



Norsk Jernbaneforbund  
Møllergt. 10  
0179 Oslo

Det Kongelige Samferdselsdepartement  
Postboks 8010 Dep  
0030 Oslo

Oslo, 27. april 2011

Sak nr. 74/kn  
Ref:

### **Høring : Hvitbok om EUs transportpolitikk fram mot 2050**

Norsk Jernbaneforbund har vurdert politikken som ligger til grunn i hvitboka om EUs transportpolitikk fram mot 2050.

EU legger opp til en ambisiøs transportpolitikk og store reduksjoner i CO<sub>2</sub> innen 2050. For jernbanetransporten har EU følgende mål innen jernbanesektoren:

- 30% av veitransporten på strekninger over 300 km bør overgå til andre transportformer som jernbane- og sjøtransport innen 2030 og mer enn 50% innen 2050. Det innebærer utvikling av passende infrastruktur.
- Ferdiggjøre et europeisk høyhastighetsnettverk innen 2050. En tredobling av eksisterende høyhastighetsnettverk innen 2030 og bibeholde et tett jernbanenettk i alle medlemsstater. Innen 2050 bør størstedelen av mellomdistanse (under 300 km) passasjertransport foregå med tog.
- Forbinde alle sentrale lufthavner med høyhastighetsjernbane innen 2050 og forbinde alle sentrale havner med godsjernbane.
- Ta i bruk en modernisert jernbaneinfrastruktur med styringssystemet ERTMS.
- Etablere en ramme for et europeisk informasjons- forvaltnings- og betalingssystem til multimodal transport innen 2020.
- Utnyttelse av prinsippene om brukerbetaling og "forurenseren betaler" samt og styrke den private sektors vilje til å fjerne konkurransefordeler, herunder skadelige støttetildeling, skape inntekter og sikre finansiering av kommende transportinvesteringer.

Med utgangspunkt i disse målene ønsker EU og ta følgende initiativ innen jernbanesektoren:

- Åpne de nasjonale jernbanepassasjermarkedene for konkurranse, herunder obligatoriske åpne anbud i forbindelse med tildeling av "offentlig kjøp" kontrakter.
- Oppnå felles typegodkjennelse for kjøretøy og en felles sikkerhetsertifisering for jernbanevirksomheten gjennom å styrke Det Europeiske Jernbaneagents (ERA) rolle.
- Utvikle en integrert tilgang til forvaltningen av fraktkorridorer, herunder kjøreveisavgifter.
- Sikre en effektiv og ikke diskriminerende adgang til jernbaneinfrastruktur, herunder til jernbanerelaterte tjenester, det vil si gjennom en strukturell adskillelse av infrastrukturforvaltning og levering av tjenester.
- Utvikle og innføre et felles eksportdokument for godstransport.
- Sikre at miljøansvarsordninger fremmer jernbane- og sjøtransport samt intermodal transport.
- Sikre arbeidstakernes deltakelse, det vil si gjennom europeiske samarbeidsutvalg, i transnasjonale virksomheter i sektoren.
- Sektordekkende sikkerhetsertifisering i jernbanesektoren.
- Forbedre sertifiserings- og vedlikeholdsprosessen for sikkerhetskritiske komponenter, som brukes til konstruksjoner av rullende materiell og jernbaneinfrastruktur.

Norsk Jernbaneforbund er i hovedsak enig i målsetningene fram 2050, *men støtter ikke EUs mål for privatisering av jernbanesektoren. Dette har som konsekvens en redusert nasjonal forvaltningsdel og en privatisert transnasjonal jernbanesektor med få store private operatører, hvor ERA overtar sentrale deler av de nasjonale jernbanetilsynenes rolles. Dette vil styrke de kommersielle sidene ved jernbanen og svekke den samfunnsmessige siden.*

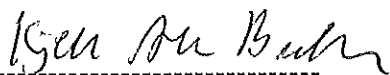
Norsk Jernbaneforbund er i mot at *de nasjonale passasjermarkedene ønskes åpnet for kobotasje og at offentlige kjøp kontrakter obligatorisk skal legges ut på anbud. Dette må være politikk som det enkelte land må ha full råderett over. Offentlig kjøp av trafikk og kapasitet sikrer bedre jernbanetilbud fordi dette er økonomisk nødvendig for å opprettholde tilbudet.*

Norsk Jernbaneforbund har også store motforestillinger *mot at offentlig eide transportselskap skal pålegges å dele opp sin virksomhet i aksjeselskaper for ikke å diskriminere privat virksomhet, slik at private selskap sikres ikkediskriminerende tilgang til tjenestene. Det samme kravet stilles ikke overfor store private aktører i markedet. Konsekvensen av dette vil på sikt være en privatisering av jernbanesektoren. Sannsynligheten for at det oppstår større private monopol er stor, da denne sektoren krever store kapitalbindinger i togmateriell og behandling/vedlikeholdsanlegg.*

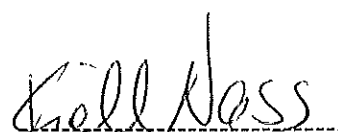
3)

Norsk Jernbaneforbund er svært positiv til at EU nå ser ut til å anerkjenne de europeiske samarbeidsutvalgene slik at arbeidstakerne deltar i utviklingen av de transnasjonale virksomhetene i sektoren.

Med hilsen  
NORSK JERNBANEFORBUND



Kjell Atle Brunborg.



Kjell Næss