalget_130128.html?id=712742

3 Aftenposten 30. januar 2013.

4 *Re-municipalising municipal services in Europe*, http://www.epsu.org/IMG/pdf/Redraft_DH_remunicipalization.pdf

5 *Stopp! Noe er galt i Sverige*, <http://www.lo.no/Documents/Arbeidsliv/Brosjyre%20-%20Stopp!%20Noe%20er%20galt%20i%20Sverige.pdf>

6 *Flere spor – mange veier? Fafo-rapport 2012:56*.

7 Mikael Nyberg: *Det stora tågrånet*, Karneval Forlag, 2011.

Veto mot Jernbanepakke IV?

Mens den rødgrønne regjeringen er kritisk til EUs Jernbanepakke IV, ser de borgerlige partiene ingen betenkeligheter med forslaget. Hva skjer hvis Norge bruker vetoet i EØS?

Av Morten Harper

Utredningsleder i Nei til EU

En grunnleggende forskjell mellom et EU-medlemskap og EØS-avtalen, er at i EØS har Norge ikke overført noen lovgivningsmyndighet. Det betyr at norske myndigheter hver gang står fritt til å akseptere eller avvise nye regler fra EU når de skal innføres i EØS.

Vetoet¹, også kalt reservasjonsretten, følger av den avtalefestede prosedyren for hvordan ny EU-lovgivning skal behandles i EØS. Avtalen setter også rammer for eventuelle motreaksjoner fra EUs side. EØS-avtalen krever ingen begrunnelse for å bruke vetoet. EU kan reagere på tre ulike måter:

- Man kan akseptere at det er visse forskjeller mellom EU og Norge (og de andre EFTA-landene).
- Et annet, og lite sannsynlig, alternativ er at EU sier opp avtalen.
- En tredje reaksjon er krav om at de direkte berørte delene av EØS-regelverket suspenderes, altså settes ut av kraft.

Hva er egentlig vetoet?

Vetoet er en avtalefestet del av saksgangen i EØS. Når en lov er vedtatt i EU, blir den lagt frem for de tre EFTA-landene som er tilsluttet EØS. De nye lovene godkjennes i EØS-komiteen der EU-ambassadørene fra Norge, Island og Liechtenstein hver måned møter

EU-kommisjonen. Det er normalt EU som legger frem nye direktiver og forordninger for EØS-komiteen.

I EØS-komiteen fattes vedtak med enstemmighet (EØS-avtalens artikkel 93). Norge, Island og Liechtenstein samordner først sine standpunkt i EFTAs faste komité, som ikke kan godkjenne en ny lov uten at alle tre landene er enig. Derfor har Norge vetorett mot enhver ny EØS-lov. Det følger av EØS-avtalens artikkel 93 og artikkel 6 i Avtalen om EFTA-statenes faste komité.

Hvis ett EFTA-land sier nei, blir direktivet eller forordningen heller ikke gjeldende for de to andre. Det er ikke noe rettslig krav til begrunnelse for å bruke veto retten, og den er heller ikke tidsbegrenset. Et norsk nei betyr både at vi unntas fra å innføre regelverket her hjemme (reservasjonsaspektet) og at det ikke tas inn i EØS-avtalen (vetoaspektet).

Hvordan kan EU reagere?

Det er som nevnt primært tre måter EU kan reagere på at Norge, eller et annet EFTA-land, bruker veto retten. Den minst sannsynlige reaksjonsmåten er oppsigelse av EØS-avtalen. EU er fornøyd med avtalen, og handel og samarbeid med Norge er i EUs interesse.

Da er det mer aktuelt at EU godtar reservasjonen uten noen bestemt motreaksjon. Vetoretten er fra før brukt én gang, mot EUs tredje postdirektiv. To år etter at Norge varslet at man ikke ville innføre direktivet, har EU ennå ikke svart med noen motreaksjon. Hensynet til forutsigbarhet for partene og lojalitet til avtalen taler da også for at EU ikke iverksetter særlige tiltak. EØS-avtalens artikkel 3 pålegger en lojalitetsplikt, samarbeidsplikt og en unnlattelsesplikt som fastsetter at ingen av partene skal vanskeliggjøre samarbeidet. Det taler for at eventuelle reaksjoner fra EU skal rokke minst mulig ved EØS-avtalens innhold og funksjon.

Jernbanepakke IV og suspensjon

EU kan altså ikke iverksette straffetiltak mot Norge om vetoretten benyttes, men kan sette den delen av EØS-regelverket som er berørt ut av kraft (suspensjon). Etter Norges veto mot postdirektivet har EU per i dag ikke tatt initiativ til noen suspensjon.

Det er bare de direkte berørte delene av EØS-regelverket som kan suspenderes. Hensikten er å balansere de fordelene som Norge oppnår ved å reservere seg mot det aktuelle direktivet eller forordningen. Suspensjonen er midlertidig. Avtalens hoveddel og protokollene vil gjelde som før. Reglene om blant annet fri varehandel og forbudet mot antidumpingtiltak blir altså uansett ikke berørt.

Alle direktiver og forordninger som omfattes av EØS-avtalen er systematisert i 22 tematiske vedlegg. Det er EØS-komiteen som avgjør om og hvilken del av avtalen som skal suspenderes. Her er EU og EFTA likeverdige parter, og et vedtak forutsetter enstemmighet. Artikkel 102 sier at det bare er en *del*, den som er «direkte berørt», av vedlegget som settes ut av kraft. Det må bety at suspensjonen ikke skal gjelde hele vedlegget. EØS-avtalens vedlegg er inndelt i kapitler, og denne systematikken taler for at suspensjonen heller ikke skal omfatte mer enn akkurat det relevante kapitlet.

Ettersom det heter «direkte berørt» taler ordlyden for en ytterligere avgrensning. Alle tiltak og reaksjoner i EØS-samarbeidet er dessuten underlagt et generelt proporsjonalitetsprinsipp. Sammen med den tidligere nevnte lojalitetsplikten innebærer dette at «direkte berørt» skal tolkes snevert. Den naturlige forståelsen er da å begrense suspensjonen kun til det regelverket som de nye reglene eventuelt skulle endre eller erstatte.

Begrenset rekkevidde

For veto mot EUs Jernbanepakke IV, som omfatter flere regelverk og regelendringer, betyr dette at EU

bare kan suspendere eksisterende regler som direkte gjelder jernbanen. EØS-avtalens vedlegg XIII, transport, har et eget kapittel 3 med regelverk for transport med jernbane. Bare regelverket i denne delen av vedlegget kan sies å bli berørt. Rekkevidden av en eventuell suspensjon er derfor begrenset. EØS-avtalen gir ikke EU adgang til å suspendere regler på andre områder.

Gjennom EØS har Norge innført EUs første jernbenedirektiv fra 1991 samt de tre foregående jernbangepakkene (I, II og III) som kom i perioden 2001-2007. Om EU skulle velge å suspendere dette regelverket, vil de norske lovene og forskriftene fortsatt gjelde frem til de endres av storting og regjering. En direkte konsekvens av suspensjonen er at overvåkingsorganet ESA og EFTA-domstolen ikke lenger har myndighet angående disse direktivene.

Rødgrønn motstand

I transport- og kommunikasjonskomiteens merknader til eierskapsmeldingen for NSB, skriver de rødgrønne partiene at EUs forslag til Jernbangepakke IV på viktige områder overkjører den nasjonale selvråderetten i jernbanepolitikken. «Det kan fort bli sånn at private tar over de lønnsomme strekningene, mens de mindre lønnsomme kommer under press,» sier saksordfører Hallgeir Langeland (SV) til NTB².

Samferdselsminister Marit Arnstad og utenriksminister Espen Barth Eide har også uttalt seg kritisk til EU-kommisjonens forslag, uten å ta stilling til et norsk veto. Regjeringen arbeider nå for at jernbangepakken endres før den endelig vedtas i EU, trolig i 2014. I forbindelse med møter i Brussel om saken i mai uttalte Arnstad til NTB³:

«Målet med konkurranse må være at det blir best mulig tilbud for passasjerene. Men jeg tror faktisk man risikerer å utnytte kapasiteten i norsk jernbane

dårligere ved konkurranseutsetting enn det man gjør i dag på grunn av den enkeltsporede banen.»

LO har allerede varslet et krav om veto hvis EU pålegger konkurranseutsetting. I LO-kongressens samferdselspolitiske uttalelse fra mai 2013 heter det:

«LO er sterkt imot at staten gjennom jernbanepakke IV skal pålegges å konkurranseutsette persontrafikken med jernbane og åpne det innenlandske persontrafikkmarkedet for fri konkurranse.»

