

Samferdselsdepartementet
Kollektivtransport- og baneavdelingen
postmottak@sd.dep.no

Vår dato: 08.10.2018
Deres dato: 03.07.2018
Vår referanse: [Vår ref]
Deres referanse: 18/1525

Høring – endringer i jernbaneloven, jernbaneundersøkelsesloven og yrkestransportloven (fjerde jernbanepakke m.v.)

Vi viser til samferdselsdepartementets brev, datert 3. juli 2018, samt høringsnotat, datert 2.7.2018.

Generelt

NHO er positiv til endringene som følger av Jernbanepakke 4. Generelt mener vi pakken ikke vil innebære store endringer i gjeldende praksis på områdene som berøres. Pakken følger opp tidligere direktiver og forordninger som EU har besluttet siden begynnelsen av 1990-tallet og som Norge har implementert siden EØS-avtalen trådte i kraft 1994.

Det er tverrpolitisk enighet om å løfte jernbanen. Det gjelder bl.a. målet om å flytte mer av godset over fra vei til bane. Det gjelder også å løse transportbehovet på en klimaeffektiv måte innen de store bo- og arbeidsmarkedsregionene.

Norsk jernbane har fortsatt et langt stykke å gå før den er konkurransedyktig og fremstår som et reelt, troverdig og pålitelig alternativ til andre transportformer. Ulike undersøkelser viser også at norsk jernbane ikke er på nivå med land det er naturlig å sammenligne seg med. Et eksempel er BCGs European Railway Performance Index for 2017.¹ Norge ligger her på nivå 2 når man ser på brukerfrekvens, tjenestekvalitet og sikkerhet – bak bl.a. Sverige, Danmark, Sveits, Østerrike og Storbritannia. Et annet eksempel er en uoffisiell karing utført av seks norske eksperter i regi Jernbanemagasinet i 2015.² Her rangeres den norske jernbanen som nummer seks av de 10 europeiske landene som ble undersøkt.

At det eksisterer ulike tekniske løsninger, ulike regler og ulik organisering i de forskjellige markedene, bidrar ikke til å bedre jernbanens fleksibilitet og konkurranseevne. Derfor er det positivt at direktivene og forordningene ønsker å harmonisere tekniske krav og regelverk for jernbanetransporten og slik styrke sikkerheten, konkurransekraften og effektiviteten til jernbanen. Det gjelder også opplegget rundt felles godkjenninger, regler og sertifikater. I tillegg til intensjonen om å styrke sikkerheten for jernbanen, kan det være rasjonelt å bruke samme kompetanse på flere land for eksempel når det gjelder felles europeiske systemer som ERTMS.

¹ <https://www.bcg.com/publications/2017/transportation-travel-tourism-2017-european-railway-performance-index.aspx>

² <https://www.aftenposten.no/norge/i/Bno9/Ny-karing-Disse-landene-er-best-pa-jernbane-i-Europa>

Transport er avgjørende for fri bevegelse av personer og varer i det indre marked som Norge er en del av gjennom EØS-avtalen. Transport på jernbane er en viktig del av EUs transportlovgivning og det har erfaringsvis vært uproblematisk å tilpasse norsk regelverk dette. Etter vår vurdering er Jernbanepakke 4 EØS-relevant og bør tas inn i norsk rett.

NHO mener pakken vil bidra til et enklere og mer kostnadseffektivt jernbanetilbud – og gjøre det enklere å operere på tvers av landegrenser enn i dag. Jernbanepakken åpner også opp for mer konkurranse om sporet. Erfaringene fra andre deler av næringslivet – herunder transportområdet – er at konkurranse bidrar til å øke produktiviteten, gir et større mangfold av aktører og hever kvaliteten på ressursinnsatsen. Økt konkurranse kan derfor være et viktig bidrag til å skape rom for nødvendig forbedring av jernbanen i Norge.

Det er grunn til å understreke at fjerde jernbanepakke ikke stiller nye eller endrede krav til kompetanse hos lokførere. Når det gjelder krav til lønns- og arbeidsforhold åpner det nye regelverket for å stille krav til at de som yter en offentlig tjeneste skal "overholde gjeldende sosialrettslige og arbeidsrettslige forpliktelser" som fremgår av EU-lovgivning, nasjonal lovgivning eller tariffavtaler.

Vi vil berømme Samferdselsdepartementets arbeid i forbindelse med denne høringen, blant annet spørsmålene og svarene som er lagt ut for å svare på spørsmål knyttet til de ulike tekniske forholdene. Etter vår vurdering er det gitt gode svar på hva Jernbanepakken er – og hva den ikke er.

Nedenfor følger nærmere kommentarer til enkelte av lovendringene.

Lovendringene

Høringsnotatet fra samferdselsdepartementet har endringsforslag knyttet til implementering av fjerde jernbanepakke i norsk rett og forslag til endringer av andre årsaker. I vår høringsuttalelse knytter vi kun kommentarer til det første forholdet, - endringer som følger av fjerde jernbanepakke.

