

Hvilken transport trenger vi?

EUs fjerde jernbanepakke, Wizz Air, Uber og kabotasjekjøring



Innhold

<i>Morten Harper</i>	
Transporten skal være trygg – til lands, vanns og i lufta	2
<i>Jan R. Steinholt</i>	
Luftig boikott kan få hard landing	6
<i>Arne Byrkjeflot</i>	
Fortsatt kabotasje med EUs mobilitetspakker	14
<i>Jan R. Steinholt</i>	
Taxinæring på felgen	23
<i>Arne Byrkjeflot</i>	
Kabotasje i sjøfart – verre enn på land	28
<i>Jan R. Steinholt</i>	
Råtne sviller under jernbanesporet	32
<i>Morten Harper</i>	
Suverenitet på feil spor	38

Nei til EUs skriftserie Vett nr. 1 2021

Redaktør: Morten Harper

Redaksjon: Jan R. Steinholt og Arne Byrkjeflot

Grafisk utforming: Eivind Formoe

Forsidetegning: Jørgen Bitsch

ISSN: 1504-5374 / ISSN elektronisk utgave: 1891-4837

Opplag: 3000

Trykkansvarlig: Retail Production AS

Les tidligere Vett-utgaver og bestill abonnement på www.neitileu.no

Transporten skal være trygg – til lands, vanns og i lufta

Den frie flyten i EUs indre marked, som Norge er del av gjennom EØS-avtalen, er bygd på markedskonkurranse på veiene, skinnene, i lufta og til sjøs. Hva betyr det for arbeidsvilkår, sikkerhet og suverenitet?

«Nå kan vi alle fly» er slagordet til Wizz Air, som i november startet innenriksruter mellom blant annet Oslo, Bergen og Trondheim. Det ungarske og EU-registrerte lavprisselskapet kunne lagt til: *men ingen fagorganiserte ansatte om bord*. Flere eksempler viser at ansatte i Wizz Air har mistet jobben når de har organisert seg.

Selskapets fagforeningsfiendtlige politikk har utløst stor bekymring for arbeidsforholdene i norsk luftfart. I desember signerte over 300 tillitsvalgte i LO-systemet oppropet «Wizz Air ut av Norge – norsk lønn for flyarbeidere i Norge».

Wizz Air og fri etablering i EØS

Wizz Air, som har hatt stor lønnsomhet og har en solid kontantkasse, går inn på det norske rutenettet i konkurranse med SAS, Norwegian og Widerøe, i en situasjon der flybransjen er nede for telling på grunn av pandemien. *Jan R. Steinholt* beskriver i dette heftet (se side 6) hvordan Wizz Air til fulle utnytter den frie etableringsretten i EU/EØS. Som et EU-registrert og godkjent selskap kan Wizz Air fritt etablere ruter også her til lands, uten at norske myndigheter kan kreve egen tillatelse. Etter EU-reglene er det heller ikke noe krav om en fast mannskapsbase i Norge.

Prisen for billige billetter og fri frakt

Stadig møter vi lovnader om billige billetter og fri frakt. Denne utgaven av Vett ser på kostnadene av den liberaliserte transporten i EUs indre marked, som Norge er del av gjennom EØS-avtalen. Wizz Air er ett av flere eksempler på at det blir mer sosial dumping

og mindre fagorganisering. EU-tilpasningene svekker dessuten den nasjonale kontrollen med sikkerheten. Kvaliteten og prisen for forbrukerne blir ofte heller ikke bedre.

EU har mål om å kutte klimautslippene fra transport. Likevel ser vi at EUs indre marked driver frem en spesialisering i produksjonen av varer og tjenester som gir økt transport over større avstander. I Norge har vi blant annet sett at EUs regler om kabotasjekjøring presser ned prisene for godstransport på vei, slik at det er vanskeligere for jernbanen å konkurrere. Miljøorganisasjoner mener fremveksten av biltjenesten Uber, som EU har banet vei for i Europa, øker klimautslippene og gir dårligere luft i storbyene.

Kabotasje med mobilitetspakkene

Før EØS-avtalen var det ikke tillatt for utenlandske vogntog som fraktet varer hit å gjøre transportoppdrag innenlands i Norge, påpeker *Arne Byrkjeflot* i sin artikkel om EUs mobilitetspakker (side 14). EØS-avtalen gjorde det umulig å forby kabotasje. Et vogntog som kommer til Norge kan utføre tre transportoppdrag innenlands i løpet av syv dager. Mange selskap utnytter dette, med lav lønn som konkurransefortrinn.

Den første mobilitetspakken handler om godstransport, og ble vedtatt i EU i juli 2020. Den andre handler om buss og den tredje om digitalisering av veitransporten. Godspakken strammer inn reglene på enkelte punkter, blant annet om hviletid og varighet på kabotasjeperioden, men det er fortsatt lovlig å gjennomføre tre innenlandske transportoppdrag for hver gang man krysser grensen. Busspakken ligger an til å svekke dagens regler, og utenlandske selskap skal slippe til også på ordinær rutetransport.

Byrkjeflot beskriver problemene med kabotasje i sjøtransport som enda verre enn på land (side 28).

Fra taxi til Uber

Våren 2020 ble det gjort store endringer i Yrkestransportloven. Behovsprøving, kjøreplikt og krav om å være tilknyttet en taxisentral er tatt vekk, og eierne trenger ikke lenger ha taxi som hovedyrke. Mange mener dette er dødsstøtet for taxinæringen slik vi kjenner den, og at veien nå er åpen for selskaper som Uber.

Jan R. Steinholt skriver at bakgrunnen er en klagesak der EØS-tilsynet ESA slår fast at det å begrense antallet drosjeløyver er i strid med EUs frie etableringsrett (se side 23). Liberaliseringen er

begrunnet med at den skal gi billigere transport, men tidligere erfaringer viser at flere biler i gatene gir mer tomkjøring og inntektsfall, som blir forsøkt kompensert ved å sette opp takstene.

Stortinget kan ikke høste erfaringer og ombestemme seg

EUs fjerde jernbanepakke pålegger konkurranseutsetting av persontrafikken. *Jan R. Steinholt* viser hvordan dette er grunnleggende udemokratisk (side 32). Hvis anbudstvungen tas inn i EØS-avtalen kan ikke et nytt Stortinget snu jernbanereformen der togdriften på Sørlandsbanen nå er overlatt til britiske Go Ahead og svenske SJ kjører på Dovrebanen og nordover, selv om erfaringene skulle tale mot konkurranseutsettingen.

Det er helt unødvendig å innføre EUs jernbanepakke for å kjøre tog til våre naboland. Norske og svenske tog og lokførere krysser jevnlig grensene etter avtaler som ble inngått før Norge ble med i EØS og før Sverige gikk med i EU.

Sender suvereniteten på enveisspor

I dag styrer Statens jernbanetilsyn, Jernbanedirektoratet og Samferdselsdepartementet over norsk jernbane og sikkerhetskravene. Hvis EUs fjerde jernbanepakke innføres i EØS, flyttes viktig myndighet til EUs jernbanebyrå ERA, EU-kommisjonen og EU-domstolen. ERA får en helt sentral rolle i å godkjenne togoperatører og håndheve sikkerhetsbestemmelsene. EU-byrået kan også overprøve beslutninger fattet av Statens jernbanetilsyn.

Morten Harper beskriver hvordan regjeringen vil overføre ikke bare forvaltningsmyndighet på jernbanesektoren, men også lovgivende og dømmende myndighet til EU-organer (side 38). Suverenitetsavståelsen er mer enn «lite inngripende», og det vil være i strid med Grunnloven hvis den vedtas med alminnelig flertall etter § 26.2, som regjeringen foreslår. Overføringen av myndighet skjer ensidig til EU. Godkjenning av sikkerhetssertifikater og kjøretøytilatelser har stor betydning for jernbaneforetakene, som ikke kan kjøre tog uten. Jernbanen er en viktig del av infrastrukturen i Norge, og hvilke foretak som har tilgang til banenettet angår brede samfunnsmessige og politiske interesser.

Praksisen med «lite inngripende» myndighetsoverføring er en omstridt konstruksjon, der et alminnelig stortingsflertall omgår mindretallsvernet i Grunnloven.

Transportkontroll – uten EU-dirigering

Med «EU-kontroll» tenker vel de fleste på den tekniske kontrollen av bilen annethvert år (for tunge kjøretøy hvert år). En lignende kontroll av utslipp og sikkerhet hadde vi nok hatt uavhengig av EØS. Problemet med EU/EØS-reglene er snarere at de hindrer gode ordninger for nasjonal kontroll, ved å pålegge konkurranse og flytte myndighet til EU. Norske myndigheter burde i større grad innføre egne tiltak for eksempel mot sosial dumping, altså bruke det såkalte handlingsrommet i EØS, men det er også viktige tiltak som EØS-avtalen står i veien for. Uten EU-dirigeringen kunne Norge for eksempel:

- Fritt nekte Wizz Air å fly innenriksruter
- Forby kabotasjekjøring
- Beholde offentlig styring av jernbanen med tildeling av ruter som sikrer et godt tilbud langs hele banenettet
- Bevare nasjonal suverenitet over togsertifikater og alle spørsmål om sikkerhet
- Samle både bane og togdrift i ett jernbaneselskap, hvis stortingsflertallet ønsket det
- Gjeninnføre regulering av taxinæringen med behovsprøving, begrensning av antall løyver, krav om sentraltilknytning og kjøreplikt

Noter

- 1 Se for eksempel: «Wizz Air dismisses four trade unionists in latest union-busting endeavour», 26.08.20, <https://www.itfglobal.org/en/news/wizz-air-dismisses-four-trade-unionists-in-latest-union-busting-endeavour>
- 2 «Wizz Air ut av Norge», lastet 17.02.21, https://www.oppprop.net/wizz_air_ut
- 3 Se Ole Dahle Kvalsheim, «EUs klimapolitikk og konsekvensene den har for Norge», rapport utgitt av Nei til EU, august 2020, <https://neitileu.no/aktuelt/eus-klimapolitikk-og-konsekvensene-den-har-for-norge>
- 4 «How much does Uber really cost?», 21.11.19, <https://www.transportenvironment.org/publications/how-much-does-uber-really-cost>

Luftig boikott kan få hard landing

Som et EØS-registrert selskap kan Wizz Air fritt etablere seg i Norge. Det er ikke krav om en fast mannskapsbase i Norge, heller ikke for å føre priskrig på norske innenlandske flyruter. Men det kan finnes en nødutgang for å sikre arbeidsvilkårene i lufta.

Av Jan R. Steinholt

Høsten 2020, midt under koronapandemien, begynte Wizz Air å operere på det norske stamrutenettet i direkte konkurranse med SAS, Norwegian og Widerøe. Det skjedde etter at de sist nevnte hadde fått skrelet vekk mye av passasjergrunnet og fikk statlig krisestøtte.

Forretningsidéen til dette ungarske lavprisselskapet er sosial dumping, lønnskutt og fagforeningsknusing. I Romania¹ og Ukraina² har ansatte fått sparken fordi de fagorganiserte seg. Konseptet har gjort eierne steinrike og selskapet ble våren 2020 størst i Europa målt i antall passasjerer. Ingen flyselskaper i Europa har ekspandert i samme grad, og ingen har så stor kontantkasse. Lønningene til ansatte i selskapet går motsatt vei. Det er derfor Wizz Air kan dumpe billettpriser – for å sikre seg nye markedsandeler på det attraktive norske stamrutenettet og forberede oppkjøpsraid. Et konkurstrua Norwegian står kanskje på menyen.

Wizz Air opererer inntil videre med utenlandsk besetning som flyr på hjemlandets betingelser, eller de har kontrakter som «sjølstendig næringsdrivende» der de kan sparkes på dagen. I prinsippet er de ansatte omfatta av minimumsbestemmelsene i EUs utsendingsdirektiv, men sjelden i praksis. I EU-land som Ungarn, Polen, Slovenia og Kypros er den rådende oppfatning at piloter og kabinansatte ikke er å anse som utstasjonerte. Sjøl et land som Danmark avviser at utsendingsdirektivet gjelder med mindre de ansatte er stasjonerte i landet.³

Håndhevsingsdirektivet skulle innskjerpe utsendingsdirektivet, men ser ut til å ha hatt liten effekt. Diskusjonen om betingelsene for

ansatte i luftfarten pågår innad i EU som ledd i den «sosiale dialog». Kommisjonen ser for seg at den nye arbeidslivsmyndigheten ELA skal spille en framtreddende rolle når den er fullt operativ.

På kollisjonskurs med den norske modellen

Flybransjen benytter seg i stor grad av «wet-leasing», det vil si at selskaper hyrer inn både fly og crew for å betjene enkelte ruter for kortere eller lengre tid. Et annet problem i luftfarten er hvilket lands lovgivning som til enhver tid gjelder. Hvilken domstol kan prøve rettighetene til en kabinsatt slovak som flyr i og mellom Polen og Norge og jobber for ungarske Wizz Air med forretningsadresse i skatteparadiset Jersey? En pilot som starter dagen med å fly Vilnius–Oslo før han tar en tur eller to mellom Stavanger og Oslo, for så å returnere til Kraków om kvelden, kan neppe påberope seg norske arbeidsvilkår.