Borgerlig entusiasme

På borgerlig side er det derimot bred tilslutning til den foreslåtte jernbanepakken. «Ingen av de borgerlige partiene har noen problemer med dette direktivet. En borgerlig regjering vil ikke stoppe det,» fastslår Framskrittspartiets Bård Hoksrud til NTB⁴. Krfs partileder og leder av transportkomiteen på Stortinget, Knut Arild Hareide, bekrefter: «Vi vil ha større konkurranse på jernbanen, ikke bare innen godstransport, men også for persontrafikk. Så der er vi enige.»⁵

Noter

1 Vetoretten er nærmere behandlet i Nei til EUs faktaark nr 5 2001, tilgjengelig på www.neitileu.no.

2 Nationen/NTB 29.05.2013.

3 Nationen/NTB 14.05.2013.

4 Nationen/NTB 29.05.2013.

5 Ibid.

Ingen ende i sikte for togkaoset

Den konkurrans utsatte svenske jernbanen er det store forbildet for strategene i Brussel. De har neppe tatt seg frem gjennom vognene i et Øresundstog på leting etter et toalett som fungerer.

Av Mikael Nyberg

Forfatter og frilansjournalist

En hyppig reisende forteller på Facebook om en reise med et av SJs hurtigtog. Han ser en middelaldrende mann komme gjennom toget på jakt etter et fungerende toalett. Forgjeves. Alle er stengt av. Mannen tisser i åpningen mellom to av vognene.

Også på Øresundstog, som er betrodd operatøren med det laveste anbudet, er samtlige toaletter noen ganger ute av drift. Svensk Radio Ekot har snakket med en av de ansvarlige offentlige innkjøperne: «At det har vært dårlig rengjort og toaletter ute av drift skyldes ... at man prioriterer at togene skal kjøre i rute i stedet for å prioritere å rydde opp.»

Som kjent er det så som så med rutetidene også.

Over teknisk levetid

Etter flere år med togkaos og økende sinne blant passasjerene, foreslo regjeringen høsten 2012 noe som kalles «den største investeringen i jernbanevedlikehold noensinne».

Bevilgningene gjelder ikke renhold, vognreparasjoner og toalettømming. Irritasjonsmoment som skitne gulv og stengte toalett er togoperatørens ansvar.

Så mange færre stopp på grunn av ødelagt kjøreledning, vekselseil og strømbrudd blir det nok heller

ikke. Trafikverkets egne eksperter varslet i 2011 at mye av jernbanens infrastruktur holder på å nå sin tekniske levetid. De konkluderte med at reinvesteringene på banen må økes med mellom 3,8 til 4,8 milliarder svenske kroner per år over dagens nivå. I sin kapasitetstudie fra samme år foreslår Trafikverket å utvide budsjetttrammen med mer beskjedne 2,5 milliarder kroner – penger som også skal være nok til drift, vedlikehold med mer. Regjeringens historiske satsning utgjør 1,7 milliarder per år i ekstra midler. Det sies «i hovedsak» å tilsvare Trafikverkets forslag – hvis inntektene fra økte baneavgifter og bebudede effektiviseringer medregnes.

Besværlige eksterne kostnader

Baneavgiftene er en merkelig måte å fremme jernbanens utvikling. Når Riksdagen i 1988 besluttet gradvis å overlate transportutviklingen i landet til markedskreftene, gjensto det et problem. Hvis prissignalene skulle være de rette, måtte kostnadene for den enkeltes bruk av ulike transportmåter justeres for hensyn som markedet unnlater å prissette, som kø, forurensning og andre ubehageligheter. Den daværende sosialdemokratiske regjeringen ble tvunget til å innrømme at problemet ikke hadde fått noen tilfredsstillende løsning, ettersom beregningene viste seg å være så komplisert. Likevel dro man i gang konkurranseutsettingen.

Et korps av økonomer har siden vært opptatt av å prøve å finne den riktige marginalkostnaden ved individuelle reiser og transport, som tar hensyn til alle de såkalte eksterne effektene.

Noen ende på innsatsen kan vi ennå ikke se, sier Reinfeldt-regjeringen i sin proposisjon om infrastruktur. Komplikasjoner har oppstått. Konkurranseutsettingen, som er motivet for hele den omfattende regneoperasjonen, har vist seg å hindre arbeidet. Forretningshemmeligheter står i veien

for beregninger av miljøvirkninger og andre skjulte kostnader: «Det kan ikke tas for gitt at private selskaper gir ut andre økonomiske data enn de samlede kostnader og inntekter som er presentert i regnskapet.»

Svekket politisk innflytelse

Det mangler altså statistisk grunnlagsmateriale, og det er prinsipielle innvendinger mot metodikken. Likevel tjener fortsatt søken etter en samfunnsøkonomisk tilpasset prissetting som begrunnelse for skatt på ulike transporttjenester. Jeg vet at en del miljøvenner har forhåpninger til slike beregninger. De drømmer om den grønne kapitalismen, der hensynet til miljøet er internalisert i prisnivået. Jeg er skeptisk til hele ideen. Skatter og avgifter er nyttige instrumenter, men troen på at riktig markedspris skal spare miljøet er et ideologisk villspor.

I transportpolitikken har fikseringen på økonomiske virkemidler lagt grunnen for konkurranseutsettingen og svekket de parlamentariske institusjonenes innflytelse på transportsystemet. Regjeringens resonnement rundt marginalkostnader og eksternaliteter kommer sjelden alene. Et argument som gjerne legges til: hensynet til landets konkurransevne. Ordlyden i infrastrukturproposisjonen for 2012 er typisk: «Riktig utformede virkemidler bidrar til optimal bruk av transportsystemet som helhet og gir et solid grunnlag for økt transportpolitisk måloppnåelse. Ved bruk av virkemidler bør også næringslivets konkurransevne tas i betraktning.»

Slik fortsetter tilpasningen av samfunnet til bilismens krav. Trafikverket innrømmer i Kapasitetsutredningen at den nåværende trenden ikke er i overensstemmelse med gjeldende mål for klimapolitikken. EU har vedtatt at mengden av klimagasser fra transportsektoren skal reduseres med 70 prosent fra 2008 til 2050. Den svenske riksdagen

har satt seg fore å eliminere alle utslipp. Men tiltakene så langt er faktisk forventet å føre til en økning på over 20 prosent. Utviklingen av nye, energieffektive biler er ikke nok, fastslår Trafikverket. Heller ikke økt bruk av fornybar energi. Biltrafikken må reduseres.

Økte avgifter for jernbanen

Likevel planlegger regjeringen og Trafikverket store investeringer for fortsatt vekst i biltrafikken. Forsøket på å sette en pris på trafikkens negative effekter har de senere årene primært resultert i avgifter på jernbanetransport. «Jernbanetrafikken har vært gjenstand for betydelige realøkninger i internaliserte avgifter i løpet av de siste fire årene», konstaterer regjeringen. «Beskatningen av andre former for transport økte moderat og har i noen tilfeller gått ned, målt i reelle størrelser.»

Noen korreksjon av denne underfinansieringen av jernbanen er det ikke utsikter til. I stedet skriver regjeringen og Trafikverket entusiastisk om utsiktene til at ytterligere økning av baneavgiftene vil redusere trengselen på togsporet og finansiere vedlikehold og investeringer. Det blir høyere priser på togbilletter og gods med tog, billigere å bruke bil, buss, fly og lastebiler.

Trafikverket antyder til og med at det kan bli aktuelt med administrative virkemidler for å redusere trengselen på sporene: «Vi peker ... på muligheten for å reservere kapasitet for en viss type togtrafikk, for eksempel malmtransporter.» De reisende får ta bilen, bussen eller flyet der godset skal frem. En historisk satsing.

Tvilsom effektivisering

Infrastrukturminister Catharina Elmsäter-Svärd regner også med effektiviseringer av Trafikverkets virksomhet.

Hva kan det gi?

Fra 2002 til 2009 sank de direkte kostnadene for arbeidet ute i sporene med vedlikehold og renoveringer. Samtidig steg de samlede utgiftene. Årsaken var de løpske kostnadene ved å holde styr på markedsmekanismene som har blitt innført.

I 2011 bevilget regjeringen 800 millioner svenske kroner ekstra til banevedlikehold. Drøyt en sjettedel av beløpet overførte Trafikverket til et privat foretak som vanstyrte oppgaven med å holde i orden togsporene i Vestre Gotland. Britiske Balfour Beatty fikk 125 millioner kroner for å tre ut av kontrakten. Samme selskap er etter en ny runde tilbake i sporene. Fortsatt har de problemer med å utføre jobben sin.

Voksende byråkrati

For 2012 og 2013 hevet regjeringen den ekstra tildelingen til 1,8 milliarder kroner per år. I september 2012 snakket jeg med aktører i bransjen. Da hadde ingen ennå sett noe til disse pengene. Vedlikeholdsvolumene var de samme som før. Rett etterpå fikk entreprenørene beskjed om at årets bevilgning til det svenske Trafikverket var brukt opp. Planlagte prosjekter ble kansellert, andre avsluttet for tidlig og vedlikeholdsansatte fikk varsel om oppsigelse. «Vi kommer til ... å få en dårligere jernbane på grunn av mangel på arbeid i høst, og dessverre ser 2013 ikke bedre ut», skrev Rolf Söder, leder av Föreningen Sveriges Järnvägsentreprenörer, etter et møte med statsråden.

