



## JÄRNVÄGSTRANSPORT

Den europeiska järnvägstransportpolitiken syftar till att skapa ett gemensamt europeiskt järnvägsområde. Arbetet med att öppna upp järnvägssektorn för konkurrens påbörjades 2001, och under de följande tio åren antogs tre lagstiftningspaket och gjordes en omarbetning. Ett fjärde paket antogs i april 2016 (den tekniska pelaren) och i december 2016 (marknadspelaren) för att fullborda det gemensamma europeiska järnvägsområdet.

### RÄTTSLIG GRUND OCH MÅL

Artikel 100.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt. Den gemensamma transportpolitiken syftar till att skydda såväl konkurrensen som friheten att tillhandahålla tjänster. Detta kräver harmonisering av bestämmelser för teknik, administration och säkerhet, vilket är av fundamental betydelse för att uppnå driftskompatibilitet mellan de olika nationella järnvägssystemen. Även åtgärder för miljö- och konsumentskydd kan behöva harmoniseras i viss utsträckning för att undvika snedvridning av konkurrensen och för att underlätta etablering av nya företag.

I sin vitbok från 2011 *Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem* ([COM\(2011\)0144](#)) fastställde kommissionen målet att se till att majoriteten av persontrafiken över medellånga sträckor genomförs med järnväg senast 2050. På medellång sikt (fram till 2030) bör längden på nätet för höghastighetståg tredubblas och ett finmaskigt järnvägsnät bör upprätthållas i samtliga medlemsstater. På lång sikt bör ett europeiskt järnvägsnät för höghastighetståg färdigställas.

### RESULTAT

#### A. Driftskompatibilitet

I och med [direktiv 96/48/EG](#) av den 23 juli 1996 om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg, och [direktiv 2001/16/EG](#) av den 19 mars 2001 om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg, inledde EU en process som syftade till att se till att tåg smidigt och säkert kan röra sig mellan järnvägsnäten i olika medlemsstater. I samband med genomförandet av dessa direktiv utarbetades flera tekniska lösningar (så kallade tekniska specifikationer för driftskompatibilitet, TSD). De berör främst de viktigaste aspekterna såsom driftledning och säkerhet, signalering, telematikillämpningar för



godstransporter, utbildning för personal i internationella transporter, godsvagnar samt bullerproblem.

De båda ovannämnda direktiven ändrades och uppdaterades genom [direktiv 2004/50/EG](#) av den 29 april 2004. Samtidigt har tillämpningsområdet för direktivet om järnvägssystemen för konventionella tåg utökats till att omfatta hela det europeiska järnvägsnätet för att uppfylla kraven för ett fullständigt öppnande av järnvägsnätet för nationella och internationella godstransporttjänster (januari 2007) och internationella persontransporttjänster (januari 2010). [Direktiv 2008/57/EG](#) av den 17 juni 2008, senare ändrat genom [direktiven 2009/131/EG](#) och [2011/18/EU](#), är en sammanslagning av de två föregående direktiven. Inom ramen för det fjärde järnvägspaketet omarbetades sen även direktiv 2008/57/EG genom [direktiv \(EU\) 2016/797](#) av den 11 maj 2016 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen.

För att minska de tekniska hindren för driftskompatibiliteten för tåg undertecknade järnvägssektorns företrädare och kommissionen 2005, 2008 och 2012 samförståndsavtal om inrättandet och utvecklandet av det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (European Rail Traffic Management System – ERTMS). I ett nytt samförståndsavtal från 2016 fastställdes de huvudsakliga målen för samarbetet och åtagandena mellan de undertecknande parterna, från 2016 och framåt. Alla fyra ERTMS-avtalen finns [här](#).

Sedan den 1 januari 2007 är den nationella och internationella godstrafiken helt och hållet öppen för konkurrens. För att kunna använda det internationella godstransportnätet på bästa sätt och förbättra dess driftskompatibilitet har EU fastställt nio konkurrenskraftiga europeiska godstransportkorridorer i [förordning \(EU\) nr 913/2010](#) av den 22 september 2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik. Målet var att göra järnvägen mer konkurrenskraftig i förhållande till andra transportslag för varor som transporteras genom flera medlemsstater. Förordning (EU) nr 913/2010 ändrades genom [förordning \(EU\) nr 1316/2013](#) av den 11 december 2013 om inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa för åren 2014–2020. 2015 ändrades förordning (EU) 1316/2013 genom [förordning \(EU\) 2015/1017](#) av den 25 juni 2015 om Europeiska fonden för strategiska investeringar, Europeiska centrumet för investeringsrådgivning och portalen för investeringsprojekt på europeisk nivå. I kommissionens förslag [COM\(2016\)0597](#) föreslås en förlängning av löptiden för Europeiska fonden för strategiska investeringar liksom införande av tekniska förstärkningar av fonden och av Europeiska centrumet för investeringsrådgivning. TRAN-utskottet röstade om förslaget den 23 mars 2017, och det trädde ikraft den 16 oktober 2017 efter interinstitutionella förhandlingar.

