



Näringsdepartementet
Trafikenheten
Ämnesråd Håkan Jansson

Datum
2008-12-19
Ert datum
2008-10-23

Vår referens
2008-12-0038
Er referens
N2008/6591/TR

Yttrande över "Konkurrens på spåret" SOU 2008:92

Fackförbundet ST har tagit del av Järnvägsutredningen 2s betänkande "Konkurrens på spåret" (SOU 2008:92) och lämnar här sina synpunkter på utredningens innehåll och förslag.

Övergripande synpunkter

ST konstaterar att det redan i utredningens uppdrag var tydligt vilket resultat som skulle komma ut ur utredningen. Utredningen har på det sättet gjort vad den var tillsatt att göra – dvs leverera ett förslag på hur SJ ABs exklusiva trafikeringsrätt ska avskaffas och ersättas av en persontrafikmarknad för järnväg med flera kommersiella operatörer. ST vill mana till ytterligare eftertanke före en så här stor förändring genomförs.

Anledningarna till att ST är tveksamt till att stressa igenom avregleringen till den 1 januari 2010 är flera:

- Det vore rimligt att en avreglering sker i samordnad form inom Europa.
- Tredje järnvägsdirektivet kan uppfyllas utan en total avreglering
- Sker en avreglering måste höga miljökrav (klimat & arbetsmiljö) ställas för upplåtelse av tåglägen, lika så krav på kvalitet, säkerhet och arbetsvillkor.
- Erfarenheterna på gods- och upphandlad persontrafik visar på stora frågetecken kring bland annat kvalitet och arbetsmiljöansvaret om inte en operatör har helhetsansvaret. Dagens problematik kring "loss of licens" inom gods- och upphandlad persontrafik.
- Vid upphandling av trafik bör tydliga krav ställas på såväl kvalitet och säkerhet som arbetsvillkor – priskonkurrensen får inte ske genom att man tummar på vare sig det ena eller det andra.
- Resultatet av Kommissionens granskning av danska DSB och danskt statsstöd bör följas upp.
- SJ AB får inte ställas i en situation med svartepetter i form av marknadsmässiga krav på avkastning men utan handlingsfrihet och krav på att ta hand om det ingen annan aktör vill ta på grund av att det är företagsekonomiskt olönsamt.
- Orimligt att gamla tåg som SJ utrangerar på grund av bland annat miljöskäl köps och används i trafik av andra operatörer.
- Storleken på kostnader för tåg och vagnar gör att antalet aktörer troligen kommer bli begränsat.
- Dagens infrastrukturproblem med trängsel på spåren löses inte med avreglering och fler aktörer.
- Förslaget om gemensamt biljettbokningssystem framstår som orealistiskt.
- Det hade varit rimligare att börja avreglering och konkurrensutsättning med de spår som läggs vid bygge av en höghastighetsjärnväg, då hade detta kunnat genomföras på ett sätt så att alla aktörer får likvärdiga förutsättningar.

Fackförbundet ST

Box 5308, 102 47 Stockholm
Besök: Sturegatan 15
Tfn: 08-790 51 00 Fax: 08-24 29 24 ST Direkt: 020-578 578
E-post: st@st.org Webbplats: www.st.org
Organisationsnummer: 802003-2101
Pg: 11 44-5 Bg: 365-60 71

Samordnad konkurrensutsättning med resten av Europa

Som utredningen konstaterar är Sverige inte först i Europa med att avreglera om man gör det nu, Storbritannien har länge haft en avreglerad marknad. Men för övrigt finns i Europa inte någon nämnvärd konkurrens på spåren inom persontrafiken. Till detta kan läggas att i dagsläget gör EU kommissionen en granskning av danska DSB och om det stöd företaget får från danska staten är otillbörligt statsstöd.

ST är av åsikten att ska en avreglering av marknaden göras bör det ske samordnat med resten av Europa. I dagsläget kan man se ett stort motstånd i många andra europeiska länder mot en avreglering. Det har delvis att göra med järnvägens historiskt starka koppling till nationella intressen, något som t.ex. flyget aldrig haft. Därför vore det lämpligt att avvakta med en avreglering tills SJ AB får likvärdiga möjligheter att konkurrera på de andra företagens hemmamarknader. Sverige behöver inte sikta mot att vara bäst i klassen i allt jämt utan kan avvakta handling i resten av EU innan Sverige hoppar på det här tåget.