Hvor blir det av pengene i «den største investeringen i jernbanevedlikehold noensinne»?

Mye forsvinner trolig i merutgifter for juks og dårlige kontrakter. Andre deler går, som Trafikverkets egne eksperter påpeker, til «indirekte kostnader» som «vedlikeholdskontroll» og «interaksjon med operatører», det vil si det voksende byråkratiet rundt de kommersielle relasjonene.

Riksdagen ser sikkerhetsrisiko

Allerede i jernbanens barndom var det klart at togtrafikk krever en eller annen form for planstyring. Men Sverige har som det første landet i Europa søkt seg tilbake til 1800-tallets markedskaos. Det koster, og det vil koste enda mer om forfallet får fortsette. Storbritannia, som fulgte i Sveriges spor, har måttet bruke store summer på å rydde opp etter privatiseringen av jernbanen. Så lenge markedets uorden består, gjør mer penger til den svenske jernbanen begrenset nytte.

I 2011 syntes det å være et flertall i riksdagen for å ta vedlikeholdet av sporet tilbake i statlig regi. For første gang siden den sosialdemokratiske ledelsen begynte ødeleggelsen av den statlig koordinerte jernbanen, sluttet partiet seg til skaren av kritikere. «Vi har vært for en del av dereguleringen, men noen steder har det gått for langt, for eksempel for banevedlikehold. Det trengs statlige selskaper som kan ta samfunnsansvar,» forklarte den økonomisk-politiske talsmannen Tommy Waidelich.

Våren 2012 vurderte transportkomiteen konkurransutsettingens rolle i arbeidet med å holde infrastrukturen i god stand:

«I Sverige har regjeringen, i motsetning til andre land, valgt å skille jernbanevedlikehold fra det svenske Trafikverket, ved å privatisere virksomheten og gjennomføre vedlikeholdet i konkurranse. De siste årenes store problemer i jernbanesystemet har ifølge komiteen vist at det er feil vei å gå. Den oppdeling og fragmentering av vedlikeholdet som dette innebærer, med en rekke involverte aktører uten helhetsansvar eller tilstrekkelig kunnskap om arbeidet på sporene, kan etter komiteens oppfatning bidra til manglende kapasitet med forsinkelser og kanselleringer samt sikkerhetsrisiko.»

Etter denne klarsynte kritikken ble spørsmålet sendt videre til infrastrukturministeren. Riksdagens flertall oppfordret regeringen til å «komme tilbake til riksdagen med forslag om hvordan vedlikehold av jernbanens infrastruktur skal organiseres».

Argumentene for konkurranseutsetting

Regjeringen sendte saken til Trafikverkets generaldirektør Gunnar Malm, en av konkurranseutsettingens fremste pådrivere. I en uttalelse fra september 2012 hevder Trafikverket at vedlikeholdsarbeid i alle tilfeller ikke fungerer dårligere enn før. «Forskningen gir ingen direkte svar,» heter det, «men erfaring viser at det tar tid å utvikle markedet». Snøen og trengselen på sporene får skylden for de aktuelle problemene, og fortsatt fallende «kundetilfredshet» de siste årene tolkes som et informasjonsproblem: media har fokusert på manglene ved jernbanen, de reisende har blitt vant til rask og nøyaktig informasjon og «andelen pendlere og forretningsreisende [har] økt, noe som betyr høyere forventninger».

Det sies at det pågår et «ambisiøst utviklingsarbeid» for å effektivisere organisasjonen og «håndtere utfordringene». Under overskriften Økt kompetanse og utvikling av nye metoder, fremholder Trafikverket at markedet åpnes for utenlandske entreprenører, noe som antas å styrke produktivitet og kvalitet. Det vises til et eksempel: Balfour Beatty, konsernet som i Sverige har fått 125 millioner kroner for ikke å ha vært i stand til å utføre gjeldende kontrakt og i Storbritannia er dømt som ansvarlig for dødsulykken i Hatfield i 2000.

Trafikverket fastslår i sin oppsummering at en tilbakeføring av vedlikeholdet i statlig regi ville svekke utviklingsarbeidet, medføre administrative merkostnader og unødvendig sluke «ledelseskapasitet og kompetanse».

Regjeringen overkjører riksdagen

Regjeringen trekker samme konklusjon i et svar til riksdagens transportkomité høsten 2012. Men nå handler det ikke lenger om defensivt å be om mer tid for markedet til å vise resultater. På riksdagens forespørsel om et grundig forslag til omorganisering av banevedlikeholdet, svarer infrastrukturministeren med en 26 sider lang suksessfortelling. Statistikk som Trafikverket tar forbehold rundt er plutselig entydige bevis for konkurranseutsettingens fordeler. Effektivitet, punktlighet, sikkerhet – alt hevdes å ha blitt bedre. I et internasjonalt perspektiv erkjenner regjeringen at drift og vedlikehold av jernbanen i de fleste land skjer i egenregi, men legger til at «det finnes en rekke eksempler på land som har valgt å ordne dette i konkurranse, som for eksempel Sverige og Nederland». Ikke en setning om sammenbruddet for privatiseringen i Storbritannia.

Budskapet er entydig: regjeringen har ikke til hensikt å medvirke til den omorganiseringen som riksdagen etterlyste. Hva gjør opposisjonen? Den overlater igjen spørsmålet til en villfaren minister. Alle skjønner at tiltakene vil føre til nye uthalinger, men sosialdemokratene var i forhandlinger med Vänsterpartiet og Miljöpartiet ikke klar for å gå videre. En grunn, er jeg blitt fortalt, er partitaktisk. Den begredelige situasjonen for jernbanen er i dag den borgerlige alliansens problem, og slik skal det være ut valgperioden. Men enda viktigere er det trolig at de ledende sosialdemokratene vakler i det saken gjelder. De ønsker ikke å forplikte seg til å føre sporvedlikeholdet tilbake i statlig regi.

«Nei, jeg ønsker ikke å starte re-regulering,» forklarte Stefan Löfven i et av sine første intervju som sosialdemokratenes partileder. Det var ikke snakk om å «gå tilbake til det som var» innenfor jernbanen eller andre områder.

I sitt nye forslag for en gransking av vedlikeholdet

på jernbanen har partiet fremmet forslag om å gi kontrakten med entreprenører en ny utforming og la Trafikverket selv utføre kontrollen av sporene. Det er presentert som umiddelbare tiltak i påvente av senere forslag til reformer. Men det er også en åpning for den linjen sosialdemokratiet utviklet i debatten om fortjeneste fra helse, utdanning og velferd. Oppløsningen av det offentlige skal ikke stoppes, men den skal utføres pent med kvalitetsstandarder og kontroll.

Slik ruller saken videre på tross av at et fåtall utenfor kretsen av profitører og politisk ansvarlige mener at det å gå tilbake til 1800-tallets markedskaos på jernbanen har hatt gunstige konsekvenser. Det minner om borgerskapets manglende evne til å gjøre noe med jernbanens elendighet sent på 1800-tallet. Den allmenne oppfatningen var at jernbanen måtte «enhetliggjøres», det vil si underlegges en eller annen form for planøkonomi, statlig eller monopolkapitalistisk. Riksdagen bestilte utredninger og holdt debatter, men ingenting skjedde før arbeiderbevegelsen i 1930-årene presset seg inn i offentlige etater, og kriser og krig svekket motstanden mot nasjonalisering.

Sverige som forbilde for EU

Behovet for samordning er større i dag. For å bekjempe global oppvarming må hele transportsystemet endres. Men våre politiske organ greier ikke å utrette noe som en gang er i nærheten av krigsårens planøkonomi. I flere tiår har de vært opptatt av bygge ned det som fantes av orden og ryddighet. Nå ber regjeringen og den skråsikre generaldirektør Gunnar Malm om ekstra pusterom for at de destruktive mekanismene i jernbanen får virke videre, og ledelsen av sosialdemokratiet triangulerer rundt seg selv i en liberalisme som var utgått allerede i forrige århundre.

En ytre kraft forverrer situasjonen. EU er en pådriver for fortsatt oppsplitting. Den

konkurransen utsatte svenske jernbanen er det store forbildet for strategene i Brussel. Jeg tipper at de sjelden må ta seg frem gjennom vognene i et Øresundstog på leting etter et toalett som fungerer.

Var det bedre før? Jeg blir ofte spurt om det når jeg holder foredrag om *Det stora tågrånet*. Nei, svarer jeg, det var ikke noe bedre på 1800-tallet. Nasjonaliseringen i 1939 var et skritt fremover. Men vi skal for den del ikke romantisere Statens Järnvägar. Ansatte ble undertrykt, tog var forsinket og banearbeidere ble drept også der Hele folkets jernbane for frem. I etterkrigstiden arbeidet SJ for å legge ned store deler av tognettet – bil, buss, fly og lastebiler skulle ta over. Vi har gått fra planstyrt utvikling til markedets sammenbrudd. Det vi trenger er en systematisk utvikling av jernbanen. Det å samle jernbanen i en helhetlig enhet er en nødvendig – men ikke tilstrekkelig – forutsetning.

