



Norsk Jernbaneforbund

Det Kongelige Samferdselsdepartement
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Oslo, 20. desember 2010

Sak nr. 74/kn
Ref:

Høring - Forslag til direktiv om opprettelse av et felles jernbaneområde (omarbeiding) KOM(2010)475

Norsk Jernbaneforbund har gjennomgått Parlaments- og rådsdirektiv om opprettelse av et felles europeisk jernbaneområde (omarbeiding) KOM(2010)475.

Forbundet er av den oppfatning at nasjonalstatene må ha politisk og økonomisk kontroll over person- og godstransport på jernbane i de respektive land, dvs. at markedet i vesentlig grad må reguleres.

Forslaget til omarbeiding av jernbanepakke 1 som nå har blitt sendt ut til høring *bidrar ikke* til at nasjonalstatene beholder politisk og økonomisk kontroll, men svekker denne. Overføring av myndighet fra nasjonalstatene til Markedsovervåkingsorganet er et ledd i dette.

Ny artikkel 5.4 i forslaget presiserer at nasjonalstatens kontroll over jernbanevirksomheten ikke skal være større enn ledelsesrelaterte rettigheter i et aksjeselskap.

Norsk Jernbaneforbund mener slike formuleringer må erstattes med større rettigheter for den enkelte nasjonalstat for styring av egen jernbanevirksomhet, fordi jernbanevirksomheten både har samfunnsøkonomiske mål og skal løse samfunnsmessige transport behov.

Forslagene begrunnes i at konkurranseforholdene skal gjøres bedre og likere, og bidra til økt konkurranse.

Norsk Jernbaneforbund har følgende kommentarer til forslagene:

Bilag VII punkt 9: "Regler for håndtering av større driftsbrydelser og nødsituationer, herunder et minimumsserviceniveau i ilfælde af eventuelle strejker og tidlig ophævelse af den kontaktsmessige aftale, og information til brugerne.

NJF er av den oppfatning at dette betyr en innskrenkning av streikeretten og følgelig må avvises.

Artikkel 3.12 "søkning på infrastrukturkapasitet"

Kommisjonen signaliserer et tydelig ønske om økt konkurranse ved at godsspeditører og operatører innen kombinerte transporter skal kunne få kjøpe sporkapasitet. NJF synes dette er lite heldig fordi dette svekker togselskapenes økonomiske basis. Jernbanemateriell er svært kapitalkrevende og ofte produsert ut fra særegne klimatiske/geografiske forhold. Dette innebærer et snevert materiellmarked og stor risiko ved tap av markedsandeler. Det samme forholdet vil gjøre seg gjeldende for de ansatte i jernbaneselskapene. I små "jernbane - nasjoner" som Norge vil dette være langt vanskeligere enn i større nasjoner.

Artikkel 6.2-6.3 Adskillelse av regnskap.

NJF synes dette er greit så lenge dette ikke medfører at slike enheter må skilles ut i aksjeselskap, men kan forbli som egen juridisk enhet i selskapet.

Artikkel 13.2

Artikkelen pålegger dominerende togoperatører på minst et jernbanetransportmarked å skille ut egne servicefaciliteter, som verksteder, terminaler, eiendomsvirksomhet etc. i egne aksjeselskap. Problemet vil være oppsplitting av den helhetlige jernbanevirksomheten. Jernbanevirksomheten er ikke tjent med små og lite levedyktige operatører og service faciliteter. Det vil øke kostnadene innen jernbanevirksomheten, fordi begrensede personalmessige jernbaneressurser må øke og spres på langt flere selskaper.

Trafikksikkerheten er helt sentral faktor innen jernbanetransport som i flytrafikk. Samtidig krever jernbanevirksomhet mye kapital og investeringer gir høy risiko, dersom oppdragsmengden uforutsigbar. Økt oppsplitting vil føre til at jernbanetransporten vil tape markedsandeler til annen transport.

NJF er av den oppfatning at forslaget om å pålegge utskilling av servicefaciliteter i aksjeselskap, må endres slik at det er mulig for togoperatøren å ha slik virksomhet uten å skille denne ut i et aksjeselskap. Dette er svært viktig i forhold til anbuds politikken, hvor egen virksomhet av slik karakter innen et selskap kan beholdes og styres uten anbud så lenge virksomheten ikke er organisert i eget aksjeselskap.

Med hilsen

NORSK JERNBANEFORBUND



Kjell Atle Brunborg



Kjell Næss