



HANDLÄGGARE/ENHET
Ekonomisk politik och
arbetsmarknad
Johan Hall

DATUM
2013-04-15

DIARIENUMMER
20130079

ERT DATUM
2013-02-20

ER REFERENS
N2013/634/TE

Näringsdepartementet
103 33 STOCKHOLM

LOs yttrande över EU:s fjärde järnvägs paket

Syftet med de olika järnvägs paketen är att ta bort hinder och likrikta de olika medlemsstaternas regler för järnvägen. Fjärde järnvägs paketet utgör det senaste förslaget på öppnande av den gränsöverskridande såväl som den nationella järnvägstrafiken.

Genom den marknadsöppning som de olika järnvägs paketen föreskriver vill EU öka järnvägens marknadsandel av det totala transportutbudet. Så har inte skett, konstaterar nu EU-kommissionen och det är mot denna bakgrund som detta fjärde järnvägs paket ska ses.

LO kan konstatera att EU:s politik har inneburit en omfattande privatisering som inte har varit lyckad i alla delar.

Vad gäller förslagen i det fjärde järnvägs paketet så anser LO sammanfattningsvis:

- att rullande materiel även fortsättningsvis ska godkännas av de nationella tillsynsmyndigheterna.
- att medlemsstaterna själva har bäst förmåga att utifrån sina egna respektive förutsättningar fatta rimliga beslut om hur inrikes persontrafik ska utföras.
- att varje enskild medlemsstat själv är bäst lämpad att avgöra hur behöriga myndigheter tilldelar avtal om allmännyttig järnvägstrafik.
- att lagstiftningen tydliggörs så att villkor motsvarande kollektivavtal alltid ställs vid offentlig upphandling.

POSTADRESS 105 53 Stockholm
BESÖKSADRESS Barnhusgatan 18
TELEFON 08-796 25 00 TELEFAX 08-24 52 28
E-POST mailbox@lo.se HEMSIDA www.lo.se
ORGANISATIONSNUMMER 802001-9769
BANKGIRO 368-4834 PLUSGIRO 8 50-8

Landsorganisationen i Sverige

Angående förslagen om järnvägssäkerhet och driftkompatibilitet

Enligt kommissionen syftar förslagen i huvudsak till att undanröja kvarstående administrativa och tekniska hinder, att införa ett gemensamt synsätt på reglerna för säkerhet och driftkompatibilitet samt att effektivisera vissa processer. LO kan se vissa fördelar med teknisk harmonisering och en minskad administrativ börda för företagen men sådana åtgärder får inte ske genom att de generella säkerhetskraven sänks eller på bekostnad av att vissa länder kan önska ha ett skarpare regelverk kring säkerhet än andra.

Vidare föreslår kommissionen att Europeiska järnvägsbyrån (ERA) ska få utökade befogenheter, bland annat genom att få fatta beslut om godkännande av rullande materiel samt om utfärdande och återkallelse av säkerhetsintyg. ERA har tidigare i stort sett varit ett rådgivande organ till kommissionen i frågor som rör driftkompatibilitet och järnvägssäkerhet. Nu föreslås ERA få kraftigt utökade befogenheter på bekostnad av de nationella tillsynsmyndigheterna. LO anser inte att det är ändamålsenlig då det finns risk för att ERA prioriterar ett ökat marknadstillträde framför ökad säkerhet.

Sveriges riksdag har också ifrågasatt det lämpliga i att öka ERA:s inflytande. I ett motiverat yttrande till Europaparlamentets, rådets och kommissionens ordförande ifrågasätter riksdagen om en överflyttning av beslutskompetens från medlemsstaterna till ERA - för godkännande av järnvägsfordon samt utfärdande och återkallelse av säkerhetsintyg för järnvägsföretag - är en proportionerlig åtgärd för att nå syftena med förslagen. Riksdagen menar att den föreslagna åtgärden riskerar att leda till mer utdragna processer med ökade kostnader som följd. Merparten av järnvägsfordon och järnvägsföretag verkar endast inom ett eller ett fåtal EU-länder konstaterar riksdagen. LO delar riksdagens uppfattning om den oproportionalitet som ligger i att järnvägsföretag ska uppfylla kraven i alla bestämmelser som är tillämpliga inom hela EU. LOs uppfattning är att rullande materiel även i fortsättningen ska godkännas av de nationella tillsynsmyndigheterna.