Statens havarikommisjon kritisk

Det er et stykke dit. Mens Trafikverket nok en gang lover økt beredskap mot neste snøstorm, melder forfallet seg på nye områder. Kollapser i strømforsyningen har gjentatte ganger lammet togtrafikken i Stockholmstraktene den siste tiden. En årsak er at elsystemet ikke er dimensjonert for dagens trafikkmengder. Men utover dette kommer karakteristiske konsekvenser av markedets uorden: sviktende jernbanekompetanse, manglende lokalkunnskap og problemer med informasjon og samordning i labyrinten av entreprenører og underentreprenører ute i sporene.

Samtidig varsler Statens havarikommisjon om en påtakelig økning i antallet ulykker og hendelser i forbindelse med arbeid ute i sporene. Kommisjonen, som vanligvis bare utreder enkelthendelser, har satt i gang en omfattende granskning av hele rekken av hendelser de seneste årene. Jonas

Bäckström, kommisjonens leder, mistenker at «det kan finnes svikt i sikkerhetssystemet, sikkerhetsarbeidet eller sikkerhetskulturen hos entreprenørene som arbeider med sporene».

I Storbritannia tvang opinionen politikerne til å trekke tilbake privatiseringen av sporvedlikeholdet etter en rekke alvorlige togulykker, der mange reisende ble drept og skadet. Hvor langt må det gå i Sverige før det blir en endring?

Når sikkerheten svikter

Den 9. juni 2011 holdt to godstog på å kjøre inn i hverandre mellom Nyhem og Grötingen ved Bräcke i Jämtland. Normalt skal det automatiske sikkerhetssystemet forhindre slike hendelser. Så snart et tog befinner seg på en strekning blir det rødt signal og stopp for annen trafikk på samme togspor. Denne gangen ga systemet grønt signal til tross for faren.

Den umiddelbare årsaken var at en teleteknikker koblet et par kabler feil. Men denne feilen var ikke en enkeltstående svikt. Ordet systemfeil står uskrevet, men melder seg gang på gang i den tilbakeholdne prosaen i rapporten fra Statens havarikommisjon om hendelsen.

Arbeidslag fra SJ, Banverket og senere Infranord hadde tidligere hatt det overordnede ansvaret for strekningen. Men nå var det nye tider med nye aktører på banen. Sjefene ved Trafikverket hadde regnet ut at det ville lønne seg å sette oppfølgingen av teleforbindelsene ut på eget anbud. Teleteknikeren arbeidet således for Eltel Networks TE AB, et selskap uten bakgrunn fra jernbanen. Han hadde 25 år i yrket og formell kompetanse, men manglet viktige deler av opplæringen for arbeid på jernbaneanlegg. Det var første gang han overhodet var ute på jobb i sporet. Ingen hadde gitt ham nærmere informasjon om den lokale situasjonen, og han prøvde forgjeves å få tilgang til tegninger å jobbe etter. Passordet hans til

datasystemet hadde gått ut.

Finske VR Track, statseid og overskuddsdrevet, hadde en uke tidligere overtatt hovedentreprisen for banevedlikeholdet. Selskapet signerte en kontrakt i desember 2010, men hadde ennå ikke fått orden på organisasjonen og led av mangel på faglært personell. Når tordvær i begynnelsen av juni slo ut signalsystemet på strekningen, falt ansvaret tungt en signalteknikker som hadde lang erfaring i yrket, men manglet detaljert kunnskap om strekningen. Medhjelperne hans var ikke særlig erfarne. Tordenværet tiltok, feilene hopet seg opp og flere ansatte var ikke tilgjengelig. Han ringte etter hjelp fra et konsulentfirma, men arbeidsmengden ble ikke mindre. 7. juni jobbet han 16,5 timer, neste dag 20 timer og siden 15,5 timer. Han var knapt bevisst når teleteknikeren gjorde den farlige feilkoblingen.

Forvirring om ansvaret

Ingen av de to hadde klart for seg hvordan ansvaret for sikkerhetskontrollen var fordelt etter oppdelingen av vedlikeholdsentreprisen i to kontrakter. Ingen hadde fortalt dem om ansvaret eller sørget for at de hadde det klart for seg. Signalteknikeren forestilte seg at det var Eltel Networks sitt ansvar å passe på at deres jobb med telekommunikasjonen var gjort riktig. Teleteknikeren forutsatte at det var en oppgave for VR Track som hadde baseoperasjonen.

Så gikk det som det gikk.

Maksimalt tillatte hastighet på strekningen er 110 kilometer per time, men godstogene kjørte med lavere hastighet. Togføreren som uventet fikk grønt signal var oppmerksom og bremsset ned så snart det slo om til rødt.

Hvordan det kunne ha gått på en strekning med passasjertog i høy hastighet er lett å se for seg.

«Konkurransesutsettingen av drift og vedlikehold har ... bidratt til effektivitet, uten å svekke

sikkerheten,» sier infrastrukturminister Catharina Elmsäter-Svärd.



Artikkelen er hentet fra boken Det stora tågrånet, etterord til pocketutgaven 2013. Gjengitt med forfatterens tillatelse. Oversatt fra svensk av Morten Harper. Mer om boken på www.mikaelnyberg.nu.

Del II

Kabotasjekjøring

EU-kommisjonen vil fjerne nasjonale reguleringer

Lønnsdumping: Firma basert i lavtlønte øst-europeiske EU-land overtar mer og mer av transporten. EU-kommisjonen mener nasjonale restriksjoner mot kabotasjekjøring er i strid med et felles europeisk marked. Flere land setter nå på bremsen mot kommisjonens ønske om liberalisering. (Foto: Somatrans.)





Foto: NLF

Frykter avvikling av norsk landtransport

Det trengs nasjonale tiltak mot kabotasjekjøring, krever Geir Mo i Norges Lastebileier-Forbund.

Av Morten Harper
Utredningsleder i Nei til EU

Kabotasjekjøring er transport mellom steder i et annet land enn transportøren hører hjemme. Det er i utgangspunktet ikke tillatt i Norge, men transportører

fra EU/EØS-land kan lovlig kjøre tre kabotasjeturer innen én uke, før man må kjøre ut av landet. EU-kommisjonen ønsker å fjerne begrensningene for kabotasjekjøring, men har foreløpig utsatt videre liberalisering. Her hjemme har NHO Logistikk og Transport foreslått ubegrenset kabotasjekjøring de syv dagene utlenlandske firma kan frakte i Norge.

Det mener Norges Lastebileier-Forbund er en svært dårlig idé.

– Det de i realiteten foreslår er å forsterke avviklingen av den norske landtransporten, sier administrerende direktør Geir A. Mo til mtlogistikk.no.

Ifølge lastebileiersjefen har kabotasjekjøring presset prisene på godstransport i Norge. I konkurransen med firma fra lavkostland blir det stadig vanskeligere for de norske transportørene å dekke inn lønns- og driftskostnader.

– NLF har 15 000 biler i ryggen. Det er grunn til å være bekymret for hvordan disse bilene skal kunne konkurrere mot transport til sterkt dumpede priser, sier Mo.

Mo viser til at Finland, Danmark og Nederland har innført eller er i ferd med å innføre reguleringer av kabotasjekjøringen, og utfordrer regjeringen til å komme med en norsk kabotasjeplan.

Krever full stans

Regjeringen utarbeider nå et eget bransjeprogram for veitransport i forbindelse med det tredje handlingsprogrammet mot sosial dumping. Det er Norsk Transportarbeiderforbund fornøyd med, men mener omfanget av sosial dumping både innen gods- og persontransport nå er så stort at det er behov for drastiske tiltak:

– Det er nå så uoversiktlige tilstander innen kabotasjekjøring at anledningen til å drive dette bør stoppes inntil bransjeprogrammet foreligger, sier

forbundsleder Roger Hansen. Han legger til at dette er noe Norge kan gjøre uten å bryte EØS-avtalen.

Solidaransvar

For kabotasje innen gods foreslår forbundet at det innføres et juridisk og økonomisk solidaransvar for transportkjøperne, samt at det settes av langt større ressurser til kontrolltiltak.

I motsetning til gods, er det ingen begrensninger på kabotasjekjøring innen persontransport.

– Tilstandene innen turbilnæringen når det gjelder sosial dumping, er svært bekymringsfull. Vi har utenlandske sjåfører som stasjoneres i Norge i måneder i strekk og kjører turister på luselønn, sier Hansen.

– Norske turbilselskaper har mistet oppdrag i så stort omfang at det nå utgjør en fare for beredskapen i landet for eksempel når det gjelder buss for tog. Vi vil derfor kreve at regjeringen innfører regler for kabotasjekjøring innen persontransport minst like strenge som innen godstransport.

Kabotasjen kommer

EU utsetter liberaliseringen av kabotasjereguleringene, men EU-kommisjonen er klar på at over tid skal nasjonale restriksjoner vekk.