Ny ERA-forordning

Gjennom forordningen gis EUs jernbanebyrå (ERA) en endret rolle. Fra å være et rådgivende organ gis byrået ansvar og beslutningsmyndighet på avgrensede områder. Hovedoppgaven i denne sammenheng er å forvalte godkjenning av jernbanekjøretøy og utstedte sikkerhetssertifikater for jernbaneforetak. Vi registrerer at det fortsatt vil være de nasjonale sikkerhetsmyndighetene (Statens Jernbanetilsyn) som har ansvar for oppfølgingen gjennom tilsyn, slik som i dag.

I høringsnotatet redegjør departementet for myndighetsoverføringen til ERA som «av lite inngripende art», og følgelig ikke krever grunnlovsendring. NHO deler en slik vurdering. Ansvarsoverføringen må betraktes som ubetydelig og er først og fremst en prosessuell effektivisering.

Vi forutsetter at Jernbanedirektoratet og Statens Jernbanetilsyn følger opp arbeidet på en slik måte at de nødvendige hensyn til norske forhold blir ivaretatt, i tråd med handlingsrommet.

Sikkerhetsdirektivet

Etter vår vurdering er en betydelig del av dette direktivet omskrivninger og presiseringer av allerede implementert direktiv. Den største endringen materielt sett er innføringen av et felles europeisk sikkerhetssertifikat for jernbaneforetak. I grenseoverskridende jernbanetrafikk er det viktig at felles regler gjelder og at ansvar og myndighet klargjøres. Der det er påkrevet forstår vi at nasjonale regler kan opprettholdes – bl.a. når det gjelder foretak som utelukkende skal operere nasjonalt.

NHO er positiv til styrket oppmerksomhet om sikkerheten til norsk jernbane. Sammenligner vi utviklingen på norske veier synes EUs direktiver til nå å ha medført store forbedringer i sikkerheten på norske veier, - særlig tunnelsikkerhet. På samme måte har EU-kontroll av eldre biler også vist seg å fremme sikkerheten på norske veier de siste årene. Det er derfor god grunn til å forvente at et felles regelverk i EØS området kan bedre transportsikkerheten i sin helhet på jernbanen.

Vi ser det derfor som en fordel at det utvikles ett sikkerhetssertifikat for jernbanen i Europa, samtidig som nasjonale hensyn ivaretas. Det noteres også at Statens Jernbanetilsyn fortsatt skal ha ansvaret for sikkerheten på jernbanen i Norge.

Samtrafikkdirektivet

Hovedformålet med samtrafikkdirektivet er å gjøre tillatelsesprosessene mer effektive og kostnadsreducerende. Også dette direktivet er en omskriving og presisering av gjeldende direktiv som allerede er implementert i norsk rett gjennom EØS-avtalen. Muligheten for å gjøre prosessene raskere og mer effektive gjennom en felles portal ser vi på som en nødvendig forutsetning for harmoniseringen.

Konkurranse på sporet

NHO er positive til å tilrettelegge for konkurranse om trafikken på sporet. Det er viktig at de midlene som tildeles jernbanen blir brukt på best mulig måte. Konkurransetsetting av persontransport kan være et slikt grep. I den forbindelse er det avgjørende at konkurransen mellom aktørene skjer på like vilkår.

Våren 2015 innførte regjeringen konkurranse om persontrafikken på sporet i Norge, gjennom jernbanereformen. Dette er en utvikling som NHO støtter. Vi oppfatter at dette langt på vei er i tråd med EUs intensjoner med åpning av konkurranse om trafikken på sporet som fjerde jernbanepakke legger opp til. Konkurranse er en grunnleggende forutsetning for produktivitet, innovasjon og tjenestekvalitet også i jernbanesektoren. Slik har det virket på transportområdene for øvrig.

Både regjeringen og EU begrunner innføring av konkurranse om å drive persontogtrafikken som et bidrag til bedre togtilbud og åpne jernbanesektoren for forbedringer som kan styrke konkurransekraften til jernbanesektoren både nasjonalt og ved grenseoverskridende transporter.

Samtidig erkjenner vi at ikke alle strekninger i Norge nødvendigvis vil ha tilstrekkelig trafikk til at det er aktuelt å konkurransetsette. Vi registrerer at det er tatt høyde for dette gjennom ulike unntaksregler for å innføre konkurranse i jernbanepakken.

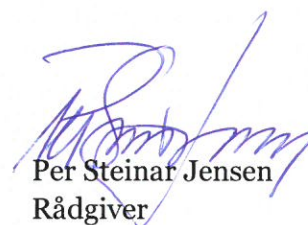
Forholdet til EØS avtalen

Reguleringen av norsk næringslivs adgang til det indre marked er av uvurderlig betydning. Siden transportpolitikken er en essensiell del av det indre marked, bør det ikke sås tvil om Norges tilknytning her. Vi er geografisk i utkanten av Europa med et svært eksportorientert næringsliv der EU er vårt største marked. Gode og effektive transportårer har derfor stor betydning for at vi kan levere varene til avtalt tid og pris. Norge bør derfor delta videre i utviklingen av et felles transportregelverk innenfor EØS-området – også for jernbanen slik at togets konkurransekraft styrkes som transportform.

Vennlig hilsen
Næringslivets Hovedorganisasjon
Næringspolitisk avdeling



Per Øyvind Langeland
Avdelingsdirektør



Per Steinar Jensen
Rådgiver