Det kan de ansatte i beste fall gjøre dersom de er stasjonert på Wizz Air-basen i Oslo. Konsernsjef József Váradi sa i oktober at det var uaktuelt for Wizz Air å inngå tariffavtaler med fagforeninger dersom han skal ha ansatte i Norge. Fagforeninger skaper ifølge Váradi bare trøbbel.

Et selskap med en sånn profil og filosofi er på kollisjonskurs med den norske modellen og et bredt politisk flertall i Norge. Så da er det vel en enkel sak å sette Wizz Air på plass? For en sjølstendig stat er svaret ja. Den internasjonale luftfartskonvensjonen som Norge har ratifisert (Chicagokonvensjonen), gir alle land rett til å nekte flyselskaper fra andre stater å drive kabotasje på sitt territorium og i sitt luftrom. Uten særskilt begrunnelse.

Fri etablering i EØS

Om Wizz Air hadde vært basert utenfor EØS, ville det ha vært null problem å nekte selskapet å drive innenrikstrafikk i Norge, med eller uten henvisning til krisa og bortfall av passasjergrunnlaget for norske og skandinaviske selskaper. Skulle Turkish Airlines eller russiske Aeroflot ønske å drive innenriksflyvning i Norge, måtte de først søke og deretter måtte de akseptere et norsk avslag som et nei. Sånn er det ikke med selskaper som Ryanair, Wizz Air eller for den saks skyld Lufthansa. Som et EØS-registrert og godkjent selskap kan Wizz Air fritt etablere seg her uten restriksjoner. «Medlemsstatene skal ikke kreve noen tillatelse eller godkjenning for at luftfartsselskaper i Fellesskapet skal kunne drive lufttrafikk

innenfor Fellesskapet», heter det i forordningen om felles regler for drift av lufttrafikk.⁵

Etter EU-reglene er det ikke noe krav om en fast mannskapsbase i Norge, heller ikke for å føre priskrig på norske innenlandske flyruter. «Det er fullt mulig å fly til og fra Norge, og for så vidt også innenriks i Norge, med bruk av personell stasjonert i andre land», som Torbjørn Lothe i NHO Luftfart sier til flysmart24.no.⁶

Luftfartsloven slår fast at «for luftfart som omfattes av EØS-avtalens bestemmelser, går reglene om utfylling og gjennomføring av EØS-avtalen på luftfartens område i denne lov foran lovens øvrige bestemmelser» (§ 1-1).

Boikott på stram line

Flere hundre faglige tillitsvalgte står bak et opprop for å få Wizz Air ut av Norge.⁷ En rekke kommuner og fylkeskommuner, samt Statnett og statsministeren, har varslet boikott av et selskap som hindrer de ansatte fra å organisere seg. Wizz Air har respondert med å gå til søksmål mot Statnett, kommuner og fylkeskommuner som har fattet boikott-vedtak.

«Wizz Air reagerer på det faktum at folkevalgte lokale og regionale organer, og det statseide selskapet Statnett, har vedtatt boikott uten å vurdere lovligheten av boikotten og uten noen saksforberedelse», skriver selskapet i en pressemelding.⁸

Dessverre har Wizz Air sannsynligvis en god sak. Selskapet forsikrer kritikerne om at selskapet vil følge norske regler. Men hva er norsk lov i dette tilfellet, og hvor langt rekker lovverket?

Enkelt personer som Erna Solberg kan uten videre benytte sin «forbrukermakt» til å velge bort et flyselskap. Noe ganske annet er det når offentlige institusjoner og bedrifter oppfordrer til boikott av et europeisk selskap. Boikottloven forutsetter «rimelig» forhåndsvarsling og inneholder bestemmelser om at boikott er rettstridig hvis boikotten skader vesentlige samfunnsinteresser eller virker «utilbørlig».

Advokatene til Wizz Air vil nok trekke fram at en boikott er «utilbørlig» fordi det vrir konkurransen og strider mot etableringsretten som EØS-avtalen garanterer. Bestemmelsene i EU-retten trumfer under alle omstendigheter den norske Boikottloven. Allerede i § 2 slår EØS-loven fast at «Bestemmelser i lov som tjener til å oppfylle Norges forpliktelser etter avtalen, skal i tilfelle konflikt gå foran



Uorganisert: Ungarske Wizz Air startet høsten 2020 innenriksruter i Norge. Ingen flyselskaper i Europa har ekspandert i samme grad, og ingen har så stor kontantkasse. Selskapet er beryktet for å hindre fagorganisering. (Foto: Markus Winkler, unsplash.com.)

andre bestemmelser som regulerer samme forhold.»

Forholdet mellom EØS-reglene og Boikottloven ble avklart av Høyesterett i dommen mot havnearbeiderne i desember 2016, blant annet basert på en tolkningsuttalelse fra EFTA-domstolen fra april samme år. Tingretten og lagmannsretten hadde tidligere gitt Norsk Transportarbeiderforbund medhold i at boikottaksjonen var lovlig. EFTA-domstolen og Høyesterett mente noe annet:

«En boikott som den saken gjelder, som tar sikte på å oppnå tilslutning til en tariffavtale som innebærer et system som omfatter en fortrinnsrettsbestemmelse, vil sannsynligvis vanskeliggjøre eller til og med hindre etablering av selskaper fra andre EØS-stater, og utgjør dermed en restriksjon på etableringsretten etter EØS-avtalen artikkel 31.»⁹

En slik dom skaper presedens. Det skal mye til for at domstolene som skal behandle søksmålet fra Wizz Air kommer til en annen konklusjon.

ILO-konvensjoner under angrep

LO-kongressen i 2013 vedtok *enstemmig* at ILO-konvensjoner, norske tariffavtaler og norsk arbeidslivslovgivning må ha forrang foran EU-regler. Kongressen i 2017 forsterket dette vedtaket ved å kreve at ILOs kjernekonvensjoner skal tas inn i den norske menneskerettsloven, slik at internasjonale rettigheter for arbeidstakere går foran andre lover.

Wizz Airs fagforeningsfiendtlige oppførsel over hele Europa er bakgrunnen for de mange protestene mot selskapet i Norge. Organisasjonsfriheten og retten til å inngå tariffavtaler er nedfelt i norsk lov, også gjennom ratifikasjon av ILO-konvensjonene 87 og 98 om den kollektive organisasjons- og forhandlingsretten. Disse regnes som kjernekonvensjoner. Den internasjonale konvensjonen om sivile og politiske rettigheter, som henviser til ILO-konvensjonene, er tatt inn i Menneskerettsloven.

I 2016 insisterte LOs internasjonale avdeling på at «EU og EØS er to helt forskjellige systemer. Hvis det for Norges del oppstår en konflikt mellom EØS og EMK (Den europeiske menneskerettskonvensjonen) så er det alminnelig antatt at EØS-avtalen må vike ...».¹⁰ Det er langt ifra alminnelig antatt, slik Høyesterett har vurdert det. «Mens rettigheter etter EØS-avtalen kan rettferdiggjøre inngrep i grunnlovfestede eller konvensjonsbaserte menneskerettigheter, kan grunnlovfestede eller konvensjonsbaserte menneskerettigheter rettferdiggjøre inngrep i rettigheter etter EØS-avtalen.»

Som vi så ved Holship-dommen mot havnearbeiderne i 2016, overkjører EØS-avtalen annen norsk lov og internasjonale konvensjoner. «Uansett hvordan ILO-konvensjon nr. 137 artikkel 3 skal forstås, må den etter EØS-loven § 2 stå tilbake for etableringsretten etter EØS-avtalen artikkel 31», slo Høyesteretts flertall fast.¹¹ Med det annullerte retten i praksis Norges forpliktelser etter ILO-konvensjonen om havnearbeidernes fortrinnsrett.

Det er overhengende fare for at EØS-avtalen kan «rettferdiggjøre inngrep» også i andre ILO-konvensjoner. Faglige rettigheter og ILO-konvensjoner lever farlig så lenge Norge ikke frigjør seg fra EØS-avtalen.

Wizz Air er et selskap som notorisk bryter ILO-konvensjoner om retten til faglig organisering og retten til å inngå kollektivavtaler. Det gir Norge all mulig grunn til å si nei til å la selskapet operere på norske innenlandsruter.

Halvhjerta mottiltak

Regjeringa gir inntrykk av å ha lånt øre til de mange advarslene og boikottvedtakene. I januar utlyste Samferdselsdepartementet en konkurranse om drift av de 18 flyrutene som per januar 2021 inngår i det midlertidige minimumstilbudet. Det er i hovedsak snakk om ruter i Nord-Norge og på Vestlandet. Alle flyselskaper i EU og EØS kan delta i konkurransen. De nye avtalene skal tre i kraft 1. mars 2021 og varer i to måneder, med opsjon på inntil to måneders forlengelse. Det vil ikke bli tildelt eneretter på flyrutene og de aktuelle rutene skal fordeles mellom flere aktører.¹²

Operatørene blir avkrevd at grunnleggende fagforeningsrettigheter og retten til kollektive forhandlinger må ivaretas, slik det følger av blant annet ILO-konvensjon nr. 87 og 98. Kravet omfatter så vel egen virksomhet som eventuelle underleverandører. Dette er naturligvis veldig bra.

Likevel er det ingen grunn til å bryte ut i vill jubel. Statlig kjøp berører ikke de kommersielle rutene som Wizz Air opererer. Det vil særlig si rutene mellom Oslo og Bergen, Stavanger og Trondheim – indrefiletet i det norske flymarkedet. Tiltakene er dessuten svært kortsiktige.

Statens flykjøp er på ingen måte nok til å stanse Wizz Air, så fremt selskapet står ved sin strategi for satsing på det norske innenriksmarkedet. Krava som er stilt får i beste fall indirekte virkning på selskapets reint kommersielle rutetraffikk.

Et handlingsrom av midlertidig art

Ifølge EØS-avtalen skal en medlemsstat som har til hensikt å regulere lufttrafikken eller endre en eksisterende regel for fordeling av lufttrafikk, varsle EU-kommisjonen (eller ESA). Ingenting tyder på at den norske regjering har planer om noe slikt varsel. Enten fordi den ikke tør utfordre ESA, eller fordi den ser med åpne øyne på at skandinavisk flybransje havarerer.

Norge kan påberope seg EØS-avtalens nødparagraf, artikkel 112:

«1. Dersom alvorlige økonomiske, samfunnsmessige eller miljømessige vanskeligheter som kan vedvare, er i ferd med å oppstå i en sektor eller innen et distrikt, kan en avtalepart ensidig treffe egnede tiltak på de vilkår og etter den fremgangsmåte som er fastsatt i artikkel 113.»

Artikkel 113 omhandler varslingsplikten til andre land og krav om kvartalsvise rådslagninger i EØS-komiteen for å vurdere avvikling av tiltakene.

ESA har sjøl godkjent krisepakken til flyselskapene, krisepakker som kan være fullstendig bortkasta når det vesle markedsgrunnlaget krymper enda mer. Det ville være oppsiktsvekkende om ESA mener at den mest utsatte bransjen av alle skal påføres en ødeleggende konkurranse som vil fordre enda flere og større krisepakker. EØS-tilsynet risikerer dessuten å møte seg sjøl i døra. Det kan skje dersom Wizz Air (som har en full pengebenge) i neste runde hevder at statens lånegarantier til de andre selskapene er konkurransevridende. Lånegarantiene er godkjent av selvsamme ESA, som dermed erkjenner at EØS-avtalen må fravikes som følge av alvorlige økonomiske og samfunnsmessige vanskeligheter.

Boikott og flyforbud er altså mulig innenfor EØS-regelverket, men ikke på permanent basis. Handlingsrommet i form av et norsk flyforbud for Wizz Air på innenlandsmarkedet kan ikke vare lengre enn tre måneder av gangen.

Utenfor EØS ville Norge stå fritt til å sette foten ned for ethvert flyselskap som ønsker seg inn på det norske stamrutenettet. I den omfattende handels- og samarbeidsavtalen med EU har Storbritannia gjenvunnet denne retten. Delen som omhandler luftfart slår fast at «ingenting i dette kapitlet (om luftfart) skal forstås som en rett for luftfartøy fra Unionen til å ta om bord passasjerer, bagasje eller post på britisk territorium som har et annet punkt på britisk territorium som destinasjon»¹³.