Av Morten Harper

Utredningsleder i Nei til EU

– De nåværende kabotasjeresriksjonene er i strid med tanken om et felles europeisk indre marked, heter det i en pressemelding¹ fra EUs transportkommissær Siim Kallas etter diskusjoner i ministerrådet og EU-parlamentet denne våren om EUs kabotasjeregler.

Kabotasje er i utgangspunktet ikke tillatt i Norge, men transportører fra EU/EØS-området kan utføre kabotasjekjøring på følgende vilkår:

- Kabotasjen må utføres med samme kjøretøy som ble brukt for den internasjonale transporten inn i Norge.
- Det kan utføres maksimalt tre kabotasjeturer etter den internasjonale transporten.
- Lossing etter den siste kabotasjeturen skal finne sted innen syv dager etter at den internasjonale lasten ble levert.

– Reglene vil endre seg

EU-kommisjonen ønsker en liberalisering av kabotasjereguleringene. Begrunnelsen er å stimulere til økt konkurranse mellom de ulike landenes transportører, som kommisjonen mener vil bidra til økonomisk vekst.

Både i EU-parlamentet og fra medlemsland har det kommet motforestillinger mot EU-kommisjonens ønske om å liberalisere regelverket allerede fra 2014. Ministerrådets diskusjon i mars viste at enkelte land, som Romania og Portugal, støttet videre liberalisering

nå. Andre, herunder Danmark, mente man må sikre kontrollen av gjeldende bestemmelser blant annet med tanke på arbeidsvilkår før reglene eventuelt endres. En tredje gruppe land, blant dem Polen, Ungarn og Tyskland, ba kommisjonen legge frem en rapport om virkningene av dagens regelverk, før man fremmer forslag til ytterligere markedsåpning. Dette vil trolig bli prosessen videre.

– Det er klart at kabotasjereguleringene vil endre seg på lang sikt, men det skal gjøres skikkelig og i samråd med alle interessenter, heter det i EU-kommisjonens pressemelding. Det signaliseres at nye regler ikke kommer før i neste kommisjonsperiode, som starter i 2015.

Kløft i lønn og arbeidsvilkår

Det har vært en markant økning i kabotasjekjøringen. De tolv nyeste medlemslandene i EU har gått fra en andel på 12 prosent i 2007 til 40 prosent i 2011.² Ikke bare er det en kløft mellom de vest- og de øst-europeiske landene når det gjelder lønnsnivå og arbeidsvilkår. Vilkårene i vest (EU-15) har blitt dårligere som følge av liberaliseringen og EU-utvidelsene. Transportører fra EU-15 har etablert seg i de nye medlemslandene for å redusere kostnadene. Overtredelser av kjøre- og hviletidsreglene er også et stort problem. Den europeiske transportarbeiderføderasjonen er motstander av videre deregulering.

Kabotasjekjøringen er også en trussel mot bærekraftig godstransport. Både i Norge og EU er det et mål at en større andel av den fremtidige godstransporten skal overføres fra vei til sjø og bane. Fortsatt økt kabotasjekjøring betyr at sjø og bane ikke klarer å konkurrere med veitransporten.

Noter

1 «Statement on cabotage», 14.05.13, http://ec.europa.eu/commission_2010-2014/kallas/headlines/news/2013/05/cabotage_en.htm

2 Samferdselsnytt fra EU-delegasjonen nr 3/2013, 30.04.13.

Lønn og sikkerhet som salderingspost?

EUs byråkrater og politikere har lenge ønsket en full liberalisering av godstransportbransjen.

Av Lars Johnsen

Første nestleder i Norsk Transportarbeiderforbund

Et fritt transportmarked anses av EUs byråkrater og politikere som en viktig forutsetning for å få til det indre markedet og et mer konkurransedyktig og kostnadseffektivt næringsliv. Målet er å binde minst mulig kapital i råvarer og ferdigvarer, at lagrene minimaliseres og sentraliseres og at «lageret helst skal være på veien». Dette, sammen med et økt forbruk, har ført til en betydelig økning av veitransporten i Europa.

Den grenseoverskridende transporten er helt avregulert innen for EU/EØS, dvs. at ethvert selskap uavhengig av hvor det er etablert kan påta seg transport mellom de ulike statene i EU/EØS-området. Resultatet er at de nye medlemsstatene i EU med lave lønninger, lav organisasjonsgrad og dårlige eller manglende tariffavtaler har tatt over transportmarkedet. Dette har medført sosial dumping og at lønnen i den grenseoverskridende transporten til/fra Norge er på 800 til 1000 Euro (6-8000 kroner) i måneden, mens den norske minstelønnen i tariffavtalen er på 24 500 kroner. Selskap som er etablert i Norge eller i de andre nordiske land har i realiteten mistet all grenseoverskridende transport i Europa.

Krisa gir kraft til liberalisering

Målet for EU er at også transport innenlands skal

avreguleres, dvs. at også selskap fra andre land kan utføre innenlands transport i et land de ikke er hjemmehørende, såkalt kabotasjekjøring. Disse planene har møtt stor motstand, spesielt fra bransjehold i Vest-Europa som frykter å bli utkonkurrert av østeuropeiske selskap.

Finanskrisa har gjort at liberaliseringa av transportsektoren er tatt opp med fornyet kraft, blant annet forutsetter EUs hvitbok om transport fra 2011 både liberalisering av innenlands godstransport og fri konkurranse i havnene i Europa som et tiltak for å styrke den europeiske økonomien.

I 1993 vedtok EU et midlertidig direktiv om kabotasjekjøring som et skritt mot full liberalisering. Kommisjonen mente at åpning for kabotasjekjøring ville gi mindre tomkjøring, bedre utnyttelsesgrad av materiellet og være et godt miljøtiltak. I dag viser det seg at kommisjonen tok feil, målinger i Europa viser dårligere utnyttelsesgrad av materiellet og økende tomkjøring.

Direktivet ble implementert i Norge i 1998 og er senere revidert, dagens regler er fra 2009. Direktivet gir åpning for å utføre inntil tre innenlandsoppdrag i et annet land i løpet av syv dager. Oppdragene må være tilknyttet et grenseoverskridende oppdrag, det vil si det er ikke lovlig å krysse grensa med tom bil for å utføre oppdrag i et annet land. Oppdragene kan ikke være basert på permanente eller faste oppdrag eller ruter.

Kontroll vanskelig

Retten til kabotasjekjøring for de nye medlemslandene i EU er gradvis innført i Norge, og fra 1. januar 2012 kan alle EUs 27 stater utføre kabotasjekjøring i Norge etter direktivets regler.

Dagens regler for kabotasjekjøring er vanskelig å kontrollere. De skandinaviske bransjeorganisasjonene, både arbeidsgivere og arbeidstakere, har derfor bedt om et midlertidig kabotasjeforbud for å få på

plass bedre kontrollsystemer og -rutiner. Det norske samferdselsdepartementet er foreløpig ikke villig til å innføre et midlertidig kabotasjeforbud. Også de svenske og danske myndighetene har avvist dette kravet.

En dansk storkontroll i Århus havn avslørte at hele 13 prosent av de kontrollerte vogntogene utførte ulovlig kabotasje i Danmark, det vil si innenlandstransport i strid med dagens regelverk. En dansk rapport, utarbeida av arbeidsgiver- og arbeidstakerorganisasjonene i Danmark, hevder at den danske transportnæringa og de danske sjåførene vil forsvinne i løpet av de neste ti år med dagens utvikling.

Økt ulykkesrisiko

Dagens regler for veitransport er både en sikkerhets-, miljø- og kostnadsbelastning for samfunnet. Mange av de utenlandske vogntogene er ikke utstyrt for den norske veistandarden og norsk klima, de har ikke nødvendig utstyr og sjåførene har ikke nok erfaring med å kjøre på norske vinterveier. Mange av de østeuropeiske sjåførene blir også presset til å bryte reglene om kjøre- og hviletid. Disse forhold medfører økt ulykkesrisiko både for den enkelte sjåfør og andre veifarende, flere taue- og redningsoppdrag og mer forsinkelser på veiene. Bilene som benyttes er også ofte eldre, har en lavere standard og forurenser mye mer enn nyere biler.

Målet om mer miljøvennlig transport på sjø og bane, blir undergravd av de lave prisene i veitransporten. Det er også vanskelig å få betaling for taue- og redningsoppdrag, inndrive bøter og bomavgifter og lignende fra de utenlandske selskapene, og staten og/eller redningsselskapene sitter derfor igjen med kostnadene.

Kommisjonen utsetter

EU-kommisjonen har varslet nye og liberaliserte regler for kabotasje kjøring, blant annet en ordning med «Non Linked Cabotage», dvs. kabotasje kjøring uten at denne

er knyttet opp mot grenseoverskridende transport. I dette forslaget skal det åpnes for kabotasjekjøring i inntil 50 døgn per sjåfør per år. Dette forslaget ønsket man innført fra 2014 og ville åpne for at selskap ved å skifte ut sjåføren kan operere på permanent basis i et tredjeland uten å etablere seg i landet.

