

SEKOs yttrande fjärde järnvägspaketet

Syftet med de olika järnvägspaketerna är att ta bort hinder och likrikta de olika medlemsstaternas regler på området. Fjärde järnvägspaketet utgör det senaste förslaget på öppnande av den gränsöverskridande såväl som den nationella järnvägstrafiken.

Syftet med den marknadsöppning som de olika järnvägspaketerna föreskriver är att öka järnvägens marknadsandel av det totala transportutbudet. Kommissionen konstaterar nu, trots EUs rättsakter, att järnvägens marknadsandel ännu inte har ökat. Därför presenteras detta fjärde järnvägspaket. Det SEKO kan fastslå är att EUs politik har fört med sig en storstilad privatisering som i alla delar inte varit lyckad.

I fråga om det fjärde järnvägspaketet anser SEKO sammanfattningsvis:

- att rullande materiel även fortsättningsvis ska godkännas av de nationella tillsynsmyndigheterna.
- att medlemsstaterna själva är bättre rustade att utifrån sina egna respektive förutsättningar fatta 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.

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. SEKO kan se vissa fördelar med teknisk harmonisering och en minskad administrativ börda för företagen. Dock får sådana åtgärder inte ske genom att sänka de generella säkerhetskraven samt på bekostnad av det faktum att vissa länder kan önska ha ett skarpare regelverk kring säkerhet än andra.

Vidare föreslår kommissionen att Europeiska järnvägsbyrån (ERA) ska få utökade befogenheter, exempelvis genom att 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 kommissionens förslag om frågor som rör driftkompatibilitet och järnvägssäkerhet. Detta nya förslag ger ERA kraftigt utökade befogenheter på bekostnad av de nationella tillsynsmyndigheterna. SEKO anser inte att en sådan åtgärd är ändamålsenlig eftersom förbundet ser risker i att ERA i första hand kommer att prioritera ett ökat marknadstillträde och i andra hand målet om ökad säkerhet.

Dessutom har Sveriges riksdag lämnat ett motiverat yttrande till Europaparlamentets, rådets och kommissionens ordförande där riksdagen ifrågasätter om överflyttning av beslutskompetens från

medlemsstaterna till ERA när det gäller godkännande av järnvägsfordon samt utfärdande och återkallelse av säkerhetsintyg för järnvägsföretag är en proportionerlig åtgärd för att nå syftena med förslagen. Riksdagen menar att det i stället finns en risk för att den föreslagna åtgärden leder till mer utdragna processer med ökade kostnader som följd. Riksdagen konstaterar att merparten av järnvägsfordonen och järnvägsföretagen enbart verkar inom ett eller ett fåtal EU-länder. SEKO delar riksdagens uppfattning om den oproportionalitet som ligger i att järnvägsföretag ska uppfylla kraven i alla bestämmelser som är tillämpliga inom hela EU.

SEKOs sammantagna 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 med förslaget är att höja konkurrenstrycket och därmed öka 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 SEKO att det svenska exemplet tydligt statuerar 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 omständigheter 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 då 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 leder också till att trafikmyndighetens uppdrag i att ta helhetsansvar för en samordnad och väl fungerande kollektivtrafik i regionen försvåras.

Vidare föreslås i det fjärde järnvägspaketet att behöriga myndigheter ska konkurrensutsätta tilldelning av järnvägsavtal genom upphandling i stället för att ha möjlighet att direkttilldela dem. Det innebär exempelvis att vissa länder inte längre ska kunna välja att tilldela direkt till statens egen tågoperatör. SEKO anser att detta utgör ett mycket stort ingrepp i varje enskilt lands rätt att själv bestämma hur tågtrafiken, efter varje lands specifika behov, ska bedrivas. Det finns inte heller några erfarenheter som tyder på att den bästa kollektivtrafiken finns där det är förbjudet att tilldela kontrakt direkt. Snarare förhåller det sig tvärtom. Schweiz kollektivtrafik betraktas allmänt som Europas bästa och den drivs av ett integrerat statligt bolag.

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

Allmänt om de anställdas villkor

SEKOs erfarenheter av hur offentlig upphandling påverkar de anställdas anställningsvillkor är inte alltid positiva. Med dagens system för anbud vid offentlig upphandling sker allt för ofta ett ensidigt fokus på lägsta pris. Den utövare 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.

Det finns vidare ett helt oacceptabelt inslag i samband med upphandlingar och det är att ombordpersonalen blir uppsagd vid varje ny upphandling. I grund och botten är det inte 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 utav utförare. Om arbetstagarna får arbeta kvar hos den nya operatören finns inte heller någon garanti för bibehållen lönenivå. 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 i att personalen riskerar uppsägning vid varje ny upphandling.

Med vänlig hälsning

SEKO - Facket för Service och Kommunikation

Janne Rudén
Förbundsordförande SEKO

/Kristoffer Arvidsson Thonäng