Dessutom finns det egentligen inget som säger att förändringarna för att uppfylla det tredje järnvägsdirektivet måste innebära en total avreglering, det går att uppfylla åtagandena om konkurrensutsättning av trafik över nationsgränserna och rätten till cabotage inom EU ändå.

Miljökrav för upplåtelse av tåglägen

Sker en avreglering måste svenska staten ställa höga miljökrav (klimat och arbetsmiljö) och krav på kvalitet och säkerhet för upplåtelse av tåglägen. Det får inte bli en konkurrens som bygger på att klimatfrågorna, arbetsmiljön, säkerheten eller kvaliteten tummas på.

Här bör kraven skärpas i förhållande till vad som idag gäller. I dagsläget är det till exempel möjligt att köpa danska diesellok som inte får köras i Danmark på grund av miljöskäl och istället använda dem i trafik i Sverige – detta är inte rimligt.

Med hänsyn till den svenska arbetsmarknadsmodellen bör regeringen även se till att upplåtelse av tåglägen förutsätter att företaget är etablerat i Sverige och inte verkar genom utstationering. Samt att arbetsmiljö och anställningsvillkor ska vara i nivå med villkoren inom branschen.

Vid upphandling krav på kvalitet och arbetsvillkor – inte bara pris

Vid upphandling av trafik är flera saker mycket viktiga:

- att svenska staten ställa höga miljökrav (klimat och arbetsmiljö), se ovan om upplåtelse av tåglägen
- att det ställs krav på att arbetsmiljö och anställningsvillkor är i nivå med villkoren på svenska arbetsmarknaden
- att det ställs krav på kvalitet och att en operatör har helhetsansvaret så att inte ansvaret för vare sig trafikens kvalitet eller arbetsmiljöansvaret kan bollas runt mellan olika aktörer.

Arbetsmiljöfrågor

Ur arbetsmiljösynpunkt är STs erfarenheter från den avreglerade godstrafiken och upphandlad spårtrafik att det blir bekymmersamt när olika spelare har ansvar för olika delar, t.ex. en ansvarar för trafiken, en för personalen på tåget, en annan för tåg och vagnar, ytterligare en för catering och en för städningen. Det uppstår stora frågetecken om vem som har arbetsmiljöansvaret och olika aktörer skyller på varandra.

Utredningen tar i och för sig upp att operatörerna ska ha ett helhetsansvar, men ST är tveksamt till att utredningens förslag räcker – detta är en situation vi ser redan idag. Och det rör inte bara upphandlad trafik utan är lika aktuellt för den konkurrensutsatta trafiken.

”Loss of license” en viktig men ouppmärksam fråga

”Loss of license” handlar till exempel om när säkerhetsklassad personal har minst 6 månaders karens då de enligt Banverkets föreskrifter BVFS 2000:4 inte får arbeta men blir medicinskt friskskriven av sjukvården och försäkringskassan efter 4-6 veckor. Då uppstår en period däremellan då han eller hon inte får jobba men inte heller får vara sjukskriven – vad ska han eller hon göra då? I stora företag finns möjligheter till omplacering men erfarenheter från den avreglerade godstrafiken och den upphandlade persontrafiken visar att det uppstår problem om han eller hon är anställd i ett litet företag.

Infrastrukturproblemen med spårbrist löses inte med avreglering och konkurrensutsättning
Man måste inse att de infrastrukturproblem med en stor brist på spårutrymme inte löses genom en avreglering och konkurrensutsättning. Kapaciteten blir inte större för att fler aktörer ska använda infrastrukturen.

Ett exempel: Idag är kapaciteten vid Stockholms central utnyttjad till 100 procent. Något utrymme för ytterligare tåglägen än dagens finns inte och ett flertal av de tåglägen som är utlagda kan man inte göra något åt – det handlar om SLs pendeltåg, Mälartrafiken och Uppsala pendeln. Eftersom det inte finns utrymme att skapa ytterligare tåglägen måste avsikten med förslaget vara att minska den trafik som SJ AB i dagsläget bedriver så att de mest attraktiva tåglägena som SJs fjärtrafik har kan upplåtas till andra aktörer. Med en så begränsad tillgång på möjliga tåglägen vid de mest lönsamma tiderna på dygnet är det tveksamt om det kan bli en reellt likvärdig konkurrens.