En ytterligere liberalisering av kabotasjekjøringa vil medføre et økt press på den norske transportnæringa. Det vil føre til flere nedleggelse av transportbedrifter og flere konkurser, og kan føre til at 20 - 30 000 arbeidsplasser i næringa går tapt i løpet av kort tid. Samferdselsdepartementet har sagt at de, i samarbeid med de øvrige nordiske land, vil jobbe mot en ytterligere liberalisering av innenlandstransporten.

Den 14. mai 2013 gjennomførte medlemsforbundene i den europeiske transportarbeiderføderasjonen (ETF) en aksjonsdag mot EUs planer om ytterligere liberalisering. Denne aksjonen, sammen med et langvarig press fra arbeidstaker- og arbeidsgiverorganisasjoner og en økende skepsis fra flere EU-land til liberalisering, medførte at EUs talsperson for samferdsel, Helen Kearns, den 15. mai sendte ut en pressemelding om at forslaget om ytterligere liberalisering av kabotasje-reglene var trukket og at et slikt forslag ikke vil bli fremmet av denne EU-kommisjonen.

Midlertidig kabotasjeforbud

Transportarbeiderforbundets krav er at det blir innført et midlertidig kabotasjeforbud i Norge. Dette er ikke minst viktig knyttet til regjeringens handlingsplan 3 for et anstendig og seriøst arbeidsliv og mot sosial dumping. I denne handlingsplanen er søkelyset rettet mot situasjonen innen vegtransport, og målsettinga er at det skal utarbeides et bransjeprogram for sektoren. I perioden fram til et slikt program er utviklet må vi skjermes den norske bransjen mot kabotasjekjøring for å motvirke flere konkurser, og utvikle metoder for å kontrollere og

sikre transportsektoren mot lovbrudd og ulovligheter.

Vi krever videre at det innføres «solidaransvar» for transportkjøperne. Det vil si at den som har bestilt oppdraget, i tillegg til transportselskapet, får et økonomisk ansvar for bøter, redningsoppdrag og andre samfunnskostnader ved transporten. I tillegg bør det vurderes å allmenngjøre tariffavtalen for all innenlands transport, også for kabotasjekjøring.

Del III

Luftfart

Flyselskapenes interesser styrkes –
passasjerene, rettigheter for ansatte
og nasjonale myndigheter svekkes

Single European Sky: EU vil at flytrafikken ikke koordineres etter nasjonale grenser, men som et europeisk luftrom med en sentralisert håndtering av flytrafikk. Norge har avgitt myndighet til Det europeiske flysikkerhetsbyrået i strid med Grunnlovens bestemmelser. (Foto: SAS.)





Foto: Trygve Bergsland/ Parat

Presset øker i lufta

– EUs flysikkerhetsbyrå har lagt den medisinske fagrapporten til side når arbeidstidsreglene nå gjennomgås, forteller Anneli Nyberg, leder for SAS Norge Kabinforening.

Av Morten Harper

Utredningsleder i Nei til EU

Når Norwegian truer med utflagging og Ryanair hevder at det er irske regler som gjelder for personalet, er EUs indre marked og regler for fri konkurranse et viktig bakteppe. Et flyselskap skal kunne operere hvor som helst i EU/EØS-området uavhengig av hvilket

land det drives fra.

Leder for SAS Norge Kabinforening, Anneli Nyberg, har liten forståelse for at Ryanair ikke vil forholde seg til norsk regelverk:

– Det kunne vært naturlig om personalet hadde arbeidsplassen sin i Irland, men slik er det jo ikke. Man er ansatt i utleiebyråer, gjerne registrert Øst-Europa, og utplassert på ulike baser der man har arbeidsplassen, som på Rygge. Da blir det noe absurd å si at det er irsk regelverk som gjelder.

Hun mener Ryanair-systemet legger opp til at personalet havner i et slags ingenmannsland; man hører ikke hjemme noe sted og opparbeider da heller ikke rettigheter. Norske myndigheter har avvist Ryanairs påstander, og holder fast ved det nasjonale regelverket.

Lønn og sikkerhet

Nyberg beskriver et økende press på lønns- og arbeidsvilkår for flypersonalet.

– Presset har økt veldig, spesielt det siste året. Det er kommet inn nye aktører og andre måter å bemanne flyene på.

Hun trekker frem innleie i stedet for ansettelse som et særlig stort problem.

– Før var man ansatt i flyselskapet og det var et ansvarsforhold. Tendensen nå både for kabinpersonale og piloter er at man leies inn via bemanningsselskap. Det er en opplagt utfordring for lønnsvilkårene, men har også et sikkerhetsaspekt. For eksempel i en krisesituasjon har det stor betydning at man er fortrolig med jobben og kjenner kollegene.

Arbeidstid gjennomgås

EU gjennomgår nå arbeidstidsbestemmelsene for flypersonalet. EUs flysikkerhetsbyrå EASA har evaluert dagens regler og kommet med et forslagsdokument, som nå er på høring. Transportarbeiderføderasjonen

ETF har vært svært kritisk til EASAs forslag.

– Som del av evalueringen ble det laget en medisinsk vurdering, men denne fagrapporten har EASA lagt til side, forteller Nyberg.

Rapporten påviste at arbeidsordningene ikke var forsvarlige ut fra helse og sikkerhet, blant annet på grunn av for lite søvn og hvile.

Nyberg etterlyser et sterkere engasjement fra norske myndigheter for å skjerpe regelverket eller kreve norske unntak:

– Det er stor forskjell om man flyr tur-retur Oslo-Madrid eller opp og ned flyplassene langs kysten i Nord-Norge. Regelverket er laget uten tanke for variasjonen mellom landene. Store deler av flyforholdene i Norge er utenfor normalen.

Luftfartstilsyn og suverenitet

Er det viktigere å delta i EUs luftfartstilsyn enn å respektere Grunnlovens grenser?

Av Morten Harper

Utredningsleder i Nei til EU

Luftrommet er også en del av EUs indre marked. Den såkalte Single European Sky pakke II er nå til behandling i EU. Lovgivningspakken legger opp til at flytrafikken ikke koordineres etter nasjonale grenser, men som blokker i et europeisk luftrom, med en sentralisering av flyhåndteringen.

Den erklærte målsetningen er å øke kapasiteten i europeisk luftrom, samtidig som miljøbelastningen fra flytrafikk reduseres og reisetiden kortes ned. EU vil også styrke sektorens økonomiske resultater. Gjennomføringen krever felles regler og prosedyrer på europeisk nivå.

Det er utvilsomt hensiktsmessig med samarbeid og standarder for internasjonal flytrafikk. Problemet er at EU ikke legger opp til et ordinært internasjonalt samarbeid mellom land, men at stadig mer av den nasjonale myndigheten flyttes til EUs organer.

Overnasjonale EØS?

Et sentralt prinsipp ved EØS-avtalen er at den skal være mellomstatlig, og ikke overnasjonal som et EU-medlemskap. Det klare utgangspunktet i Grunnloven er at dømmende, utøvende og lovgivende kompetanse med direkte virkning for bedrifter eller personer i Norge ikke skal overføres til utenlandske organisasjoner. Så gir Grunnloven tre mulige veier for slik suverenitetsavståelse:

- Man kan endre Grunnloven etter § 112. Det forutsetter at forslaget fremmes senest ett år før et stortingsvalg, og behandles etter valget av det nye Stortinget. Forslaget må vedtas med 2/3-flertall.
- § 93 hjemler suverenitetsavståelse på et begrenset område til en organisasjon Norge er tilsluttet. Vedtaket må gjøres med 3/4-flertall.
- § 26 andre avsnitt åpner for mer bagatellmessig suverenitetsavståelse, som vedtas med alminnelig flertall.

Det europeiske flysikkerhetsbyrået

Det europeiske flysikkerhetsbyrået (EASA) i Köln har overnasjonal myndighet i EU til å gjøre vedtak om typesertifisering for nye fly og påbud om reparasjon eller kontroll av fly før bruk. Da Norge gjennom EØS-avtalen sluttet seg til byrået, fikk det myndighet til å treffe vedtak om sertifisering og påbud med direkte virkning for norske flyselskap. I EU kan EASA også gi bøter eller tvangsmulkt. For Norge ble i stedet den myndigheten lagt til overvåkingsorganet ESA. Dømmende myndighet er gitt til EFTA-domstolen, som kan overprøve ESAs vedtak.

Vedtakene ble gjort av Stortinget etter den enkle prosedyren i § 26.2. Det er en tolkningspraksis, med Justisdepartementets lovavdeling i spissen, for hvordan Grunnloven skal forstås når det gjelder suverenitetsavståelse, som verken er juridisk holdbar eller politisk særlig demokratisk.

Det er utviklet en lære om at § 26.2 hjemler suverenitetsavståelse som er «lite inngripende», uten at dette er et begrep som brukes i paragrafen. Vurderingene fra lovavdelingen bærer i stor grad preg av eget skjønn.