Noter

- 1 «Wizz Air “Discriminated” Against Workers Who Tried to Form a Trade Union», 15.03.19, <https://www.paddleyourownkanoo.com/2019/03/15/wizz-air-discriminated-against-workers-who-tried-to-form-a-trade-union/>
- 2 «Wizz Air dismisses four trade unionists in latest union-busting endeavour», 26.08.20, <https://www.itfglobal.org/en/news/wizz-air-dismisses-four-trade-unionists-in-latest-union-busting-endeavour>
- 3 «The Application of the EU posting Rules to Aircrew», rapport 12.12.19, <https://leglobal.org/wp-content/uploads/2020/05/VOW-Report-EU-Posting-of-Aircrew.pdf>
- 4 Kanaløyene hadde status som «tredjeland» (ikke-medlemmer av EU) når det gjelder finansielle tjenester også mens Storbritannia ennå var EU-medlem. De sjølstyrte øyene opprettholder samme status etter brexit.
- 5 EU-forordning 1008/2008, artikkel 15.2 om adgang til ruter. «NHO Luftfart: Ikke uventet at nye aktører prøver seg», 09.02.21,
- 6 <https://flysmart24.no/2020/10/25/nho-rykker-ut-med-forsvar-wizz-air-gjor-ikke-noe-galt/>
- 7 «Hundretalls LO-tillitsvalgte med på opprop mot Wizz Air», 21.12.20, <https://>

frifagbevegelse.no/nyheter/hundretalls-lotillitsvalgte-med-pa-opprop-mot-wizz-air-6.158.753498.3e8451c6e4

- 8 «Wizz Air varsler søksmål etter boikott», 28.12.20, <https://e24.no/naeringsliv/i/PR5pv0/wizz-air-varsler-soeksmaal-etter-boikott>
- 9 Norges Høyesteretts dom (Holship), 16.12.16, premiss 23, <https://lovdata.no/dokument/HRSIV/avgjorelse/hr-2016-2554-p>
- 10 Sikkert etter «En flau og farlig dom for Norge og norsk arbeidsliv», 20.01.17, <https://neitileu.no/aktuelt/en-flau-og-farlig-dom-for-norge-og-norsk-arbeidsliv>
- 11 Ibid. premiss 124.
- 12 «Forlenger minimumstilbudet på fly», 13.01.21, <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/forlenger-minimumstilbudet-pa-fly/id2828485/>
- 13 Handels- og samarbeidsavtalen mellom Storbritannia og EU, del to, overskrift to luftfart, artikkel 3 om trafikkrettigheter, desember 2020.

Fortsatt kabotasje med EUs mobilitetspakker

Situasjonen for vogntog er ille med sosial dumping og svekket trafikksikkerhet. I turbussbransjen er den håpløs. Hvordan virker EUs nye mobilitetspakker i denne virkeligheten?

Av Arne Bykjeflot

Den første av tre mobilitetspakker ble vedtatt i EU 15. juli 2020. Den handler om godstransport. Den andre om buss. Den tredje om den nye førerløse framtida.

Mobilitetspakke 1 blir en del av EØS-avtalen, men er enda ikke innført i Norge. Det skjer trolig i 2021.

La meg først beskrive situasjonen i transportbransjen før mobilitetspakke 1.

Organisert sosial dumping gjennom kabotasje

Før EØS-avtalen var det ikke tillatt for utenlandsk vogntog som fraktet varer til Norge å gjøre transportoppdrag innenlands i Norge. Internasjonal transport var også før EØS-avtalen en lavtlønnskurransse, men innenfor Norges grenser hadde vi nasjonal kontroll. Med EØS-avtalen ble det tillatt med kabotasje. Hver gang et vogntog krysser den norske grensa kan det gjennomføres tre transportoppdrag i Norge innen syv dager. Det er etablert ei rekke selskap der kabotasje er forretningsideen. Og der lav lønn er konkurransefortrinnet. Statseide Bring har selv opprettet et datterselskap i Romania med rumensk lønn for å konkurrere på dette markedet. Den seriøse transportbransjen taper i konkurransen og kontrollmyndighetene henger ikke med.

Ikke bare lav lønn, men også en trussel for trafikksikkerhet

Transportøkonomisk Institutt har laget en rapport som viser at risikoen for alvorlige ulykker er dobbelt så stor for utenlandske kjøretøy.¹ Ifølge tall fra Trygg Trafikk var tunge kjøretøy involvert i nesten hver tredje dødsulykke i 2019. Tall fra forsikringsbransjen

Arne Bykjeflot er utreder i Nei til EU

viser at i ulykker der utenlandske vogntog er involvert, var de i 80% av tilfellene utløsende part.² 24 prosent av alle sjåfører anmeldt for ruskjøring er av utenlandsk opprinnelse. Det viser tall Utrykningspolitiet har samlet inn for NRK fra 2017 og 2018.³ Geir Mo daglig leder i Norsk Lastebileierforbund NLF sier det slik:

«Uklare retningslinjer gjør håndteringen fra kontrollørene vanskelig og kriminelle transportaktører får fritt spillerom. Slikt gir billig transport for mer eller mindre kyniske transportkjøpere.»⁴

Et transportmarked åpent for svindel

På NLFs sider kan en lese at et høyt antall utenlandske lastebiler kjører rundt i landet med førerhyttene fulle av ferdigstemplede, inblanko fraktbrev. Disse fylles ut for hånd og benyttes deretter som dokumentasjon på turer både til og fra, og internt i Norge. Det er ofte fullstendig umulig å tolke verken navn, adresse, underskrifter, datoer eller annen viktig informasjon som fraktbrevet skal inneholde.

Av nærmere 13 900 registrerte fartsovertredelser med ikke-skandinaviske kjøretøy i 2018 har kun 91 sjåfører vedtatt forenklet forelegg.⁵ Hele 13 800 saker ble henlagt. Og av de 91 betalte bare 58 prosent. Bare 3 prosent av alle vogntog blir kontrollert på grensa til Svinesund.⁶ Skulle alle kontrolleres, ville det blitt en kontroll hvert minutt.

Fagbevegelsen så en mulighet i EUs mobilitetspakke

Elleve vesteuropeiske regjeringer (Norge, Østerrike, Belgia, Danmark, Frankrike, Hellas, Tyskland, Italia, Luxembourg, Sveits og Sverige) gikk sammen i Road Alliance. Sammen med fagbevegelsen og den seriøse delen av bransjen gikk de inn for å bedre bestemmelsene for hviletid og begrense kabotasje. Imot seg hadde de østeuropeiske og baltiske land, og den delen av bransjen som mener lav lønn er en rettmessig konkurransefordel.

I innspurten var det et splittet ministerråd og et splittet EU-parlament som forhandlet om et kompromiss. På viktige punkter var det fagbevegelsen og Road Alliance som vant fram. Det var spesielt disse punktene som ble betraktet som en seier:



Bremser ikke: EUs nye mobilitetspakke strammer ikke inn kabotasjereguleringene. Det er fortsatt lovlig å gjennomføre tre innenlandske transportoppdrag for hver gang grensa krysses. (Foto: Creative Commons CC0).

- 1 Kjører et polsk vogntog fra Polen til Norge skal det betales svensk lønn for timene i Sverige.
- 2 Ukehvilen skal ikke tas i bilen og utgifter betales av arbeidsgiver.
- 3 Hver fjerde uke skal sjåføren kunne reise hjem eller dit firmaet har sin base betalt av arbeidsgiver. Det gjelder fra mars 2022.
- 4 Etter endt kabotasje må bilen ut av Norge i fire dager. Det gjelder også fra mars 2022.
- 5 Etter åtte uker skal bilen tilbake til der firmaet er registrert.
- 6 Det skal være installert posisjonsverktøyet smart tachograf i alle biler. I nye kjøretøy fra september 2023. I alle over 3,5 tonn fra 2024, og i alle over 2,5 tonn fra 1. juli 2026.

Men kabotasjereguleringene ble ikke strammet inn. Det er fortsatt lovlig å gjennomføre tre innenlandske transportoppdrag for hver gang grensa krysses.

Seieren undergraves fra første stund

Malta og Romania har tatt pakken til EU-domstolen. Bulgaria har

varslet det samme. Både karanteneperioden på fire dager, kravet om hjemreise hver fjerde uke og kravet om at bilen skal hjem hver åttende uke er klaget inn. Hovedslaget vil stå om det siste kravet. De mener regelen om at bilen må tilbake til hjemlandet diskriminerer land i EUs yttersone. De mener det fører til unødvendig tomgangskjøring i strid med EUs Green Deal.

Dette kravet kom inn mot EU-kommisjonens vilje. EU-kommisjonen har varslet at de vil lage en utredning som etter alle solemerker vil støtte opp om de østeuropeiske land i rettssaken.

EU-kommisjonen forklarer hvordan de nye reglene skal forstås

EU-kommisjonen påstår at reglene er uklare og har derfor kommet med en veileder.⁷ Veilederen punkterer kravet om ukehvil på egnet overnattingssted. Ikke fordi kravet er fjernet, men fordi det med veilederens tolkning ikke kan håndheves. Ifølge veiledningen kan ikke myndighetene kreve at bedriftene dokumenterer at ukehvilen skjer utenfor kjøretøyet. Bøter kan bare gis når sjåførene blir «tatt på fersken» i en kontroll.

Veilederen punkterer også kravet om hjemreise. Det er ingen plikt for sjåføren. Det eneste kravet til bedriftene er at kjøring skal legges opp slik at det er mulig for sjåføren å reise hjem. Eller som det heter: til hjem eller der firmaet har sin base.

At bilen skal ut av landet fire dager etter endt kabotasjeperiode er nok også mulig å omgå. Det er jo bare å ta en kabotasjeperiode i Sverige og så vende tilbake til Norge. Det krever kun litt god organisering og logistikk. Litt plunder og heft, men hindrer neppe at kabotasje blir en sedvane. Men det vil trolig luke ut de små useriøse.

Kravet om at vogntoget skal vende hjem hver åttende uke kan få virkning. Kravet som EU-kommisjonen er imot og tre land skal prøve i EU-domstolen. Det er mye enklere å kontrollere hvor et vogntog er, enn hvor en sjåfør befinner seg til enhver tid. Det norske Storting har også strammet inn reglene slik at sjåføren nå er pålagt å registrere hver gang en grense krysses.

Men hva hindrer et bulgarsk firma fra å etablere et datterselskap i Sverige eller Danmark?

EU-domstolen har kommet med en uttalelse i en sak som den nederlandske fagforeningen FNV reiste mot transportselskapet Van den Bosch.⁸ Her var det tyske og ungarske sjåførere som kjørte

ut fra hollandske Erp og vendte tilbake til Erp. Da mente FNV at de var utstasjonerte sjåførere som skulle betales etter nederlandsk overenskomst. EU-domstolen var ikke enig:

«Den omstændighed, at en international lastbilchauffør, som en virksomhed med hjemsted i en medlemsstat har stillet til rådighed for en virksomhed med hjemsted i en anden medlemsstat, modtager instrukser i forbindelse med sine opgaver, begynder eller afslutter opgaverne ved den anden virksomheds hjemsted, er ikke i sig selv tilstrækkeligt til at fastslå, at denne chauffør er blevet udstationeret på denne anden medlemsstats område».⁹

EU-domstolen åpner her for å lage baser i et hvilket som helst EU/EØS-land uten å måtte betale landets lønn. Det er hjemlandets regler og ikke vertslandets regler som gjelder.

Smarte tacogramer letter kontroll, men hindrer det kabotasje?

Det er innføring av smarte tachogramer som er fagbevegelsen og den seriøse delen av bransjen sitt største håp. I tunge vogntog skal det som nevnt være installert smarte tacogramer fra 2. februar 2022. I varebiler over 2,5 tonn fra 1. juni 2026. I prinsippet skal det da være mulig å kontrollere et vogntog fra veikanten. Kontrollere om kjøretid og hviletid er overholdt, følge bilens ferd og kontrollere at den er ute etter syv dager og tilbake til hjemlandet etter åtte uker. Men tacogramer hindrer ikke at det er mulig og lovlig å gjøre kabotasje til en heltidsbeskjeftigelse ved å ta en tur til Sverige og opprette datterselskap i naboland. Og det krever en kontrollkapasitet som ikke fins. Transportbransjen hadde håpet at 2021 skulle være året da kontrollkapasiteten ble trappet opp til de nye regler innføres fra 2022. Men i statsbudsjettet kom det bare småpenger

Brexitavtalen reduserer kabotasje på veitransport og fjerner den for luftfart

Etter Brexit har britene inngått en avtale med EU som gir begge parter rett til rutetraffikk mellom Storbritannia og flyplasser i EU. Men ikke til innenlandsk flygning verken i EU eller i Storbritannia. British Airways kan nok opprette et datterselskap i Frankfurt og fly mellom EU-land. Men da er dette et tysk selskap underlagt tysk



Tøft for turbuss: EUs andre mobilitetspakke gjelder buss. For den som vil beholde en norsk bussnæring og sikre ryddige arbeidsvilkår, er EU-kommisjonens forslag en forverring på alle punkt. (Foto: Creative Commons CCO).

lov med tyske ansettelsesavtaler og tysk lønn. En slik ordning ville hindre den etableringen som Wizz Air har gjort på norske innenriksruter.

På veitransport er kabotasje begrenset til kun ett oppdrag for hver grensepassering.