Kapacitetsbristen löses inte genom att avreglera och att bolag ska konkurrera om de tåglägen som finns. Järnvägen är infrastruktur där beslut som tas idag får effekter 40-60 år framåt i tiden – det behövs en långsiktighet som i många fall saknas idag.

Tas beslut om höghastighetsbanor är dessa ett lämpligare område att påbörja avregleringen på, där finns möjligheter till en likvärdig konkurrens om ett flertal aktörer erbjuds tåglägen på dessa banor. Dock ska här betänkas att det finns idag inget intresse för att avreglera och släppa in andra än de egna företagen på de höghastighetsbanor som idag finns eller byggs i andra delar av Europa.

Tillgänglighet och konkurrens på lika villkor

Järnvägstrafiken för persontransporter är ett tydligt område där det finns samhällspolitiska skäl till att trafik bör bedrivas även på linjer som inte har företagsekonomiska förutsättningar. Även om de delar som inte anses intressanta nog av privata aktörer att lägga anbud på vid upphandling. Erfarenheter från andra avregleringar visar på att det statliga bolaget får ta hand om resterna medan de privata aktörerna kan plocka de allra mest lönsamma russinen ur kakan. Det kan ställas frågetecken kring hur mycket av en verklig marknad det är när den inte kan bära sig själv som konkurrensutsatt utan politiskt omöjliga konsekvenser och utan statligt stöd?

Om inte avsikten är att helt avhända sig det statliga bolaget och på sikt skapa en annan infrastruktur med lägre tillgänglighet i vissa geografiska områden hamnar det statliga bolaget i en besvärlig situation där det ställs marknadsmässiga krav på avkastning på företaget men de får inte ta företagsekonomiskt rationella beslut och kan delvis inte påverka sina kostnader eller inkomster. Ett tydligt exempel i dagsläget är Posten som inte har rätt att bestämma inkomsten i form av brevpottot och de har inte heller möjlighet att inskränka brevtubärningen i de delarna av landet är den inte är ekonomiskt hållbar. Däremot kan norska staten genom Bring välja att gå in och skumma av de delar av marknaden som är allra mest lönsamma.

Livslängden på ett tåg ca åtta gånger livslängden på en buss

Att operatören ska äga lok och vagnar, oavsett om det är upphandlad trafik eller marknadsmässig, känns som en idé som kommer från erfarenheterna från bussavregleringen. Dock är livslängden på en buss ca 5-6 år = en rimlig avtalstid. Livslängden för ett tåg är minst 30 år medan en rimlig

avtalstid kan vara 10 år. Det innebär att den aktör som avser att etablera sig behöver vara säker på åtminstone 20 år av inkomstbringande trafik för att räkna hem investeringen, eller vara säker på att de kan säljas begagnade.

Med tanke på de stora kostnader som materialet, tåg och vagnar, kostar är det inte många aktörer som kan komma att bli aktuella på en ny avreglerad marknad. I första hand handlar det om norska NSB, danska DSB och tyska DB – samtliga med en hemmamarknad där SJ AB inte har möjlighet att konkurrera på likvärdiga villkor.

Krav på att SJ AB auktionerar ut tåg och vagnar som ska utrangeras

Utredningens förslag att SJ AB ska vara tvungna att auktionera ut de tåg och vagnar man avser att utränga är en dålig idé. Det handlar i huvudsak om material som har använts i 40-50 år och ska utrangeras på grund av miljöskäl, klimat eller arbetsmiljö, är det rimligt att dessa köps upp och används av andra aktörer? Vad innebär det för klimatet? Vad innebär det från säkerhetssynpunkt? Såvida tanken inte är att SJ ska upphöra helt och hållet med den trafik som idag körs och det därmed blir ett stort överskott i SJs vagnpark som ska auktioneras ut.

Förslag till gemensamt biljettsystem

Utredningens förslag om ett gemensamt biljettsystem känns orealistiskt. Är det sannolikt att olika aktörer skulle vilja gå in i en sådan samordning istället för att tydligt profilera sitt varumärke och dessutom att andra kan få information om företagets kundstock och försäljning?

Därtill är det otydligt vem som ska ta ansvaret för underhåll och utveckling av biljettsystemet samt för personal.

Fackförbundet ST



Annette Carnhede
Ordförande



Karin Morild
Utredande ombudsman