Angående förslagen om marknadsöppning

Kommissionen föreslår att järnvägsföretag ska ha tillgång till järnvägsinfrastruktur för persontransporter i alla medlemsstater. Syftet är att öka konkurrensen och därmed mängden tågtrafik samt förbättra kvaliteten. I Sverige skulle en sådan reglering inte ha någon effekt då svensk järnvägsmarknad sedan 2010 är helt öppen för konkurrens.

Dock anser LO att det svenska exemplet tydligt visar att en oreglerad marknadsöppning inte alltid är att föredra. Erfarenheter visar att sammanhållningen i tågtrafiken såväl som i biljettsystemet blir lidande. Resenärer tvingas allt för ofta till långa väntetider vid byten, olika biljetter till olika operatörer samt omständligheter vid förseningar. Kommissionens förslag innehåller visserligen införandet av gemensamma och konsekventa biljettsystem över företagets gränser men då dessa åtgärder inte görs obligatoriska får förslagen i praktiken mycket svag verkan.

Det är också viktigt att framhålla den problematik som uppstår för de regionala trafikmyndigheterna när konkurrerande operatörer startar trafik. Risken är uppenbar att den offentliga trafikens resenärsunderlag minskar, vilket kan få till följd att biljettpriset, alternativt biljettsubventionen, måste öka. Det försvårar också trafikmyndighetens uppdrag; att ta helhetsansvar för en samordnad och väl fungerande kollektivtrafik i regionen.

Vidare föreslås att behöriga myndigheter ska konkurrensutsätta tilldelning av järnvägsavtal genom upphandling; i stället för att ha möjlighet att direkttilldela dem. Det innebär att vissa länder inte längre ska få välja att tilldela direkt till statens egen tågoperatör. LO anser att detta utgör ett mycket stort ingrepp i varje enskilt lands rätt att själv bestämma hur tågtrafiken ska bedrivas. Det finns heller inte några erfarenheter som säger att den bästa kollektivtrafiken finns där det är förbjudet att tilldela kontrakt direkt. Erfarenheten är snarast tvärtom. Schweiz kollektivtrafik betraktas allmänt som Europas bästa och den drivs av ett integrerat statligt bolag.

LO anser att medlemsstaterna själva är bättre lämpade att utifrån sina respektive förutsättningar fatta beslut om hur den inrikes persontrafiken ska utföras. Därför bör EU inte påtvinga medlemsstaterna att avreglera den nationella trafiken. Vidare anser LO att varje medlemsstat själv har bäst förmåga att avgöra hur behöriga myndigheter tilldelar avtal om allmännyttig järnvägstrafik.

Allmänt om de anställdas villkor

LOs erfarenheter av offentlig upphandling och hur det påverkar de anställdas anställningsvillkor är inte alltid positiva. Allt för ofta sker offentlig anbudsupphandling med ett ensidigt fokus på lägsta pris. Den som lägger lägsta budet är oftast den som vinner upphandlingen. När priset pressas är det inte bara kvaliteten i verksamheten som försämras utan också personalens villkor med lönepress och ofrivillig deltid som följd.

Vid varje ny upphandling blir ombordpersonalen uppsagd. Detta är helt orimligt och innebär att det i grund och botten inte är en konkurrensutsättning av operatörer och tågtrafik, utan av respektive

operatörs kollektivavtal. Det finns ofta inga eller mycket få garantier för att arbetstagarna får ta steget över till nästa operatör vid skifte av utförare. Får arbetstagarna arbeta kvar under den nya operatören finns ingen garanti för att lönenivån bibehålls. Offentliga medel ska inte användas till lönedumpning, osund konkurrens och försämrade anställningsvillkor. Därför måste lagstiftningen tydliggöras så att tidigare villkor i kollektivavtal alltid följer med till den nye operatören vid offentlig upphandling. Det krävs också åtgärder för att komma ifrån problematiken med att personalen riskerar uppsägning vid varje ny upphandling.

Landsorganisationen i Sverige
Stockholm som ovan

Karl-Petter Thorwaldsson

Johan Hall