

Referat

Dialogmøte om: Jernbanereformen

Saksnr.: 15/2870- -

Til stede: Statssekretær Aund D. Ringdal
Fra Samferdselsdepartementet for øvrig: Carlo Thomsen, Kjerstin Bretteville Jensen, Egil Smestad

Fra Norsk Jernbaneforbund: Jane Sæthre, Kjell Næss, Tor Pålerud
Fra Norsk Lokomotivmannsforbund: Rolf Jørgensen
Fra Stafo: Ove Carstensen
Fra Tekna/Akademikerne: Iain Vartun, Sven-Jøran Schrader
Fra NITO/Akademikerne: Morten Lønnes, Håkon Endresen, Mohamed Ibrahim

Fra Jernbaneverket: Christoffer Serck-Hanssen og Bjørn Røtnes
Fra NSB: Sverre Harvei
Fra Flytoget: forfall

Dato: 21.01.2016

Møteleder: Prosjektleder Carlo Thomsen

Referent: Kjerstin Bretteville-Jensen

Referat fra møte mellom Samferdselsdepartementets jernbanereformprosjekt, arbeidstakerorganisasjonene og representanter for arbeidsgiversiden i berørte virksomheter

1. Åpning

Statssekretær Amund D. Ringdal understreket den vekt regjeringen legger på å gjennomføre jernbanereformen, og signaliserte som nylig utnevnt statssekretær i Samferdselsdepartementet at han ønsket en åpen dialog med de tillitsvalgte.

2. Referatet fra dialogmøte mellom organisasjonene og statsråden desember 2015

Innspill til justeringer vil komme skriftlig.

3. Formål og struktur for møtene

Formålet med møtene er å sikre informasjon og dialog om reformarbeidet mellom departement, de tillitsvalgte og arbeidsgiversiden i de berørte organisatoriske enheter. Når jernbaneinfrastrukturforetak og jernbanedirektorat er etablert vil også de være representert i dette møtet. For at møtet skal fungere best mulig er det ønskelig at organisasjonene vurderer om de kan redusere antall deltakere (fra maksimalt 3 per organisasjon). Det lages

en møteplan frem til sommeren med møte ca hver 4 uke. Er det behov for flere møter avtales det i tillegg. Spørsmål som måtte oppstå underveis står de tillitsvalgte fritt til å kontakte Jernbanereformprosjektet (Prosjektet) om. Prosjektet vurderer om spørsmålet bør tas opp i møtet, eventuelt at skriftlig svar sendes alle.

Det er viktig at det av referatene tydelig fremgår hva som er besluttet i reformarbeidet slik at møtedeltakerne kan bruke referatet som grunnlag for den videre informasjon.

Medbestemmelse utøves på virksomhetsnivå. Prosjektet vil se nærmere på hvordan tillitsvalgte kan få en rolle i foretaket og direktoratet og komme tilbake til dette.

4. Status for reformarbeidet

Prosjektleder informerte om beslutninger fattet av regjeringen:

A. Grensesnitt mellom jernbanedirektoratet og jernbaneinfrastrukturforetaket

- Direktoratet vil ha ansvar for utredninger, foretaket vil ha ansvar for all planlegging av utbyggingsprosjekter.
- Styring av sikkerhetsarbeidet ivaretas ved at direktoratet setter funksjonskrav og påser at krav til utvikling av nasjonalt sikkerhetsnivå følges opp. Samtidig gis infrastrukturforetaket det operative koordineringsansvaret i sektoren. Operativt ansvar for samordning av beredskap og krisehåndtering legges til foretaket.
- Direktoratet får ansvar for å ha et strategisk kompetansesenter som blant annet skal overvåke dagens kompetansesituasjon og utarbeide kompetansestrategi for sektoren. Norsk jernbaneskole er besluttet holdt samlet og gis tilknytning til direktoratet.

B. Finansielle rammebetingelser for foretaket

- Endringene i rammebetingelser mht. forsikring, skatteposisjon, pensjon mv. tas høyde for ved fastsettelse av vederlag for foretaket.
- I prinsippet innføres kjørevegsavgift for all togtrafikk, men med utstrakt bruk av rabatt for underutnyttet infrastruktur.
- Det etableres en ytelsesordning mellom infrastrukturforetak og togselskap som pålegger den som er skyld i forsinkelsen å kompensere den andre for manglende tilgang til infrastrukturen.
- Det inngås fireårige avtaler med foretaket om forvaltning, drift og vedlikehold av infrastruktur. Romertallsfullmakter i statsbudsjettet benyttes for å gi direktoratet hjemmel til å forplikte staten for fremtidige budsjettår.
- Utbyggingsprosjekter (eller porteføljer av prosjekter) styres også gjennom flerårige avtaler. Romertallsvedtak i Stortinget benyttes på samme måte her for å gi forutsigbarhet over flere år.
- Foretaket kan trekke på driftskreditt. Det legges opp til 12 måneders løpetid. Det tas sikte på å bygge opp driftskredittordningen gradvis over tid.