I och med det fjärde järnvägspaketet upphävdes rådets [förordning \(EEG\) nr 1192/69](#) av den 26 juni 1969 om införande av enhetliga regler för järnvägsföretagens redovisning, och det ersattes av [förordning \(EU\) 2016/2337](#) av den 14 december 2016. [Förordning \(EG\) nr 1370/2007](#) av den 23 oktober 2007 om allmän trafikplikt i fråga om persontransport på järnvägen ändrades också genom det fjärde järnvägspaketet. [Förordning \(EU\) 2016/2338](#) av den 14 december 2016 ("kollektivtrafikförordningen")



ändrar [förordning \(EG\) nr 1370/2007](#) vad gäller öppnandet av marknaden för inrikes persontrafik på järnväg.

#### B. Europeiska järnvägsbyrån

För att förbättra driftskompatibiliteten och säkerheten i det europeiska järnvägssystemet inrättades Europeiska järnvägsbyrån (ERA) – med säte i Lille och i Valenciennes (Frankrike) – genom [förordning \(EG\) nr 881/2004](#) av den 29 april 2004. ERA:s huvuduppgift är att harmonisera, registrera och kontrollera TSD i hela det europeiska järnvägssystemet och att utarbeta gemensamma säkerhetsmål för de europeiska järnvägarna. ERA har inga egna beslutsbefogenheter, utan bistår kommissionen vid utarbetandet av beslutsunderlag. Genom [förordning \(EG\) nr 1335/2008](#) av den 16 december 2008 fick ERA nya uppgifter. [Förordning \(EU\) 2016/796](#) av den 11 maj 2016 om Europeiska unionens järnvägsbyrå ingick i det fjärde järnvägspaketet och upphävde och ersatte förordning (EG) nr 881/2004 i syfte att bidra till att det gemensamma europeiska järnvägsområdet utvecklas vidare och fungerar väl, med hög säkerhet och driftskompatibilitet, och att järnvägens konkurrenskraft stärks. ERA är nu den enda behöriga myndigheten för att utfärda godkännanden av fordon (lokomotiv och vagnar) som ska användas i gränsöverskridande trafik samt för att utfärda gemensamma säkerhetsintyg för järnvägsföretag som har verksamhet i flera medlemsstater.

#### C. Harmonisering av sociallagstiftning

I [rådets direktiv 2005/47/EG](#) av den 18 juli 2005 regleras villkoren för anlitande av mobila arbetstagare i gränsöverskridande driftskompatibel trafik inom järnvägssektorn. Direktivet bygger på en överenskommelse mellan de europeiska arbetsmarknadsparterna inom järnvägsindustrin. Vidare syftar [direktiv 2007/59/EG](#) av den 23 oktober 2007 till att harmonisera minimikraven för kvalifikationer för och behörighetsprövning av lok- och tågförare inom EU. Enligt direktivet måste varje tågförare inneha ett förarbevis och ett utbildningsintyg från en harmoniserad kompletterande utbildning. På denna grundval föreskriver direktivet ömsesidigt erkännande av utbildningsbevis. Sedan oktober 2011 utfärdas intygen eller förarbevisen för de förare som arbetar med internationell trafik, cabotagetjänster eller godstransporter i en annan medlemsstat eller som arbetar i minst två medlemsstater.

#### D. Tillträde till infrastruktur för järnvägsföretag

I [direktiv 95/18/EG](#) av den 19 juni 1995 om tillstånd för järnvägsföretag föreskrivs att ett järnvägsföretag måste ha ett trafikillstånd för att kunna utnyttja sin tillträdesrätt till infrastrukturen i alla medlemsstater. Trafikillståndet utfärdas av den medlemsstat där företaget har sitt säte, med beaktande av vissa gemensamma krav (gott anseende, ekonomisk förmåga och yrkesmässig kompetens). Detta direktiv ändrades genom [direktiv 2001/13/EG](#) av den 26 februari 2001, som fastställde (säkerhetsmässiga, tekniska, ekonomiska och finansiella) krav för att få bedriva järnvägsverksamhet i hela EU och fastställde ett förfarande för beviljande av tillstånd att erbjuda godstransporttjänster på det gränsöverskridande nätet i Europa.

[Direktiv 2012/34/EU](#) av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde ersatte och upphävde [direktiven 95/18/EG](#) och [2001/13/EG](#). Direktivet sammanställer de huvudsakliga principerna för utvecklandet av



järnvägen (med tonvikt bland annat på särskiljande av infrastrukturförvaltning och transportverksamheter), för tillstånd för järnvägsföretag och för uttag av avgifter för nyttjande av infrastrukturen. Generellt sett stimulerar direktivet konkurrensen genom att föreskriva ökad öppenhet vad gäller villkoren för marknadsstillträde, tydlig särredovisning av räkenskaperna samt oberoende och stärkta regleringsorgan i medlemsstaterna. Det definierar mer i detalj villkoren för tillträde till nätet och tjänsterna samt bestämmelserna i fråga om uttag av avgifter.