Inngrep i Grunnloven

Førsteamanuensis Eirik Holmøyvik ved Det juridiske fakultet, Universitetet i Bergen, har i flere artikler

påvist at for denne typen myndighetsoverføring er det § 93 som er rett hjemmel.¹ Han advarer mot konsekvensene av det han beskriver som en utvidende tolkning av § 26.2:

«Eit problem knytt til den noverande tolkinga av § 26 andre avsnitt frå sak til sak er at ein dermed får fleire stegvise myndighetsoverføringar, som kvar for seg blir vurdert som «lite inngripende», men som i sum nettopp vil medføre eit reelt og vesentleg inngrep i Grunnlovas kompetansereglar.»²

Det opplagte motivet for bruken av § 26.2 som hjemmel er ikke bare å unngå kravet om 3/4-flertall i § 93, men å underkommunisere den suverenitetsavståelsen som faktisk skjer. Ved myndighetsoverføring til EU-organer reiser det seg også en annen problemstilling: § 93 hjemler ikke suverenitetsavståelse til organisasjoner Norge ikke er tilsluttet. Det betyr at man da må gå veien om den mer tidkrevende prosedyren for grunnlovsendring i § 112 ved overføring av direkte myndighet til EU-byråer, så fremt ikke Norge deltar i dem.

Noter

¹ Se «Grunnlova § 93 og læra om «lite inngripende» myndighetsoverføring i lys av nyare konstitusjonell praksis» i *Lov og rett* nr 8 2011 og «Kor sikker er «sikker konstitusjonell praksis»? – Grunnlova og Noregs avtaler om suverenitetsoverføring» i *Nytt Norsk Tidsskrift* nr 2 2013.

² *Lov og rett* nr 8 2011, s. 468.

Konkurransen om bakketjenester

EU vil pålegge flyplassene flere tilbydere for bakketjenestene.

EUs såkalte lufthavnsplan består av tre forslag til regelverk som EU-kommisjonen mener skal øke kapasiteten på de store lufthavnene i Europa: en støyforordning, en forordning om bakketjenestene og en forordning om tildeling av slots. Vi skal her konsentrere oss om bakketjenestene.

EU-kommisjonen vil pålegge at flyplassene har minst tre ulike tilbydere av bakketjenester. I dag er kravet to. Transportarbeiderføderasjonen ETF har markert seg sterkt mot kommisjonens forslag, som de mener svekker arbeidernes rettigheter og vil føre til mange tapte arbeidsplasser.

Gjør forskjell på ansatte

Regelverket er til behandling i ministerrådet og EU-parlamentet. I første gangs behandling i april vedtok parlamentet at kravet om flere tilbydere bare skal gjelde flyplasser med over 15 millioner passasjerer eller 200 000 tonn gods per år, mens kommisjonens forslag er 5 000 passasjerer og 100 000 tonn gods. Hva EU til slutt vedtar her vil få stor betydning for den praktiske rekkevidden av regelverket.

Parlamentet ønsker også strengere minsteregler for kvalitetsstandard og regler om at en ny tjenesteyter skal ta over de ansatte og respektere tariffavtalene.

Transportarbeiderføderasjonen ETF krever likevel at regelverket må avvises, fordi det bare beskytter enkelte grupper og dermed gjør forskjell på ansatte. ETF mener også at det åpner for bruk av underleverandører uten kontroll.

Bonustap mot ESA

– Bonusordningen gjør reisen dyrere for folk flest, mener Forbrukerrådet.

Forbudet mot bonuspoeng på flyreiser innad i Norge ble innført i 2002. Hensikten var å sikre konkurranse mellom selskapene. Forbudet har ifølge Forbrukerrådet ført til lavere billettpriser og flere avganger.

– Forbud mot bonusordninger er fortsatt avgjørende for at nye aktører skal kunne etablere seg, og at konkurransen opprettholdes, sier fagdirektør Anne Haabeth Rygg i Forbrukerrådet.¹

I strid med EØS-reglene

SAS har kjempet innbitt mot forbudet, og i februar utfordret flyselskapet reglene ved å gjeninnføre bonus for bedriftskunder. Overvåkingsorganet ESA har også lenge vært kritisk til det norske forbudet, og reiste i mars krav om at det måtte oppheves. ESA mener forbudet både er i strid med EØS-avtalens direktiv om urimelig handelspraksis, som fastsetter hva landene kan forby, samt den grunnleggende friheten til å tilby tjenester og etableringsfriheten i EØS-avtalen. Regjeringen valgte da å oppheve bonusforbudet.

Ifølge Forbrukerrådet reiser de fleste av oss opptil fem ganger i året og har ingenting å tjene på at bonusordningen er gjeninnført.

– Dette vil trolig føre til økte priser, og det er det først og fremst flyselskapene som tjener på. Det er lett å glemme at bonusen bakes inn i billettprisen, påpeker Forbrukerrådets fagdirektør.

Noter

¹ Forbrukerrådet 26.02.13,

<http://www.forbrukerradet.no/forside/presse/pressemeldinger/forbrukerr%C3%A5det-frar%C3%A5der-flybonus>

Pålagt kontroll og kø

Kontrollen av flytende væsker ved flyplassene kan vi gjøre lite med. Det bestemmer EU.

Siden 2006 har det vært begrensninger i hvor mye væske, aerosoler og geleer vi kan ta med oss i håndbagasjen som flypassasjerer. Formålet med regelverket er å hindre at flytende eksplosiver blir ført inn på flyplassen og i flyet. Det er imidlertid usikkert hvor hensiktsmessig en slik kontroll av alle passasjerer er, og om kontrollen faktisk eliminerer risiko. Det som derimot er sikkert, er at det EU-pålagte kontrollsystemet er både tidkrevende og kostbart.

Ettersom kontrollen er fastsatt i direktiver og forordninger fra EU, kan ikke Norge endre eller tilpasse systemet uten å bryte med EØS-avtalen. Hvor lurt er det at EU i detalj skal bestemme hverdagen for norske flyplasser og passasjerer?

Blir væskeforbudet opphevet?

Det har tatt lang tid, men nå har også EU kommet til at væskeforbudet kan være unødvendig. EU vedtok i mars en regelverkspakke som legger opp til en gradvis oppheving av væskeforbudet gjennom bruk av nytt utstyr for å oppdage flytende eksplosiver.

Fra og med januar 2014 skal de nye prosedyrene etter planen tas i bruk for enkelte væsketyper, blant annet babymat, medisiner og forseglede taxfree-flasker. I praksis de flytende væskene som det allerede i dag er unntak for.

EU-kommisjonen skal mot slutten av 2014 igjen evaluere situasjonen, for på sikt å oppheve væskebegrensningene. Ting tar tid!

Svekker rettigheter

EU-kommisjonen vil begrense flypassasjerers rett til overnatting ved innstilte avganger.

EU-kommisjonen la i april frem forslag til endringer i reglene om flypassasjerers rettigheter, som også gjelder Norge gjennom EØS. Forbrukerombud Gry Nergård beskriver forslaget som en omfattende innskrenkning av forbrukerrettighetene.

– Det er et paradoks at EU vil frata passasjerene rettigheter nettopp i de tilfeller behovet for beskyttelse er størst, påpeker Nergård.¹

Kommisjonen vil fjerne flyselskapenes plikt til å tilby overnatting ut over tre netter dersom flygningen kanselleres som følge av et vulkanutbrudd, omfattende uvær eller andre såkalte ekstraordinære omstendigheter.

Strekker forsinkelsen

Flyselskapene skal også slippe å tilby overnatting dersom den berørte flygningen er på mindre enn 250 km og ruten opereres av en maskin som har en makskapasitet på 80 seter eller mindre. Dette kan ramme mange passasjerer i Norge, der det er en rekke flygninger over korte distanser og med mindre fly.

Kommisjonen vil gi flyselskapene bedre tid til å finne en løsning ved forsinkelser, slik at et fly innen EU/EØS må være fem timer forsinket – mot tre timer i dag – før man har krav på økonomisk erstatning.

Mer positive for passasjerene er forslagene om å lovfeste retten til å endre billetten kostnadsfritt ved feilbestillinger, og å innføre et forbud mot å nekte passasjerene adgang på returen selv om de ikke har benyttet seg av utreisebilletten.

Noter

¹ Forbrukerombudet 19.04.2013, <http://www.forbrukerombudet.no/2013/04/11042913.0>

Del IV

Anbud og EU-kontroll

Hvordan EU griper inn i
transporthverdagen vår

Brussel tar styring: Gjennom EØS-avtalen har EU hånden på rattet også for norske bussruter, kjøretøykontroll, bompenger og tungtransport.



Buss på anbud

Bussruter på anbud svekker kollektivtilbudet.

EUs kollektivforordning krever anbudskonkurransen om det aller meste av busstransporten. Kravet gjelder ikke jernbanetransport, bussdrift uten offentlig støtte eller kollektivtransport i egenregi av kommune eller fylke.