Brexitavtalen viser at det er mulig å få en handelsavtale med EU uten å bli påtvunget deres kabotasjeregler.

Pakke 2 er på vei – gjelder buss

Mens fagforeningene hadde et realistisk håp om at pakke 1 skulle gjøre situasjonen litt bedre, så er det ingen som har slike forventninger til pakke 2. EU-kommisjonens forslag er forverring på alle punkt. Her blir det en kamp mot vegg, ikke for å få bedre forhold. Det er i så fall å få samme regler for kabotasje for buss som for gods. Her er dagens formulering at innenlandske oppdrag bare kan utføres på midlertidig basis. Det er sjølsagt umulig å håndheve en slik formulering. Danmark har innført samme regler som for gods: maks tre oppdrag i løpet av ei uke. Norske myndigheter avventer EUs reaksjon.

Om dagens situasjon for vogntog er ille, så er den håpløs i turbussbransjen

NHO Transport utførte i 2018 både en telleaksjon og spørreundersøkelse i turbussektoren.¹⁰ Basert på disse funnene og offentlige data ble det utarbeidet en rapport om turbussmarkedet i Norge.¹¹ Rapporten bekrefter inntrykket av at mange utenlandske busselskaper etablerer seg i Norge om sommeren for å dekke store deler av turbussmarkedet. Andre funn viste følgende:

- Det var flere utenlandske enn norske turbusser på veien under sommersesongen 2018.
- De utenlandske bussene tilbyr lange turer til langt lavere priser enn de norske, noe som gjør at de norske er helt ekskludert fra lange rundturer. På kortere turer, sightseeing-turer i byer eller fra cruisehavner, er de norske mer konkurransedyktige, fordi de ikke behøver å betale kost og losji til sine ansatte.
- Arbeidstilsynets kontroller i 2018 viste at 74 prosent av utenlandske sjåfører ikke fikk betalt lønn i henhold til norsk tariffavtale. Det er en forverring fra de to foregående sesongene, da andelen brudd på lønn var 53 prosent.
- Arbeidstilsynets undersøkelser viser også at norske bestillere ikke følger lovverket, ved at de unnlater å opplyse om at allmenngjøringsloven skal følges (69 prosent) og heller ikke påser at dette følges opp (78 prosent).
- Utenlandske turoperatører betaler ikke merverdiavgift, slik de er pålagt etter norsk lov. Kostnadstapet her er estimert til minst 100 millioner norske kroner.
- Både norske kjøpere av utenlandske busstjenester og de utenlandske tilbyderne later til å være i villrede om lovverket. Resultatet er lovbrudd, tap av inntekter til statskassen og konkurransevridning som følge av feilprising av tjenestene.

Men det kan bli verre

EU-kommisjonens forslag sier blant annet:

- At utenlandske selskap også skal slippe til på ordinær rutetransport. I dag er det bare mulig dersom det er fortsettelsen på en internasjonal rute. Som København – Oslo. På alle ruter over 100 km skal det være fritt fram.

- I prinsippet også fritt fram på ruter under 100 km. Men siden disse rutene som oftest er på anbud, er det her mulig å gjøre unntak dersom den økonomiske balanse i anbudet er i fare. Men her er det et nytt byrå, uavhengig av offentlige myndigheter, som skal analysere om det er slik eller ikke.
- Alle operatører skal fritt få tilgang til alle terminaler over 600 kvm.
- Det kreves ikke fast forretningsadresse i Norge.
- Alle ruter kan kjøres med utenlandskregistrerte kjøretøy.

EU-kommisjonen har sendt ut et eget forslag til høring før pakke 2 vedtas. Innholdet er at hviletidsbestemmelsene innført i pakke 1 ikke passer for bussjåfører som må ta seg av passasjerer.

Det er spennende tider for transportbransjen når dette nye regelverket skal innføres i norsk lov og følges opp i praksis. Vil det virke eller vil en bransje som er spesialister på å omgå loven også lykkes her? Uansett må det bygges opp et kontrollapparat av en helt annen størrelsesorden enn i dag. For å begrense sosial dumping, for å begrense at seriøse bedrifter utkonkurreres og ikke minst for å begrense ulykker på norske veier. Men skal begrensning erstattes med reell hindring må EØS-avtalens regler om kabotasje bort. Brexitavtalen viser vei.

Noter

- 1 «Vinterføre og manglende erfaring skaper ulykker», 30.01.19, <https://www.toi.no/forskningsomrader/system-og-kultur/vinterfore-og-manglende-erfaring-skaper-ulykker-article33792-1643.html>
- 2 «– Ansvarlig transport handler ikke om nasjonalitet», 07.03.19, <https://lastebil.no/Aktuelt/Nyhetsarkiv/2019/Ansvarlig-transport-handler-ikke-om-nasjonalitet>
- 3 «Politiet bekymret over rus i utenlandske vogntog», 02.01.20, <https://www.nrk.no/vestfoldogtelemark/flere-utenlandske-vogntogsjafoerer-kjorer-ifylla-1.14827640>
- 4 «– Gammeldagse fraktbrev muliggjør kriminalitet», 23.08.18, <https://www.at.no/anlegg/456019>
- 5 «99% av fotoboks-forelegg mot ikke-skandinaviske sjåfører henlegges», 15.02.19, <https://lastebil.no/Aktuelt/Nyhetsarkiv/2019/99-av-fotoboks-forelegg-mot-ikke-skandinaviske-sjaafoerer-henlegges>
- 6 «Bare 3 av 100 utenlandske vogntog blir kontrollert på grensen», 05.02.19, <https://lastebil.no/Aktuelt/Nyhetsarkiv/2019/Bare-3-av-100-utenlandske-vogntog-blir-kontrollert-paa-grensen>
- 7 «Mobility Package: Questions and Answers», https://ec.europa.eu/transport/mobility-package-questions-and-answers_en
- 8 EU-domstolen, pressemelding 01.12.20, <https://curia.europa.eu/jcms/upload/docs/application/pdf/2020-12/cp200148da.pdf>
- 9 Ibid. side 2.

- 10 «God oppslutning på sommerens telleksjon av turbusser», 10.08.18, <https://www.transport.no/artikler/2018/god-oppslutning-pa-sommerens-telleksjon-av-turbusser/>
- 11 «Turbussmarkedet», januar 2019, <https://www.transport.no/siteassets/dokumenter/rapporter/turbussmarkedet-rapport---nho-transport.pdf>

Taxinæring på felgen

Den nye Yrkestransportloven har punktert drosjenæringa slik vi kjenner den.

Av Jan R. Steinholt

Behovsprøving, begrensning av antall løyver, sentraltilknytning og kjøreplikt har vært fundamentet for drosjenæringa i flere generasjoner. Disse minimumskravene ble beholdt også etter første runde med liberalisering på 1990-tallet. Den gangen ble den strenge prisreguleringa som sikret like takster overalt, opphevet. Det ble også åpnet opp for kjøring utenfor egen kommune og etablering av konkurrerende sentraler innenfor samme kjøredistrikt.

Siden har bransjen vært preget av stadig økende antall løyver og en rekke konkurrerende sentraler i og omkring de større byene. Men for EØS-tilsynet ESA ble det aldri nok. I pandemiåret 2020 kom det totale frislippet.

Forhistorien er en sjåfør i Oslo som ville starte opp med 20 biler uten å være tilknyttet noen sentral. Han fikk avslag fra fylkeskommunen fordi regelverket forutsatte sentraltilknytning samt at yrket måtte være drosjeeierens hovederhverv gjennom begrensning på ett hovedløyve og ett reserveløyve.

Avslaget ble i 2014 klagd inn for ESA, som ga klageren medhold. Å begrense antall drosjeløyver strir mot EUs frie etableringsrett.¹ Regjeringa fikk med dette påskudd til å forsere en ideologisk motivert liberalisering. Den fikk viljen sin da Stortinget foretok drastiske endringer av Yrkestransportloven våren 2020. Endringene betyr dødsstøtet for taxinæringa slik vi kjenner den, og åpner døra på vidt gap for selskaper som Uber, Lyft og Bolt.

Liberalisering med turbo

Påstanden har hele veien vært at liberalisering skulle gi billigere transport og bedre effektivitet. Det motsatte har skjedd. Det første sentralene gjorde da prisreguleringa ble opphevet, var å sette opp takstene. Flere løyver og flere sentraler har gitt større konkurranse om turene og mer tomkjøring. For å ta igjen det tapte, settes takstene opp. Prisen for samme drosjetur varierer enormt avhengig av taxisentral. For sikkerhets skyld har myndighetene klasket en jevnt økende moms på toppen. All kollektivtransport var fritatt for moms

fram til 2004.

Oslo hadde i 2015 verdens høyeste drosjetakster og stadig færre turer per bil. Dette er et direkte resultat av liberaliseringa og konkurranseutsettinga som skjøt fart etter årtusenskiftet. Ikke desto mindre har disse realitetene blitt brukt som argument for å bruke enda mer av en medisin som beviselig har vist seg skadelig.

Nå er også behovsprøving, kjøreplikt og krav om å være tilknyttet en taxisentral tatt bort. Eierne trenger ikke lenger ha yrket som hovedervert. Og «gud og hvermann» kan skaffe seg et løyve siden det ikke lenger er antallsbegrensninger. Kort sagt liberalisering med turbo.

I byene er det periodisk ville tilstander allerede i dag. Finland og Sverige har gjennomført en tilsvarende liberalisering. Her har «karteller» tatt kontroll over plasser i storbyene og sjåførene slåss om kundene, bokstavelig talt.² Lønna, vanligvis en prosentandel av innkjørt beløp, har for de finske drosjekuskene falt med opptil 80 prosent.

Distriktene i knipe

Regjeringa Solberg har klokkertro på at «markedet» vil løse alle problemer i byene, selv om all erfaring viser det diametralt motsatte. Myndighetene erkjenner i det minste at markedsideologien ikke fungerer i distriktene. For ikke å skape fullt sammenbrudd i utkantkommuner, gir loven derfor fylkeskommunen anledning til å inngå avtaler om enerett i 323 av landets 356 kommuner.

Dette kan være redningen for noen sentraler på bygda. Men usikkerheten er stor, også der. Mange drosjesentraler kan nøle med å inngå forpliktende avtaler. De har jo nå for eksempel begrensa muligheter til å pålegge drosjeeierne å holde bilen i drift, og en eier kan finne ut at hun eller han ikke gidder være tilknyttet en sentral og betale sentralavgift, dersom det eksempelvis er kjøreoppdrag å finne i nabokommunen.

Staten har avvist å overføre mer penger til fylkeskommunene slik at de kan inngå nye avtaler. Fortsatt er mye uavklart etter at loven begynte å gjelde. Virkeligheten ved utgangen av 2020 er at ingen fylkeskommuner får til avtaler før utpå nyåret, og bare to har søkt. Folk som er avhengige av sykefrakt får enda et problem ved siden av helse. Helse Bergen melder at de står uten drosjeavtale i flere distriktskommuner.³ Avtaler kommer tidligst på plass på



Avregulering: Med pådytt fra EØS-tilsynet ESA har regjeringen fjernet behovsprøving, kjøreplikt og krav om å være tilknyttet en taxisentral. (Foto: CC BY-NC Werner Olsen.)

nyåret. Pasienter i kommuner som Kvam, Fusa med flere må sjøl ordne med transport og legge ut for reisa, for så å søke refusjon i etterkant.

Nei til løsarbeidersamfunn

Om man ser bort fra selskaper av typen Bolt og Uber, står alle andre igjen som tapere: Drosjeeiere, sjåførere, pasienter og vanlige drosjekunder.

LO, YS, NHO Transport og Norges Taxiforbund har gått sammen om aksjonen «Nei til løsarbeidersamfunn».⁴ Kravet er gjeninnføring av sentraltilknytning, for å hindre at løsarbeidermodellen får fotfeste i drosjenæringa, og samfunnet for øvrig.

– Jeg tror mange i regjeringspartiene ikke er klar over hva de åpner for, slik loven ligger i dag. Det må de bli, og hvis de ikke gjør noe, kan de i alle fall ikke komme etterpå å si at de ikke visste, eller at de er imot et løsarbeidersamfunn, sier Øystein Trevland fra Norges Taxiforbund.

Man kan ikke samtidig være for selskaper som Uber og Bolt, og imot løsarbeidersamfunnet, mener taxinæringa. Disse selskapene har løsarbeid som firmaresept.

EU finansierer Uber-konkurrent

Det bryr EU seg lite om, på tross av alle vakre taler om Unionens

sosiale ansvarlighet. Det estiske selskapet Bolt har fått 56 millioner euro i oppstartlån fra Den europeiske investeringsbanken for å kunne konkurrere mot amerikanske Uber. Bolt rykket i januar 2021 inn på drosjemarkedet i Oslo. Med EU-kapital i ryggen skal de dumpe prisene 30–40 prosent.⁵ Også Uber er på vei tilbake etter at selskapet fikk et forelegg på fem millioner kroner for brudd på (den daværende) Yrkestransportloven og trakk seg ut av Norge i 2017.