C. Rullende materiell

- Staten vil løfte ut persontogmateriellet fra NSB og etablere et eget aksjeselskap heleid av Samferdselsdepartementet.
- Selskapet får ansvar for å stille materiell til rådighet for togselskapene som har kontrakt med jernbanedirektoratet om å drifte ulike trafikkpakker på jernbanenettet.
- Selskapet skal tilby kjernetjenester samt enkelt tilleggstenester knyttet til eldre materiell.

Prosjektleder orienterte også om viktig pågående arbeid:

- Det arbeides med modellvalg for salg og billettering slik at kundene kan kjøpe togbilletter uavhengig av hvem som trafikkerer den enkelte strekning.
- Departementet arbeider for raskt å etablere direktorat og foretak.
- Departementet arbeider med kapitalstruktur og transaksjonsmodell for datterselskaper/deler av dagens NSB-konsern som skal løftes ut. Departementet vil i tråd med statens eierskapsprinsipper sørge for at enhetene er kapitalisert på en måte som gjør at de kan løse sine oppgaver på en god måte og er i stand til å møte konkurranse fra andre aktører. Det gjelder også for trafikksekselskapet NSB.
- Departementet vil om kort tid varsle konkurranseutsetting av de første trafikkpakkene.

Organisasjonene reiste spørsmål ved ansattrepresentasjon i styret for foretaket.

Prosjektleder understreket at departementet ønsker at de ansatte skal være representert fra et tidlig tidspunkt, men at det er en utfordring at foretaket ved oppstart ikke vil ha ansatte. Departementet vil vurdere mulige måter å løse dette på for å sikre ansattrepresentasjon i styret fra et tidlig tidspunkt.

Organisasjonene reiste spørsmål om det ville bli obligatorisk å benytte materiell eid av statens materiellselskap. Prosjektleder redegjorde for at direktoratet vil være ansvarlig for den langsiktige strategien for materielleierskap og konkurransestrategi. I og med at staten (gjennom NSB) eier store mengder rullende materiell, og det også er inngått avtale om anskaffelse av ytterligere materiell er det svært usannsynlig at de tidlige trafikkpakkene vil åpne for bruk av annet materiell enn det som eies av materiellselskapet.

Konkurransesgrunnlaget for hver trafikkpakke vil tydeliggjøre hvilket materiell som skal benyttes og vederlag for bruk av materiellet. Det er togselskapet som vil være ansvarlig for vedlikehold av materiellet de benytter. Materiellselskapet vil ikke ha profit som formål, men togselskapene vil betale en pris for bruken av materiellet som speiler de reelle kostnadene.

Det ble også stilt spørsmål om hvorfor materiellet ikke tas ut av Flytoget nå. Prosjektleder redegjorde for at det vil treffes en beslutning om Flytogets materiell når det er truffet beslutning om hvordan tilbringertrafikken skal konkurranse-eksponeres. Dersom Flytoget i mellomtiden ønsker å konkurrere om trafikkpakker utenom tilbringertrafikken må dette skje på en måte som etablerer et tydelig skille mellom tilbringertrafikken og eventuell trafikk vunnet i konkurranse. Det vil tilstrebes like konkurransevilkår mellom alle aktuelle tilbydere i konkurransene.

Organisasjonene pekte på behovet for at ombordpersonalet i togene også i fremtiden må gis innflytelse på utforming av materiellet. Videre ble understreket at det også i fremtiden må stilles formelle krav til utdanning av personalet. Det ble også fremhevet at både av hensyn til sikkerhet og service er det viktig å ha personale på større stasjoner og om bord i tog.

Organisasjonene uttrykte bekymring for at en kjørevegsavgift ville svekke jernbanens rolle i forhold til vegtrafikken, og pekte spesielt på godsselskapenes posisjon i dette markedet. Prosjektleder bekreftet at dette er en problemstilling som blir viet spesiell oppmerksomhet ved den konkrete utforming av ordningene.

Organisasjonene pekte på at jernbanevirksomhet er kompleks og sammensatt og spurte om departementets reformprosjekt hadde tilgang til tilstrekkelig med jernbanekompetanse for å fatte/anbefale beslutninger på et godt faglig grunnlag. Prosjektleder bekreftet at prosjektgruppen har den nødvendige kompetanse. Det vil for øvrig gjennomføres en overordnet risikoanalyse med hjelp av eksterne fagmiljøer for å gi ytterligere sikkerhet for at reformen ikke svekker sikkerheten på jernbanen. Risikoanalysen vil særlig fokusere på områder hvor det oppstår nye grensesnitt i sektoren.

Organisasjonene spurte hvordan omstillingskostnader og eventuelle nedbemanninger skulle håndteres, herunder dekning av merkostnader. Prosjektleder understreket at reformen gjennomføres fordi det satses mer på jernbanen, ikke mindre. Det vil bli behov for omstillinger i flere av virksomhetene, et arbeid som allerede er satt i gang. Dette styres av virksomhetene selv. Når det vurderes hvilket behov for kapital de ulike fremtidige delene av dagens NSB trenger vil det blant annet legges vekt på omstillingsbehovet i hver enhet

5. Eventuelt

Det ble etterlyst en fremdriftsplan for arbeidet. På neste møte vil det presenteres en slik plan.