Anbudskravet har møtt motstand fra både fagforbund og folkevalgte. På kort sikt kan det være penger å spare. Det er ofte tøff konkurranse i de første anbudsrunderne. Etter hvert forsvinner mange selskap fordi det koster for mye å delta i anbudskonkurransen. Det kan føre til at noen få store selskap deler markedet mellom seg, og det blir ikke noen reell priskonkurranse.

Lokale ruter rammes

Ikke minst lokale bussruter blir rammet. Fokuset på pris og konkurranse svekker kvaliteten. En rapport fra Transportøkonomisk institutt har pekt på at busstilbudet mange steder har blitt dårligere etter anbudsutsetting.

Erfaringene viser at anbudskonkurransen presser ut mindre selskaper og lokale arbeidsplasser forsvinner. For arbeidstagerne skaper hver anbudsrunde usikkerhet om jobbfremtiden, mer uforutsigbare pensjonsordninger og en tøffere arbeidsdag for at busselskapene skal presse ned kostnadene.

Telemark og Aust-Agder er eksempler på fylker som har utfordret regelverket og vedtatt å ikke konkurranseutsette busstilbudet. Da har ESA tatt affære og pålagt anbudskonkurranse.

Kontroll av kjøretøy

EU-kommisjonen ville sende mopeder og traktorer på EU-kontroll, men måtte gjøre vendereis.

Norge var blant landene som gikk klart ut mot EU-kommisjonens forslag om å inkludere nye kjøretøytyper i den periodiske EU-kontrollen.

Det var i fjor høst at kommisjonen foreslo å kreve EU-kontroll også for motorsykel, moped, traktor og lett tilhenger. Forslaget inngikk i den såkalte kjøretøykontrollpakken, som skal gi et likt kontrollsystem i hele EU/EØS. Det norske Samferdselsdepartementet har overfor EU innvendt at det er en begrenset sammenheng mellom ulykker og tekniske mangler ved motorsykler og lette tilhengere. Bondelaget har pekt på lange avstander til kontrollstasjoner, som ville gjøre en traktorkontroll uforholdsmessig kostbar.

Etter et møte i EUs ministerråd i februar, trakk kommisjonen tilbake denne delen av forslaget.

Årlig kontroll

Norge er positiv til kommisjonens forslag om økt veikantkontroll av yrkeskjøretøy, men har understreket at dårlige dekk og kjetting for vinterkjøring må kontrolleres i henhold til nasjonal lovgivning i det landet kontrollen foregår.

Derimot er Norge kritisk til forslaget om gjøre dagens EU-kontroll årlig og at kontrollen ikke skal kunne utføres av verkstedet som reparerer. Dette er det fortsatt uenighet om i EUs organer.

—Årlig kontroll vil ikke ha noe å si for norsk trafikksikkerhet, det vil kun koste norske forbrukere unødvendig mye penger, sier samferdselsminister Marit Arnstad til Nationen¹.

Note

¹ Nationen 07.02.2013.

Strid om rabatt

Fem års forhandlinger med EU måtte til for å beholde bompengerabatten, men for tunge kjøretøy blir det dyrere.

EUs såkalte eurovignettdirektiv, som trådte i kraft sommeren 2008, forbyr den norske praksisen med bompengerabatter opptil 50 prosent. Direktivet setter et absolutt øvre tak på 13 prosent rabatt til dem som kjøper autopassabonnement.

EU-direktivet, som er inntatt i EØS-avtalen, gjelder bare tunge kjøretøy på de europeiske hovedveiene. Signaler fra EU om at direktivet skulle endres til også å omfatte personbiler og på alle veier, gjorde de mulige praktiske konsekvensene for Norge svært omfattende. Det ville gripe inn både i distrikts- og samferdselspolitikken, og privatøkonomien til mange bilister.

I februar i år kunne imidlertid VG fortelle at rabatten for privatbiler består.¹ Direktivet skal fortsatt gjelde tunge kjøretøy. Samtidig er det mange nye bompengeanlegg som innfører en flat rabatt på 10 prosent, men ifølge Samferdselsdepartementet skjer dette uavhengig av direktivet og skal forenkle administrasjonen.

Dyrere for tungtransporten

Direktivet gjelder bare for det europeiske hovedveinettet. I Sør-Norge vil det for eksempel si bomstaskjonene E18 i Agder og E6 ved Moss. Her vil det fra 2014 ikke kunne gis mer enn 13 prosent rabatt til tunge kjøretøy. Norge har fått aksept for unntak for bomvei som erstatter ferje og der det er lite internasjonal trafikk.

Note

¹ VG 15.02.2013.

Ikke for vinterveier

Norge prøver handlingsrommet i EØS for å sikre bedre veigrep.

«Ny EU-regel kan glatt-parkere norske vogntog» meldte VG i fjor høst.¹ Saken gjaldt to direktiver fra 1997 og 2007, innført i EØS-avtalen, som Vegdirektoratet skulle stadfeste med forskrift. Direktivene forbyr overføring av alt trykk til drivakselen på vogntog, noe man får ved å løfte opp det bakerste hjulparet. Et knep som bedrer veigrepet og gjerne brukes når man skal opp bratte bakker. Det er kun tillatt å overføre noe av trykket, og man kan ikke kjøre over 30 km/t. Forbudet har i praksis ikke vært kontrollert.

Bransjeorganisasjonene reagerte mot EU-reglene:

– Det sitter noen byråkrater i Brussel som har funnet ut at dette passer godt i Sentral-Europa, derfor innfører de det overalt. Men de har aldri vært i nærheten av en norsk vintervei, uttalte Geir Mo, administrerende direktør i Norges Lastebileier-Forbund, til avisen.

Bruker handlingsrom

En måned senere hadde samferdselsminister Marit Arnstad bestemt seg for hva som måtte gjøres: handlingsrommet i EØS for nasjonale tilpasninger må prøves. I et brev ba hun Vegdirektoratet endre bestemmelsen om akselløft og gå tilbake til den tidligere kontrollpraksisen.

– Jeg har fått masse henvendelser fra sjåfører om hvor viktig det er å få beholde muligheten til å bruke akselløft på andre måter enn det hovedregelen i EUs bestemmelser fastsetter, fortalte Arnstad til Nationen.²

Noter

¹ VG 24.10.2012.

² Nationen 23.11.2012.

Transportarbeiderforbundet krever oppsigelse av EØS-avtalen

I behandlingen av forslag til LO-kongressen 2013 vedtok representantskapet i Norsk Transportarbeiderforbundet 18. oktober 2012 at EØS-avtalen innebærer et så sterkt press mot faglige rettigheter at avtalen må sies opp:

«Sikring av minimumsregler på arbeidsrettsområdet og hindring av sosial dumping må være høyt prioritert. Etableringen av EØS-avtalen og innføringen av de fire friheter har medført at utviklingen har gått i motsatt retning, med angrep på eksisterende rettigheter. I tillegg har finanskrisen lagt press på nasjonal lønnsdannelse, kollektive forhandlinger og grunnleggende arbeidstakerrettigheter i Norge og andre europeiske land. LO må arbeide for å si opp EØS-avtalen i perioden og gjeninnføre en frihandelsavtale.»

«LO er sterkt imot at staten gjennom jernbanepakke IV skal pålegges å konkurransenutsette persontrafikken med jernbane og åpne det innenlandske persontrafikkmarkedet for fri konkurranse.»

LO-kongressen i mai 2013 krever EØS-veto mot Jernbanepakke IV slik EU-kommisjonen har foreslått den

JERNBANEN EUs forslag til Jernbanepakke IV pålegger full konkurranse på jernbanen, inkludert nasjonal passasjertrafikk. Erfaringer fra Sverige viser at det kan føre til mer kaos på togstrekningene og et dyrere og dårligere tilbud. Norge kan si nei til å ta regelverket inn i EØS-avtalen.

KABOTASJE Sosial dumping er et stort problem i transportbransjen. Kabotasje er transport mellom steder i et annet land enn transportøren hører hjemme. Det er i utgangspunktet ikke tillatt i Norge, men transportører fra EU/EØS-land kan drive en begrenset kabotasjekjøring. Andelen utenlandske vogntog på norske veier øker. Lovlig og ulovlig kabotasje utkonkurrerer norske firma med lave sjåførlønninger. Mange utenlandske vogntog er ikke utrustet for norsk føre og forhold. EU ønsker å fjerne begrensningene for kabotasjekjøring.

HVERDAGEN Vi kjenner godt EU-kontrollen for personbiler. Brussel tar også styring på mange andre områder. I fjor høst foreslo EU årlig kontroll av moped, motorsykkel og traktor, men den tungvinte ordningen ble trukket etter motstand blant annet fra Norge. Gjennom EØS-avtalen pålegges vi den nitide kontrollen på flyplasser og EU har nå foreslått å frata flypassasjerene rettigheter når fly kanselleres. Det er også EU som pålegger anbud slik at nye firma overtar lokale bussruter.