Samme år bestemte EU-domstolen at Uber var et transportselskap og ikke bare en digital tjeneste (en app). Men etter en nasjonal rettsak i Romania mot en lignende lokal aktør (Star Taxi), overprøvde EU-domstolen byretten i Bukarest.⁶ EU-dommerne mente at selskaper som Uber på visse vilkår likevel kan klassifiseres som digitale delingstjenester (og ikke som transportselskaper).

Dermed blir de regulert av digitalmarkedsdirektivet, som skjermer leverandører av nettselskaper mot å måtte stå til direkte ansvar for tjenester på deres plattformer.

ESA dytter på

Utsiktene for norsk drosjenæring er særdeles dystre. 3000 taxisjåfører mistet jobben i 2020. Drosjene i byene hadde for lite å gjøre allerede før pandemien slo til. For i det hele tatt å ha nok å leve av, har flere drosjesjåfører begynt å kombinere kjøring for egen sentral med Uber-turer på si, selv om fortjenesten er minimal.⁷

Oslo Taxi og Norges Taxi nekter sine sjåfører å undergrave egen sentral på denne måten, mens mindre aktører som ByTaxi finner det i orden.

Med dyttehjelp fra ESA kjører regjeringa en viktig del av kollektivtransporten rett i grøfta.

Noter

- 1 «Letter of formal notice to Norway...», 25.05.16, <https://www.eftasurv.int/cms/sites/default/files/documents/gopro/2330-791247.pdf>
- 2 «Finland släppte taxibranschen fri – nu slåss chaufförerna på gatan», 23.10.20, https://www.svt.se/nyheter/inrikes/finland-slappte-taxibranschen-fri-nu-slass-chaufforerna-pa-gatan?fbclid=IwAR0_D6TvtjFjFX1TXBx1Vguqjwrbj1kf p7j4471-Wka4H44EnktR6OAY
- 3 «Helse Bergen er utan avtale for pasientreiser i fleire distriktskommunar», 15.10.20, <https://helse-bergen.no/nyheiter/helse-bergen-er-utan-avtale-for-pasientreiser-i-fleire-distriktskommunar>
- 4 «Ber om sentraltilknytning», 02.09.20, <https://www.mynewsdesk.com/nororges-taxiforbund/pressreleases/ber-om-sentraltilknytning-3031357>
- 5 «Nytt taxiselskap går i strupen på konkurrentene», 20.01.21, <https://www.ao.no/okonomi/nytt-taxiselskap-gar-i-strupen-pa-konkurrentene-lover-priskutt-pa-opp-til-40-prosent/s/12-95-3424074978>

- 6 «EU court ruling delivers win for Uber, ride-hailing apps», 03.12.20, <https://www.politico.eu/article/uber-europe-court-ruling-delivers-win-ride-hailing-apps/>
- 7 «Taxisjåfører kjører Uber på si», 13.12.20, <https://e24.no/naeringsliv/i/GaP84J/taxisjaafoerer-kjoerer-uber-paa-si-det-boer-ikke-vaere-lov-det-er-urettferdig>

Kabotasje i sjøfart – verre enn på land

EUs kabotasjeforordning for sjøtransport tar myndigheten fra vertslandet Norge, og overfører den til flaggstaten.

Av Arne Bykjeflot

Sjøfartsnasjonen Norge har mer liberale regler for kabotasje enn de aller fleste land i verden. Mens kabotasje (utenlandske firma på midlertidige transportoppdrag i Norge) i godstransport på land er begrenset til tre oppdrag på syv dager, så er det helt fritt fram for kabotasje til sjøs. Slik var det også da EUs kabotasjeforordning (3577/92) til sjøs ble innført i Norge i 1999. Derfor var det ingen protester, og næringen så dette som en anledning til å komme inn på markedet i andre EU-land. Men ingen forutså den utviklingen som har vært siden den gangen.

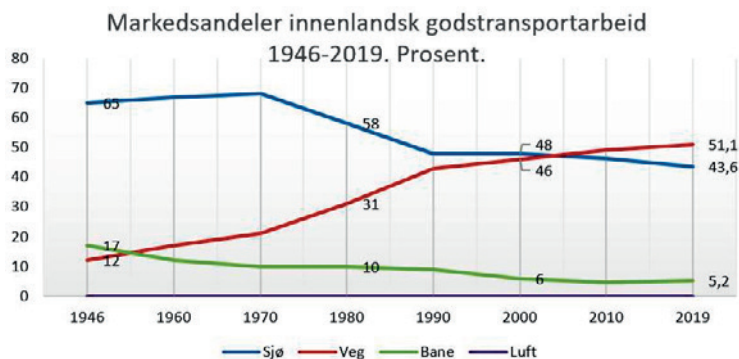
Kabotasje øker i omfang og dominerer innenlandsk sjøtransport

Ifølge Kystverket og Transportøkonomisk Institutt (TØI) er 43,6 prosent av all innenlandsk godstransport sjøveien.¹ Uten kabotasje er andelen bare 17,1 prosent. I Fafo-rapporten «Det Gode liv til sjøs» ble det dokumentert at 57 prosent av frakten langs norskekysten i 2012 ble utført av utenlandskregistrerte skip.²

Skip med flagg registrert i Antigua og Barbuda, Bahamas, Kypros og Malta til sammen sto for 29 prosent av varemengden i innenriksfarten. Disse flaggene er utpekt av International Transport Workers' Federation (ITF) som «bekvemmelighetsflagg».³ Det vil si flagg som tilhører land som eierne ikke er tilknyttet, men som kan tilby skattefordeler, billige registreringskostnader og billig arbeidskraft. Antallet av skip under bekvemmelighetsflagg i norske farvann har økt fra 19 til 33 prosent mellom 2003 og 2012.

De fleste land i verden begrenser kabotasje

ITFs oversikt viser at 91 land over hele verden begrenser kabotasje. I Brasil må for eksempel minst 25 prosent av arbeidstakerne på



Figur: Markedsandeler innenlandsk godstransportarbeid 1946-2019, prosent. (Kilde: TØI-rapport 1808/2020.)

båtene være brasilianske hvis skipet oppholder seg mer enn 30 dager i brasiliansk sjøterritorium. Etter 360 dager må hele besetningen være brasiliansk. I USA, hvor fagforeningene står sterkt i skipsindustrien, er alle skip med utenlandske flagg ekskludert fra å drive kabotasjevirksomhet, og alle ikke-amerikanske sjøfarere trenger oppholdstillatelse for å arbeide på amerikanske skip.

Kabotasjens inntog i oljenæringa

Alt tyder på at ikke bare øker kabotasjen, men også at andelen av bekvemmelighetsflagg øker. Spesielt ser vi denne utviklingen i oljenæringa. Om bord på plattformene er det ordnede forhold, sikkerhet i høysete kontrollert av Petroleumstilsynet, i hovedsak faste jobber og god lønn. Men snart utvinnes halvparten av all norsk olje sub sea, på havbunnen. Dette skjer med fartøy. Spesialbygd med helikopterdekk og utstyrt for alt fra boring til undervannsroboter. Oftest under bekvemmelighetsflagg og med mannskap innleid gjennom utenlandske bemanningsbyrå. Til lønninger under 10 prosent av de norske.

Norge har all grunn til å være stolt av at vi bekjempet den amerikanske modellen og fikk norsk modell i oljenæringa. Til nå har det vært mye vanskeligere å få bukt med den nye lavtlønnsmodellen under omlegging til sub sea.

Overfører myndigheten til flaggstaten

EU-forordningen for maritim kabotasje sier at transport innenfor EU er en del av det indre markedet, og er derfor fullt liberalisert for

å opprettholde like konkurransevilkår og fri bevegelse av arbeidskraft.

På Bahamaseide Skandi Skansen var det i 2015 ei dødsulykke der både Arbeidstilsynet og Politiet ville etterforske. De ble avvist. Norsk lov gjaldt ikke på et fartøy som jobber på norsk sokkel. For kabotasjeforordningen sier ikke bare at det er fritt fram for kabotasje. Forordningen sier at det er flaggstatens regler som gjelder (artikkel 3.1):

«For fartøyer som utfører fastlandskabotasje, og for cruise-fartøyer skal alle spørsmål med hensyn til besetning være ansvaret til den stat der fartøyet er registrert (flaggstaten), med unntak av fartøyer på under 650 brt, som kan undergis vilkårene i vertsstaten.»

EUs kabotasjeforordning tar altså myndigheten fra vertslandet Norge, og overfører den til flaggstaten.

Kan norsk arbeidsmiljølov innføres på sokkelen og for innenlandsk sjøtransport?

Fagforeningsforbundet IndustriEnergi har hatt som fanesak å få flerbruksfartøyene inn under arbeidsmiljøloven. Det burde være enkelt å innføre at på norsk område gjelder norsk arbeidsmiljølov, og at Arbeidstilsynet eller Petroleumstilsynet skal følge opp etter de samme regler som gjelder ellers i Norge.

LO-kongressen stilte seg enstemmig bak kravet. Arbeiderpartiet fulgte det opp i Stortinget. Det ble vedtatt at regjeringen skulle følge opp saken. De satte ned et partssammensatt utvalg som ikke ble enige. Saken står i stampe. Fortsatt råder lovløshet innenfor Norges mest lønnsomme bransje.

Ett problem er kabotasjeforordningens bestemmelser om at det er flaggstaten som bestemmer alle spørsmål om bemanning. Jusprofessorene Arnesen og Bekkedal tolker det slik i sin betenkning «EØS til sjøs» at det betyr at antall og kvalifikasjoner hos sjøfolkene og sikkerhetssertifikat for skip avgjøres av flaggstaten, ikke av Norge.⁴ Det er ganske klart at bestemmelsen gjør det umulig å stille krav om en viss andel norsk bemanning. Og den kan legge bergrensninger på om hele eller bare deler av Arbeidsmiljøloven kan innføres.

Norsk lønn i norsk farvann og norsk kontinentalsokkel?

Skip i det såkalte NOR-registeret har 29 prosent av farten langs norskekysten.⁵ På disse båtene er norsk lønn gjeldende, men problemet er at båter utenfor dette registeret opererer på samme marked med langt lavere lønninger. Fra 2003 til 2012 ble andelen transport utført av skip i NOR-registeret halvert.

Her mener Arnesen og Bekkedal i sin betenkning at det kan innføres krav om minstevilkår for lønn og andre grunnleggende vilkår etter utstasjoneringsdirektivet. De mener at bestemmelsen om at alle spørsmål om bemanning avgjøres av flaggstat ikke omfatter lønn. Det kan det nok stå strid om.

I EØS-komiteens beslutning 4. oktober 1997 om å innnta kabotasjeforordningen i EØS-avtalens vedlegg XIII, heter det:

«Med mindre annet er fastsatt i denne avtale, skal avtalepartene ikke innføre nye begrensninger av den adgang til å yte tjenester som faktisk er oppnådd den dag EØS-komiteen treffer beslutning om å innlemme denne forordning i avtalen.»

Dette kan også bli et omstridt punkt. Men Norge har vedtatt å innføre lov om virksomhetsoverdragelse også for sjøfart uten protester fra EU.

Nok et problem er at allmenngjøringsloven gjelder for arbeidstakere bare på skip og flyttbare innretninger under norsk flagg, se § 2 nr. 2. Loven gjelder ikke for mannskap på utenlandske skip i kabotasje (innenrikstransport) i Norge. Men det er ikke verre enn at Stortinget kan vedta en egen lov om vilkår for norsk innenlandsk sjøtransport.

Noter

- 1 «Skipsfartens rolle i godstransport», 05.02.21, <https://www.kystverket.no/Om-Kystverket/Statistikk/sjos-andel-av-godstransport/>
- 2 Fafo-rapport 2014:19, <https://www.faf.no/images/pub/2014/20366.pdf>
- 3 «Flags of convenience», <https://www.itfglobal.org/en/sector/seafarers/flags-of-convenience>
- 4 Finn Arnesen og Tarjei Bekkedal, «EØS til sjøs», 11.08.17, <https://leveavhavet.no/wp-content/uploads/2017/08/arnesen-bekkedal-eos-til-sjos-endelig-versjon.pdf>
- 5 «Lønnskutt under fremmed flagg», 14.10.14, <https://frifagbevegelse.no/maritim-logg/lonnskutt-under-fremmed-flagg-6.158.177988.5cc1b2fceb>

Råtne sviller under jernbanesporet

Striden rundt EUs fjerde jernbanepakke bør bli en valgkampsak, uansett hva Høyesterett konkluderer med i sin vurdering av behandlingsmåten i Stortinget.

Av Jan R. Steinholt

Jernbanen har alltid vært en sentral del av infrastrukturen vår. Flere års kamp for å bevare toget under nasjonal kontroll har nå også satt fyr på spørsmålet om norsk statsskikk og forvaltning er forenlig med EØS-avtalen. Det er historisk når Stortinget ber Høyesterett vurdere om en lov- og samtykkeproposisjon kan vedtas slik regjeringa foreslår, med bare alminnelig flertall. Noe lignende har ikke skjedd siden 1945.