Det fjärde järnvägspaketet togs fram för att fullborda det gemensamma europeiska järnvägsområdet och förbättra driftskompatibiliteten. Man ville i synnerhet se till att de offentliga upphandlingarna på de nationella marknaderna öppnas upp för konkurrens för att på så sätt förbättra kvaliteten och effektiviteten i tjänsterna för inrikes persontrafik. Den 14 december 2016 antogs [direktiv \(EU\) 2016/2370](#) ("styrningsdirektivet"), som ändrade direktiv 2012/34/EU vad gäller öppnande av marknaderna för inrikes persontrafik på järnväg och styrningen av infrastrukturerna.

[Direktiv 95/18/EG](#) av den 19 juni 1995 om tillstånd för järnvägsföretag ändrades också genom [direktiv 2004/49/EG](#) av den 29 april 2004 med krav på ett säkerhetsintyg för alla järnvägsföretag som vill ha tillträde till infrastrukturen. [Direktiv 2008/110/EC](#) av den 16 december 2008 ("järnvägssäkerhetsdirektivet") ändrade direktiv 2004/49/EG. Direktiv 2008/110/EG om järnvägssäkerhet upphävdes genom [direktiv \(EU\) 2016/798](#) av den 11 maj 2016, som ingick i det fjärde järnvägspaketet.

#### E. Järnvägsbuller

Europaparlamentets och rådets [direktiv 2002/49/EG](#) av den 25 juni 2002 om bedömning och hantering av omgivningsbuller (bullerdirektivet) utgör grunden för antagandet av EU-åtgärder i syfte att minska buller från järnvägsfordon och järnvägsinfrastruktur. I enlighet med detta antogs 2003 riktlinjer för hur järnvägsbuller ska beräknas, och gränsvärden för buller från rullande materiel som används i EU trädde i kraft i juni 2006. I april 2011 reviderade kommissionen genom ett nytt beslut TSD för rullande järnvägsmateriel i järnvägssystemet. Den 8 juli 2008 lade kommissionen fram ett meddelande om åtgärder för att minska järnvägsbuller från befintliga fordon ([COM\(2008\)0432](#)), där ett mål fastställs om eftermontering på alla godsvagnar senast 2015. I [direktiv 2012/34/EU](#) föreskrivs också bullerdifferentierade infrastrukturavgifter, för att uppmuntra till eftermontering av tystare bromssystem på vagnarna (European Train Control System, ETCS). Bullerdifferentierade infrastrukturavgifter bör i första hand införas för godsvagnar som inte uppfyller TSD-kraven i fråga om "rullande järnvägsmateriel – buller" inom det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg. Som ovan nämnts ändrades direktiv 2012/34/EU genom det fjärde järnvägspaketet, närmare bestämt genom [direktiv \(EU\) 2016/2370](#) av den 14 december 2016 vad gäller öppnande av marknaderna för inrikes persontrafik på järnväg och styrningen av infrastrukturerna.

## EUROPAPARLAMENTETS ROLL

Europaparlamentet har använt sina lagstiftningsbefogenheter till att stödja de flesta av kommissionens harmoniseringsförslag, men har samtidigt betonat vissa aspekter:



1. I sin [resolution av den 11 mars 2008](#) om politiken för hållbara transporter gav parlamentet sitt uttryckliga stöd till införandet av säkerhets-, lednings- och järnvägssignalsystemet ERTMS/ETCS i syfte att undanröja tekniska hinder, och efterlyste åtgärder för att åstadkomma ett gemensamt europeiskt järnvägsområde.
2. I sin [resolution av den 11 mars 2009](#) om grönare transporter och internalisering av externa kostnader uppmanade parlamentet kommissionen att omedelbart lägga fram konkreta förslag för samtliga transportslag. Kommissionen uppmanades också att utarbeta en heltäckande plan för att räkna ut och fördela de externa kostnaderna och bedöma effekterna av dem enligt en begriplig modell. Parlamentet uppmanade vidare kommissionen att lägga fram ett förslag till direktiv om sträckpriser – graderade enligt bullernivån – för lok och tågvagnar för att så snart som möjligt sporra järnvägsföretag att genomföra en snabb övergång till tystare fordon.
3. I sin [resolution av den 9 september 2015](#) *Genomförandet av vitboken från 2011 om transporter: översyn och vägen mot hållbara transporter* efterlyste parlamentet ett snabbt antagande av det fjärde järnvägspaketet. Syftet var att säkerställa ett balanserat öppnande av marknaden för inrikes persontransporter på järnväg, infrastrukturförvaltares oberoende, konkurrensutsatt upphandling för avtal om allmän trafik, största möjliga säkerhet och driftskompatibilitet inom järnvägen samt tillräckligt med personal och finansiella resurser för ERA för att fullgöra sin uppgift som samlad kontaktpunkt för fordonsgodkännande och säkerhetscertifiering.

TRAN-utskottet har granskat ett förslag till omarbetning av Europaparlamentets och rådets förordning om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer ([COM\(2017\)0548](#)). I november 2018 antog Europaparlamentet en resolution om förslaget. Medbeslutandeförfarandet pågår dock fortfarande, och Europaparlamentet och rådet har ännu inte enats om några slutliga lösningar.

Esteban Coito  
04/2019