Det er flere mulige utfall når retten avgir sin betenkning en gang på seinvinteren 2021. Kanskje har vurderinga kommet når du leser dette. Det vil være oppsiktsvekkende hvis Høyesterett uten videre sanksjonerer regjeringa sitt forslag slik det foreligger. En annen mulighet er at regjeringa blir anbefalt å omarbeide proposisjonen slik at EFTA-pilaren i EØS-systemet blir respektert (to-pilarsystemet), det vil si at myndighetsoverføringen skjer via EØS-tilsynet ESA, men uten at Høyesterett bestrider at dette kan gjøres med alminnelig flertall. En tredje mulighet er at Høyesterett mener myndighetsoverføringen ikke kan vedtas med alminnelig flertall (Grunnlovens § 26.2) og at § 115 (tre fjerdedels flertall) må legges til grunn. Dette forutsetter at myndighetsoverføringen formelt skjer til EØS-organer og at en ny proposisjon må ta høyde for det.

For rettsapparatet og staten er alternativ to sikkert fristende, ettersom det på den ene sida viser rettens uavhengighet og respekt for EØS-avtalen, uten at det rokker ved den tvilsomme læren om «lite inngripende» myndighetsoverføring. Skulle retten komme til at § 26.2 ikke kan legges til grunn, kan vi stå ved et veiskille i hvordan Stortinget må forholde seg til nye og inngripende EU-direktiver. I så fall kan vi vente stor turbulens når Stortinget for eksempel skal ta stilling til om Norge skal adoptere den neste energipakka fra EU.

Konkurransen og anbudstvang

Den fjerde jernbanepakke fra EU består av flere direktiver og forordninger som sammen utgjør en markedspilar og en teknisk pilar. Kortversjonen er at markedspilaren forlanger konkurranseutsetting av jernbanestrekninger. I det lange løp innebærer det i realiteten også gradvis privatisering av jernbanen, selv om statseide selskaper i og utenfor Norge kan delta i anbudsprosessene. Når NSB bruker millioner på å omdanne seg til Vy og blir et slags bemanningsbyrå, er dette en logisk konsekvens av føringene som er lagt.

Den norske jernbanereformen av 2017 foregriper EUs fjerde jernbanepakke. Innholdsmessig er den nærmest identisk med jernbanepakke hva konkurranseutsetting angår. Selskaper som Go Ahead og SJ var anbudsvinnerne på Sørlandsbanen og Nordlandsbanen, mens Vy har beholdt Bergensbanen. Virusepandemien har tvunget regjeringa til å utsette anbudsprosessen på det sentrale Østlandsområdet. Likevel er det en helt vesentlig forskjell. Et Storting med en annen sammensetning kan skrote dagens jernbanereform, hvis det vil. Det blir en umulighet dersom anbudstvangen som ligger i EUs fjerde jernbanepakke blir del av norsk lov gjennom EØS-avtalen. Demokratiske prosesser blir hensatt på et sidespor.

EU som stasjonsvokter

En annen avgjørende forskjell er at det i dag er Statens jernbanetilsyn, Jernbanedirektoratet og Samferdselsdepartementet som er ubestridte sjefer over jernbanen og sikkerhetskravene. Slik blir det ikke ved innføring av EUs fjerde jernbanepakke. Jernbanebyrået ERA (European Union Agency for Railways – tidligere European Railway Agency) får en helt sentral rolle i å håndheve den tekniske pilaren i jernbanepakke. Dette betyr konkret at byrået ikke bare er godkjenninginstans og fastsetter tekniske regler; ERA kan også overprøve beslutninger fattet av nasjonale sikkerhetsmyndigheter som Statens jernbanetilsyn.

På toppen av det hele kommer at EU-kommisjonen kan fastsette gebyrer og at EU-domstolen er siste ankeinstans hvis forhandlinger og mekling ikke løser uenighet mellom ERA, nasjonale sikkerhetsmyndigheter og jernbaneselskaper. Dette kan være ille nok sett fra ståstedet til et land som for eksempel Sverige. Men i motsetning til Norge har Sverige stemmerett i EUs jernbanebyrå.

Følgelig er det ingen overdrivelse å si at tilslutning til jernbanepakke og overføring av norsk forvaltningsmyndighet til ERA, betyr

å legge deler av norsk infrastruktur i hendene på en overnasjonal statsdannelse vi ikke en gang tilhører. Hvilke andre land ville finne seg i det?

Internasjonal trafikk

Til dette kommer at norsk tilslutning til jernbanepakka er helt unødvendig, enten vi snakker om norsk jernbane eller om grensekryssende trafikk. Grensekryssende trafikk har pågått i hundre år. Norske og svenske tog og lokførere krysser jevnlig grensene etter avtaler som ble inngått i 1991, før Norge ble med i EØS og før Sverige gikk med i EU. For at for eksempel Vy eller CargoNet skal operere i Sverige trengs det nå et felleseuropeisk sikkerhets-sertifikat i tillegg til det norske. At operatører som krysser grensa trenger to sertifikater er ikke nytt, det nye er navnet på sertifikatet og søknadsprosedyren.

Hvis det var slik at Norge ble «stengt ute» fra det europeiske jernbanenettet uten tilslutning til jernbanepakka, så ville vi allerede ha vært utestengt. Etter nye utsettelser er fjerde jernbanepakke nå implementert i samtlige EU-land, også i Sverige.

Slik skremser er tøv, noe vi også ser etter at Storbritannia har forlatt EU og EUs jernbanebyrå. Hvis jernbanetrafikken under den engelske kanal sliter for tida, skyldes det utelukkende koronapandemien. Trafikken går som før og sikkerheten er ivaretatt av en felles myndighet der EU har overdratt franske sikkerhetsmyndigheter fullmakten til å ivareta sikkerheten sammen med britiske myndigheter. For å løse problemet med fransk-britisk fellesadministrasjon av den 50 kilometer lange tunnelforbindelsen, har EU måttet justere Jernbanesikkerhetsdirektivet – ett av direktivene i fjerde jernbanepakke. Om ikke annet, så viser dette at EU ikke er en ubevegelig koloss. EU er interessert i en friest mulig vareflyt til og fra unionen, og tilpasser seg realitetene. Selv om EU ikke har separate handelsavtaler med Russland, inngikk Finland en avtale i desember 2016 med Russland om grensekryssende togtrafikk, dvs. *etter* at fjerde jernbanepakke var vedtatt i EU.¹

Usikre arbeidsforhold

For de ansatte på jernbanen betyr anbudstvingen evig usikkerhet rundt pensjon og arbeidsforhold, stikk i strid med løftene fra daværende samferdselsminister Ketil Solvik Olsen i 2016.² Dette gjelder ikke bare for lokførere og ombordpersonell, men også for



Bergensbanen: Norsk klima og geografi gjør at det er ugunstig å bli fjernstyrt fra EU også i sikkerhetskravene på jernbanen.
(Foto: NSB / Rolf M. Sørensen.)

renholderne. De ansatte som renholder togene på strekningene som SJ nå drifter må bytte arbeidsgiver etter at Trafikkservice tapte anbudet. Jobben de utfører er akkurat den samme, men gir dem et lønnstap på opptil 30 000 kroner. Norsk Jernbaneforbund gikk til søksmål med krav om at det må være snakk om virksomhetsoverdragelse til det nye selskapet. Forbundet fikk i februar medhold i Asker og Bærum Tingrett, men den nye arbeidsgiveren Elite Service Partner vurderer å anke dommen.

Det er gjennom fagforeningene og tariffavtaler at de ansatte på jernbanen enn så lenge klarer å beholde anstendige arbeidsvilkår. EU-regelverket spøker hele tida i bakgrunnen, både de delene som er innlemmet i norsk lov og delene som ikke er det. Lokførerne streiket i fem uker høsten 2016 for å opprettholde den nasjonale standarden for lokføreropplæring – en opplæring som er langt mer omfattende enn kravene i EUs lokførerdirektiv. Lokførerdirektivet var del av tredje jernbanepakke og har siden blitt oppdatert, blant annet med nye språkkrav. Det er trolig bare et tidsspørsmål før det oppstår ny strid med påstand om at de norske opplæringskravene er «for lite fleksible» eller ikke følger europeisk standard.

Regjeringa hevder å ha fått unntak fra regelverket når det gjelder visse nasjonale sikkerhetskrav. Men EU og jernbanebyrået vil ha vekk nasjonale særbestemmelser. Allerede før jernbanepakka er tatt inn i norsk rett, pekte ERA høsten 2019 på 16 norske forskrifter som «ikke-akseptable».³

Mer til skade enn gagn

I en såkalt delegert beslutning fra EU-kommisjonen (2017/1474) er det en rekke krav til tekniske endringer som følge av Samtrafikk-direktivet. «Selv om denne rettsakten ikke direkte pålegger Norge eller norske virksomheter noen plikter fremsetter den krav som skal ivaretas ved revisjon av de ulike TSler», skrev departementet i et EØS-notat fra januar 2018.⁴ Her står videre at Statens Jernbanetilsyn «anser at noen punkter kan bli særlig utfordrende».

Ett av dem er krav til såkalte komposittbremser (bremseklosser av komposittmateriale) på godsvogner for å redusere støynivået. For folk nær jernbanelinja høres det flott ut. Problemet er bare at denne typen bremseklosser har vist seg å være særdeles dårlig egnet for norske vinterforhold.

Flommen av nytt EU-regelverk på jernbaneområdet er mer til skade enn til gagn for norsk jernbane, også om vi skulle akseptere at Norge frasier seg retten til å fastsette sin egen jernbanepolitikk. Samordning av tekniske krav og smidige løsninger har vært en del av norsk og europeisk jernbanepolitikk i lange tider, delvis helt uavhengig av EU.

Internasjonalt rammeverk

Norge, EU og medlemsstatene er tilsluttet Konvensjonen om internasjonal jernbanetransport (COTIF). COTIF er et omfattende rammeverk som sikrer en mest mulig smidig jernbanetrafikk på tvers av grensene i Europa, deler av Asia og Nord-Afrika, blant annet gjennom en rekke felles tekniske krav. Den mellomstatlige organisasjonen for internasjonal jernbanetransport (OTIF) sammen med så godt som alle europeiske land, inkludert Russland og Tyrkia, har konvensjonen som sitt grunnlagsdokument.

Formålet er å fjerne grensehindringer og å sikre fleksibel gods- og passasjertrafikk med felles tekniske standarder for materiell med mer. Medlemsstatene forplikter seg til å kvitte seg med unødvendige prosedyrer, og til å forenkle formaliteter og grensekontroller med høyest mulig grad av samsvarende regler.

Dette er rammeverket som Storbritannia nå forholder seg til og gir forrang – i den grad det skulle komme til konflikt med EUs egne regler.

Noter

- 1 «Rail transport agreement between Finland and Russia enters into force on 22 December 2016», 21.11.16, <https://www.lvm.fi/en/-/rail-transport-agreement-between-finland-and-russia-enters-into-force-on-22-december-2016-912438>
- 2 Fri Fagbevegelse 29.11.16.
- 3 «Opinion OPI-201 9-10 of the European Union Agency for Railways for Norway», https://www.era.europa.eu/sites/default/files/library/docs/opinion-advice/opinion_era-opi-2019-10_en.pdf
- 4 EØS-notat, 16.01.18, <https://www.regjeringen.no/no/sub/eos-notatbasen/notatene/2017/okt/tsi-formal/id2584144/>

Suverenitet på feil spor

Er det «lite inngripende» å overlate sikkerhetsmyndighet over jernbanedrift også i Norge til EU? Er det holdbart at et alminnelig flertall i Stortinget setter til side Grunnlovens mindretallsvern? Svaret er nei, og her er begrunnelsen.

Av Morten Harper

Det står igjen strid om myndighetsoverføring på grunn av EU/EØS-regelverk, denne gangen om EUs fjerde jernbanepakke. Konsekvensene av regjeringens forslag til Stortinget (Prop. 101 LS (2019–2020)) er at det bli overført ikke bare forvaltningsmyndighet på jernbanesektoren, men også lovgivende og dømmende myndighet til EU-organer.

Regjeringen mener myndighetsoverføringen er «lite inngripende», og foreslår at Stortinget gjør vedtak med alminnelig flertall etter Grunnloven § 26.2. Grunnlovens egen bestemmelse § 115 om myndighetsoverføring – eller suverenitetsavståelse – forutsetter derimot tre fjerdedels flertall. Slik regjeringens forslag er utformet, kan Stortinget heller ikke bruke § 115 fordi bestemmelsen utelukker myndighetsoverføring til organer Norge ikke er tilsluttet, for eksempel EU.

Spørsmålet om behandlingsmåte har blitt en gjenganger i kontroversielle EØS-saker, senest i forbindelse med EUs personvernforordning samt striden om Energipakke 3 og ACER. I skrivende stund (medio februar) har Høyesterett til behandling Nei til EUs ACER-søksmål, det vil si i denne omgang spørsmålet om saken kan fremmes for domstolene. Stortinget har også bedt Høyesterett vurdere om EUs fjerde jernbanepakke kan vedtas med bare alminnelig flertall.

Overføring av forvaltningsmyndighet

To sentrale regelverk i den fjerde jernbanepakken er forordningen om EUs jernbanebyrå ERA (2016/796) og jernbanesikkerhetsdirektivet (2016/798). Det innføres et nytt sertifikat som gjelder for hele EU/EØS, og som alle jernbaneforetak må ha. EUs jernbanebyrå har myndighet til å utstede, fornye, suspendere, endre, begrense og tilbakekalle sikkerhetssertifikatet. Byrået kan altså i gitte tilfeller

frata et norsk foretak adgangen til å kjøre tog i Norge.

Det er flere elementer i overføringen av forvaltningsmyndighet. ERA får myndighet til å gi og suspendere kjøretøytillatelser, det vil si tillatelser til at tog og vogner kan tas i bruk. Det er også ERA som skal godkjenne innkjøp av delsystemer til det felleseuropeiske trafikkstyringssystemet (ERTMS) i Norge. I tillegg skal ERA innkreve gebyrer og avgifter for blant annet sertifikater. Gebyrene fastsettes av EU-kommisjonen. Videre kan ERA overprøve vedtak fra norsk jernbaneforvaltning.

Sikkerhetsdirektivet pålegger at det fastsettes nasjonale regler om sanksjoner mot brudd på ERAs vedtak. Dermed får EU-byråets vedtak virkning for hva slags handlinger som er straffbare i Norge. Norske foretak vil altså risikere straff for ikke å følge vedtak truffet av ERA.

Overføring av domsmyndighet

Jernbanepakken innebærer også en overføring av domsmyndighet, fordi det er EU-domstolen som kan prøve gyldigheten av de vedtak ERA treffer med virkning i Norge. Ved uenighet om nødvendige tillatelser eller sertifikater for å utføre jernbanevirksomhet i Norge, basert på vedtak i ERA, vil det satt på spissen være EU-domstolen og ikke norsk Høyesterett som dømmer i siste instans.

Overføring av lovgivende myndighet

EU-kommisjonen vedtar utfyllende gjennomføringsrettsakter blant annet for sikkerhetsreglene, som vil endre regelverket for ERA uten at norske myndigheter har tatt stilling til endringene i EØS. Departementet omtaler dette slik i stortingsproposisjonen: «Det kan tenkes at ERA vil treffe vedtak basert på regler som er vedtatt av Kommisjonen, før disse reglene er tatt inn i EØS-avtalen.»¹ Videre erkjenner departementet: «Dette har et element av myndighetsoverføring i seg.»

Her skjer det altså en overføring av lovgivende myndighet. I disse tilfellene fratras Norge den reservasjonsretten som ellers ligger i EØS-avtalen. EUs jernbanebyrå skal anvende de sikkerhetsmetodene og mål for sikkerheten som er fastsatt av EU-kommisjonen, uansett om de er inn tatt i EØS eller ikke. Det er også tvilsomt om Statens Jernbanetilsyn kan avvike fra EU-kommisjonens krav, selv om reglene ikke er innlemmet i EØS.

Myndighetsoverføringen strekker seg også videre enn

gjennomføringsforordninger fra EU-kommisjonen. Hvis EU reviderer hele jernbanesikkerhetsdirektivet, og det av ulike grunner tar tid å innlemme dette i EØS-avtalen, er det likevel dette nye regelverket som ERA normalt treffer vedtak på grunnlag av. Det er vanskelig å se for seg en egen, avvikende praksis for Norge.

Ordningen er «en nyskaping i EØS-retten»

Myndighetsoverføringen i regjeringens forslag skjer direkte til EUs jernbanebyrå, EU-kommisjonen og EU-domstolen. I en håndfull tidligere saker som EUs flysikkerhetsbyrå EASA (2005), kjemikaliebyrået ECHA (2008) og EUs personvernforordning (2018) er det overført myndighet til EU-organer. Likevel avviker dette fra den tradisjonelle to-pilarstrukturen som EØS-avtalen er basert på, med EU på den ene siden og Norge, Island og Liechtenstein (EFTA unntatt Sveits) på den andre. EØS-tilsynet ESA og EFTA-domstolen er satt på sidelinjen.

I tillegg forlater man den ordinære tvisteløsningen mellom nasjonale myndigheter og EU i EØS-komiteen. Uenigheter mellom nasjonale sikkerhetsmyndigheter og ERA skal i stedet løses gjennom en voldgiftsprosess for EU-byråets klageorgan. Departementet beskriver denne tilsidesettingen av to-pilarsystemet som er rettslig nyskaping: «En ordning for tvisteløsning mellom et statlig myndighetsorgan i en EØS/EFTA-stat og et EU-byrå, som foregår i et organ innenfor EU-pilaren ... er en nyskaping i EØS-retten.»²

Praksisen med omgåelse av to-pilarsystemet bekymrer også ESA-president Bente Angell-Hansen, som påpeker at «når en én-pilarløsning blir valgt, forsvinner muligheten til å bringe en sak inn for EFTA-domstolen»³.

Myndighetsoverføringen direkte til EU-organer utelukker som nevnt bruk av Grunnloven § 115, ettersom det er et vilkår at suverenitetsavståelsen skjer til en organisasjon Norge er «tilsluttet». Norge er som kjent ikke representert verken i EU-kommisjonen eller EU-domstolen, og vil ikke få stemmerett i ERA, slik at vilkåret ikke er oppfylt. Dermed begrenser forslaget fra regjeringen Stortingets adgang til å velge sin egen behandlingsmåte, ved at det eneste foreliggende alternativet er § 26.2. Hvis Stortinget mener myndighetsoverføringen er mer enn «lite inngripende», kan Stortinget uansett flertall ikke vedta jernbanepakken slik den er foreslått, uten å endre Grunnloven.



Fjernstyrt: EUs jernbanebyrå ERA har hovedkontor i Valenciennes i Nord-Frankrike. (Foto: ERA.)

Den omstridte læren om «lite inngripende»

Vilkåret «lite inngripende» myndighetsoverføring, som i den politiske debatten er blitt målestokken for å anvende § 26.2, er uten støtte i Grunnlovens ordlyd og står verken i denne paragrafen eller i § 115. Det er verdt å minne om den historiske konteksten for § 26. Første ledd handler om konstitusjonelle regler i en situasjon der det må treffes hurtige utenrikspolitiske vedtak i en mer eller mindre akutt (krigs)situasjon. Er det holdbart å fristille annet ledd fra denne konteksten, slik Stortinget har gjort ved flere anledninger i EØS-saker? Ytterst få, om noen, samtykkeproposisjoner har hatt preg av akutt nødvendighet for landets sikkerhet og stabilitet.

Da bestemmelsen i Grunnlovens § 115 (den gangen § 92) ble vedtatt i 1962, ble den sett i sammenheng med et mulig norsk medlemskap i EU. Bestemmelsen gir altså hjemmel for at Norge kan tiltre en internasjonal sammenslutning som, på sitt område, har myndighet over norsk territorium og norske borgere. Hjemmelen er bare brukt to ganger. I 1992 da Stortinget vedtok EØS-avtalen. Og i 2016 da Norge knyttet seg til EUs finanstilsyn via myndighetsoverføring til ESA.

I flere saker har regjering og storting i stedet holdt seg til prosedyren med alminnelig flertall i § 26.2. Eksempler på vedtak etter § 26.2 er myndighetsoverføring til EUs flysikkerhetsbyrå EASA (2005), kjemikaliebyrået ECHA (2008) og ESA som formelt stempler ACERs vedtak for effektivering i Norge (Energipakke 3, 2018).

Det opplagte motivet for å bruke § 26.2 som hjemmel, er å unngå kravet om tre fjerdedels flertall i § 115. Anvendelse av § 115 medfører dessuten en offentlig erkjennelse av at det skjer en suverenitetsavståelse, som flertallet kan frykte vil utløse økt motstand mot forslaget. Ved å bruke § 26.2 fortolker dessuten flertallet seg vekk fra forbudet i § 115 mot å overføre myndighet direkte til EU-byråer og EU-domstolen.

Møtt med prinsipiell kritikk

Praksisen med bruk av § 26.2 er møtt med prinsipiell kritikk fra flere i det juridiske fagmiljøet. Professor Eirik Holmøyvik ved Universitet i Bergen har argumentert for at hele læren om «lite inngripende» står på leirfötter.⁴ Sammen med professor Christoffer Conrad Eriksen ved Universitetet i Oslo, skriver Holmøyvik dette i et innlegg til Høyesterett:

«Samanfatta meiner vi at det såkalla «lite inngripande»-unnataket på grunnlag av ei tolking av Grunnlova §§ 26 andre ledd og 115 er svakt fundert i rettskjeldene, gir eit ulogisk og uakseptabelt tolkingsresultat som undergrev mindretalsrettane i § 115, gir ein regel som er vanskeleg å praktisere og er inkonsekvent samanlikna med tolkinga av tilsvarande formkrav og kompetansereglar i Grunnlova.»⁵

Professor Peter Ørebech ved Universitetet i Tromsø er også meget kritisk til læren om «lite inngripende» myndighetsoverføring i en artikkel i Lov og Rett nr. 3 2018.⁶ Med utgangspunkt i ACER-saken (Energipakke 3) drøfter Ørebech læren i forhold til Grunnlovens § 1 og teori angående suverenitetsavståelse fra justestoren Johs. Andenæs. Ørebech skriver:

«Tolket i lys av dagens situasjon kan en si det slik: Siden det er EU via dets mange ulike styringsinstrumenter, som f.eks. EUs finanstilsyn, EUs energibyrå, EUs luftfartstilsyn osv., under medvirkning av EØS/ESA og med grunnlag i EU-traktatene og sekundærlovgivningen, som i realiteten praktiseres i forvaltningen, kan vi med en liten omskrivning av professor Fleischer si at 17. mai-grunnloven sakte men sikkert vil bli fortrent av EU-retten.

Noen kritikere vil sikkert si ja vel, men nå gjelder det kun energipolitikken, og da er dette likevel kun en forholdsvis ubetydelig del av norsk politisk virkelighet. Det er intet annet enn «lite inngripende» sett i den store sammenheng og kan etter det Justisdepartementet betegner som «sikker konstitusjonell praksis» vedtas etter Grunnloven § 26. Tankegangen er videre at det er mye storting og styringsverk ellers kan beskjeftige seg med.

Mitt svar er at det ikke skal benektes. Men motargumentet er: På hvilket trinn i rekken av «lite inngripende» avgivelser av myndighet er nok, nok? Og er det ikke slik at summen av en uendelig lang rekke av små inngrep i suvereniteten til slutt resulterer i en fullstendig, 100 % avgivelse av selvstendighet? Et eller annet sted inn i fremtiden når vi et punkt der Kongeriket Norge ikke lenger kan betegnes slik, men i stedet som et «lydrike» – nettopp slik Andenæs antyder.»⁷

Terskelen for «lite inngripende»

Selv om læren om «lite inngripende» myndighetsoverføring har fått tilslutning fra et stortingsflertall i flere saker, er det grunn til å sette et stort spørsmålstegn ved om dette utgjør en rettslig sedvane. Hvis man likevel legger læren til grunn, taler det faktisk at den er omstridt for at terskelen for hva som er *mer* enn «lite inngripende» må settes lavt.

Regjeringens forslag om EUs fjerde jernbanepakke viser noe av den rettslige svakheten og usikkerheten ved praksisen om «lite inngripende». Argumentasjonen som skal begrunne bruken av § 26.2 er svært skjønnsmessig både i stortingsproposisjonen og den etterfølgende uttalelsen fra Lovavdelingen⁸, og det er ingen entydig sammenheng mellom drøftingene av de ulike vurderingstema og den samlede konklusjonen. Det er heller ikke samsvar med vurderinger som er gjort i tidligere lignende saker.

Momenter i vurderingen, som Lovavdelingen referer i sin uttalelse⁹, er hva slags myndighet som overføres, om dette skjer på et avgrenset saksområde, hvorvidt myndighetsoverføringen er gjensidig og gir Norge likeverdig deltagelse, i hvilken grad norske myndigheter har mulighet til å avbøte uheldige virkninger, hva slags politiske og samfunnsmessige interesser myndighetsoverføringen berører, samt Stortingets eget standpunkt til grunnlovsspørsmålet.

Verken gjensidig eller likeverdig

Det er utvilsomt at myndighetsoverføringen i fjerde jernbepakke er ensidig. Myndighet som i dag ligger på nasjonalt nivå, blir overført til ERA, EU-kommisjonen og EU-domstolen, uten at nasjonale organer får noen ny myndighet tilbake. Den er heller ikke likeverdig, som Lovavdelingen skriver: «Videre er situasjonen at Norge ikke har noen formell innflytelse på beslutningsstadiet i ERA. En kan dermed ikke tale om at Norge deltar på like vilkår med EU-statene.»¹⁰

Et viktig samfunnsområde

Myndighetsoverføringen er avgrenset til jernbanesektoren, og gjelder bestemte typer vedtak, men myndigheten til å utstede sikkerhetsattestifikater og kjøretøytillatelser har stor betydning for jernbaneforetakene. Uten gyldig sertifikat fra EUs jernbanebyrå har foretak med virksomhet i og utenfor Norge ikke rett til å kjøre på norsk jernbane. Norske myndigheter kan ikke kreve ytterligere sikkerhetsattestifisering, og det er ERA som kan endre eller tilbakekalle sikkerhetsattestifikatet. Lovavdelingen skriver at også dette er inngripende:

«Disse vedtakstypene har avgjørende betydning for hvem som kan trafikere jernbanenettet i Norge. Dette kan isolert sett trekke i retning at det er tale om inngripende myndighetsoverføring.»¹¹

Jernbanen er en vesentlig del av infrastrukturen i det norske samfunnet, og drift av jernbane blir i betydelig grad finansiert gjennom offentlige midler. Hvilke foretak som har tilgang til det norske jernbanenettet angår derfor brede samfunnsmessige og politiske interesser. Det samme kan sies om sikkerhetshensyn, som ERA skal vurdere i vedtak om sertifikat og tillatelser. Også her finner Lovavdelingen at vurderingen trekker i retning av at myndighetsoverføringen er mer enn «lite inngripende».

Ingen varig nasjonal nødbremse

Når det gjelder muligheten for å avbøte uheldige virkninger, skriver Lovavdelingen:

«Vi legger videre vekt på at Statens jernbanetilsyn, dersom det «ved tilsyn identifiserer en alvorlig sikkerhetsrisiko, ... når som helst [kan] anvende midlertidige sikkerhetstiltak, herunder umiddelbart begrense eller midlertidig oppheve den aktuelle driften», jf. sikkerhetsdirektivet...».¹²

Her er det grunn til å presisere at et slikt midlertidig tiltak kun varer i inntil tre måneder, og at det deretter er EUs jernbanebyrå og voldgiftsprosessen som avgjør om tiltaket er uforholdsmessig og må oppheves. Dette er derfor en meget begrenset nasjonal nødbremse.

Vanskelig å avbøte virkningene

Mer generelt er det vanskelig å se for seg noen effektiv måte for Norge å avbøte den ensidigheten og ulikeverdigheten som ligger i myndighetsoverføringen til EUs organer. Professor Christoffer Conrad Eriksen ved UiO skriver om dette i sin betenkning om konstitusjonelle sider ved jernbanepakken:

«Innlemmes fjerde jernbanepakke i EØS-avtalen vil én uheldig virkning være at myndighet over norsk jernbanesektor utøves av organer som er fullstendig unndratt konstitusjonell og parlamentarisk ansvar og kontroll i Norge. Demokratisk og konstitusjonelt er det en uheldig men uunngåelig virkning, så lenge ingen norske representanter har stemmerett i EUs jernbanebyrå eller EU-kommisjonen. Det vil også være krevende å avbøte denne virkningen når den fjerde jernbanepakken innlemmes i EØS-avtalen på den måten Samferdselsdepartementet legger opp til.»¹³

ERA treffer vedtak ut fra EUs regelverk

Lovavdelings begrunnelse for at myndighetsoverføringen – alt i alt – er «lite inngripende» synes å være at regelverket er så teknisk og detaljert at ERAs vedtak nærmest følger som en matematisk formell, og at det derfor spiller liten rolle om det er ERA eller norske myndigheter som gjør vedtak.

En slik vurdering tar imidlertid ikke hensyn til den overføringen av lovgivningsmyndighet som skjer. Som påpekt ovenfor skal EUs jernbanebyrå treffe vedtak ut fra de direktivene og forordningene som til enhver tid gjelder i EU. Et viktig element her er at EU-kommisjonen har delegert myndighet til å gi regler for

Betenkning til Stortinget



Stortinget vedtok 17. desember 2020 å innhente en betenkning fra Høyesterett i medhold av Grunnloven § 83 med følgende spørsmål:

«Kan Stortinget med hjemmel i Grunnloven § 26 annet ledd samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke?»

Historisk spørsmål: Høyesterett utarbeider i skrivende stund en betenkning til Stortinget om EUs fjerde jernbanepakke kan vedtas, som foreslått av regjeringen, med alminnelig flertall. Det er første gang siden 1945 at Stortinget ber Høyesterett om råd etter Grunnlovens § 83. (Faksimile: Høyesteretts nettsider, www.domstol.no, 09.02.21.)

sikkerhetsmål og metoder. Dermed kan det oppstå situasjoner der ERA vil treffe avgjørelser med rettslig virkning i Norge ut fra regler som verken regjering eller Stortinget har akseptert.

Hvorfor ble finanstilsyn vurdert annerledes?

Da Stortinget i juni 2016 behandlet tilknytningen til EUs finanstilsyn, skjedde det etter Grunnloven § 115. Proposisjonen fra regjeringen (Prop. 100 S (2015–2016)) til grunn at myndighetsoverføringen var mer enn «lite inngripende». Et vesentlig moment den gangen var overføringen av domsmyndighet til EFTA-domstolen. I proposisjonen kan vi lese:

«Også på grunn av den overføringen av myndighet som skjer til EFTA-domstolen der hvor EFTAs overvåkingsorgan er tilført ny myndighet, bør Stortingets samtykke vedtas etter fremgangsmåten i Grunnloven § 115.»¹⁴

Hvorfor blir overføringen av domsmyndighet på jernbanesektoren til EU-domstolen vurdert som mindre inngripende? At myndigheten overføres til EU-domstolen i stedet for EFTA-domstolen, der Norge deltar, tilsier tvert imot at myndighetsoverføringen gjennom

EUs fjerde jernbanepakke er mer inngripende. EU-domstolen kan i ytterste konsekvens frata et norsk foretak retten til å kjøre tog i Norge, slik at de potensielle virkningene for samfunn og direkte berørte aktører er omfattende og betydelige. Lovavdelingen gir ikke noe svar på dette, utover å si at man mener omfanget av myndighetsoverføringen i EUs fjerde jernbanepakke er mindre omfattende.

Forskjell på luft og bane

Derimot mener Lovavdelingen at tilknytningen til EUs flysikkerhetsbyrå EASA, som Stortinget vedtok i 2005 etter Grunnloven § 26.2, har overføringsverdi. Her ble myndighet til å fastsette tilatelser på flysektoren overført til EASA, og tvister mellom norske søkere og EASA skal avgjøres av EU-domstolen. Det er imidlertid ikke noen voldgiftsprosess for å løse eventuelle uenigheter mellom nasjonale sikkerhetsmyndigheter og EASA, slik som det er i EUs fjerde jernbanepakke. Også Sveits, som ikke er med i EØS, deltar i EASA.

Selv om det er enkelte likheter i den typen myndighet som blir overført, ser denne parallellen bort fra at EUs fjerde jernbanepakke også medfører overføring av lovgivningsmyndighet. Dessuten har den norske staten involvert seg i jernbanedrift i en ganske annen grad enn i lufttransport. Det taler for at betydningen av myndighetsoverføringen kan være mer omfattende. Christoffer Conrad Eriksen fremhever denne ulikheten mellom jernbanesektoren og luftfart i sin betenkning:

«Slik det europeiske jernbanesystemet nå blir organisert ser det ut til å være et større konfliktpotensial mellom europeisk og nasjonalt nivå i jernbanesektoren enn det tilfellet har vært i luftfartssektoren, og det kan ikke utelukkes at jernbanebyråets myndighet til å sikkerhetsertifisere og ikke minst tilbakekalle sikkerhetssertifiseringer av foretak vil kunne ha betydelig samfunnsmessig og politisk betydning i enkeltsaker.»¹⁵

Grunnlovens mindretallsvern

Stortingets vurdering av grunnlovsspørsmålet er også med på Lovavdelingens momentliste. Men bør man legge særlig vekt på hva et alminnelig flertall mener om det er påkrevd med tre fjerdedels flertall for å gjøre vedtak?

Selv om behandling etter § 115 er utelukket med regjeringens

forslag om jernbanepakken, er Grunnlovens mindretallsvern et like relevant hensyn. Hvis Stortinget ikke behandler forslaget etter § 26.2, men på grunn av de konstitusjonelle hensyn sender det tilbake til regjeringen, kan det i prinsippet lede til en omarbeiding i tråd med EØS-avtalens to-pilarstruktur og et nytt forslag som kan behandles etter § 115.

Det er dessuten gode grunner for å vurdere ikke bare den fjerde pakken, men den samlede myndighetsoverføringen på jernbanesektoren. Konsekvensen av en praksis som isolert bedømmer den stegvise myndighetsoverføringen, er at et alminnelig stortingsflertall kan omgå Grunnlovens mindretallsvern ved å dele opp og spre myndighetsoverføringen over tid.

Ekstra problematisk blir dette når de drøftingene som gjøres av Lovavdelingen og i stortingsproposisjoner er så skjønnsmessige og inkonsistente. Hovedintrykket som fester seg er at grensdragningen for «lite inngripende» myndighetsoverføring ikke er en rettslig vurdering, men er politisk styrt. Den omstridte praksisen har lagt definisjonsmakten hos regjering og et alminnelig flertall på Stortinget. § 115 ble opprettholdt ved grunnlovsrevisjonen i 2014, og det er lite holdbart at Stortinget deretter med alminnelig flertall skal kunne gjøre vedtak som setter bestemmelsen til side.

Noter

- 1 Prop. 101 LS (2019–2020), side 57.
- 2 Prop. 101 LS (2019–2020), side 61.
- 3 Bente Angell-Hansen, «Written statement by ESA President Bente Angell-Hansen at the 2020 EFTA Ministerial Meeting», 27.10.20, <https://www.eftasurv.int/newsroom/updates/written-statement-esa-president-bente-angell-hansen-2020-efta-ministerial-meeting>
- 4 Eirik Holmøyvik, «Grunnlova § 93 og læra om «lite inngripende» myndighetsoverføring i lys av nyare konstitusjonell praksis», Lov og Rett nr. 8 2011, side 447–471, og «'Sikker konstitusjonell praksis'? Grunnlova og Noregs avtaler om suverenitetsoverføring», Nytt Norsk Tidsskrift nr. 2 2013, side 117–125.
- 5 Christoffer Conrad Eriksen og Eirik Holmøyvik, «Innlegg til Høgsterett i samband med utgreiing til Stortinget om Grunnlova § 26 andre ledd og EUs fjerde jernbanepakke», 28.01.21, side 13.
- 6 Peter Ørebech, «Grunnloven § 1 og EU – med særlig vekt på implementeringen av vedtak truffet av EU-kommisjonen og EUs energibyrå ACER», Side 170–190.
- 7 Lov og Rett nr. 3 2018, Side 190.
- 8 Lovavdelingen, «Fjerde jernbanepakke – Grunnlovsvurdering», 25.08.20.
- 9 Lovavdelingen, 25.08.20, side 6.
- 10 Lovavdelingen, 25.08.20, side 6.
- 11 Lovavdelingen, 25.08.20, side 7.
- 12 Lovavdelingen, 25.08.20, side 8.
- 13 Christoffer Conrad Eriksen, «EUs fjerde jernbanepakke – konstitusjonelle spørsmål», betenkning april 2020, side 33.
- 14 Prop. 100 S (2015–2016), side 60.
- 15 Christoffer Conrad Eriksen, betenkning april 2020, side 37.

Trygg transport og ryddig arbeidsliv

«Det skulle være nulltoleranse for sosial dumping. LO og de største forbundene har vedtatt at ILO-konvensjoner, arbeidsmiljøloven og tariffavtaler har forrang foran EØS-bestemmelser. Wizz Air bryter ILO-konvensjon 87 om retten til organisering. Derfor må norske myndigheter stanse Wizz Air sin virksomhet i Norge for brudd på ILO-konvensjoner. ILO-konvensjoner må ha forrang foran EØS-avtalens artikler om fri etableringsrett.»

Fra oppropet «Wizz Air ut av Norge – norsk lønn for flyarbeidere i Norge», signert av over 300 LO-tillitsvalgte, desember 2020

Stadig møter vi lovnader om billige billetter og fri frakt. Denne utgaven av Nei til EUs skriftserie Vett ser på kostnadene av den liberaliserte transporten i EUs indre marked, som Norge er del av gjennom EØS-avtalen. EU-tilpasningene svekker den nasjonale kontrollen med sikkerheten. Det er blitt mer sosial dumping og mindre fagorganisering. Kvaliteten og prisen for forbrukerne blir ofte heller ikke bedre.



Bli medlem med SMS:
Send **NEITILEU** navn og
e-post til **2090** (kr 200,-)