



## JÄRNVÄGSTRANSPORT

Den europeiska järnvägstransportpolitiken syftar till att skapa ett gemensamt 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. För att uppnå detta måste bestämmelser för teknik, administration och säkerhet harmoniseras, vilket är en grundförutsättning för att de olika nationella järnvägssystemen ska bli driftskompatibla. Även åtgärder för miljö- och konsumentskydd kan behöva harmoniseras i viss utsträckning för att undvika snedvridning av konkurrensen och göra det lättare för nya företag att etablera sig på marknaden.

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 sker på järnväg senast 2050. På medellång sikt (fram till 2030) skulle sträckningen på nätet för höghastighetståg tredubblas och ett tätt järnvägsnät upprätthållas i samtliga medlemsstater. På lång sikt skulle ett europeiskt nät för höghastighetståg färdigställas.

I [strategin för hållbar och smart mobilitet](#) från 2020 rapporteras, med hänvisning till den europeiska gröna given, att en betydande del av de 75 procent av de inre godstransporter som i dag fraktas på väg ska flyttas över till järnväg och inre vattenvägar och att det därför krävs skyndsamma åtgärder med tanke på de begränsade framsteg som gjorts hittills. Som exempel nämns att andelen godstrafik på järnväg hade minskat till 17,9 procent 2018 från 18,3 procent 2011.

### RESULTAT

#### A. Driftskompatibilitet

I och med antagandet av [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 (*tekniska specifikationer för driftskompatibilitet*).

De båda ovannämnda direktiven ändrades och uppdaterades genom [direktiv 2004/50/EG](#) av den 29 april 2004. Samtidigt utökades tillämpningsområdet för direktivet till att omfatta hela det europeiska järnvägsnätet för konventionella tåg 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](#), var en sammanslagning av de två föregående direktiven. Inom ramen för det fjärde järnvägspaketet omarbetades även direktiv 2008/57/EG genom [direktiv \(EU\) 2016/797](#) av den 11 maj 2016 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen.

Sedan den 1 januari 2007 är den nationella och internationella godstrafiken helt och hållet öppen för konkurrens. För att kunna använda det internationella godstransportnätet bättre och förbättra driftskompatibiliteten fastställde EU 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 måste 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. År 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](#) föreslogs att löptiden för Europeiska fonden för strategiska investeringar skulle förlängas samt att det skulle införas tekniska förstärkningar av fonden och av Europeiska centrumet för investeringsrådgivning. Förslaget trädde i kraft den 16 oktober 2017.

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

År 2022 utvärderade kommissionen förordning (EU) nr 913/2010 och konstaterade att den inte hade varit tillräcklig för att öka antalet gränsöverskridande järnvägstransporter eller stödja EU:s ambitioner på områdena transport, energi, miljö och klimatförändringar. Med anledning av detta lade kommissionen i juli 2023 fram ett [förslag](#) om att fastställa en ram som gör det möjligt att förvalta järnvägsinfrastrukturens



kapacitet och trafik på ett effektivare sätt och därigenom förbättra tjänsternas kvalitet och ta emot mer trafik på järnvägsnätet, samtidigt som transportsektorns bidrag till utfasningen av fossila bränslen säkerställs.

Kommissionen planerar också att anta flera genomförandeförordningar, bland annat en om harmonisering av tågdrift och tågförvaltning för att stödja effektiviteten och förbättra gränsöverskridande järnvägstransporter i syfte att ytterligare bidra till EU:s ambition att fasa ut fossila bränslen inom transportsektorn.

#### **B. Europeiska unionens järnvägsbyrå och järnvägssäkerhet**

Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA), som har sitt säte i Lille och i Valenciennes (Frankrike), inrättades genom [förordning \(EG\) nr 881/2004](#) av den 29 april 2004 med syftet att förbättra driftskompatibiliteten och säkerheten i det europeiska järnvägssystemet. ERA har inga egna beslutsbefogenheter, men bistår kommissionen vid utarbetandet av beslutsunderlag inom området för det europeiska järnvägsnätet och vid fastställandet av gemensamma säkerhetsmål. [Förordning \(EU\) 2016/796](#) om Europeiska unionens järnvägsbyrå upphävde 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 till att järnvägens konkurrenskraft stärks. Genom denna förordning är ERA nu den enda myndighet som har befogenhet att utfärda fordonsgodkännanden (för lok och vagnar) som används för gränsöverskridande verksamhet och gemensamma säkerhetsintyg för järnvägsföretag som bedriver verksamhet i flera medlemsstater.

Europeiska revisionsrätten rapporterade att det fullständiga införandet av det europeiska trafikstyrningssystemet för järnväg (ERTMS) i stornätet har försenats rejält och inte kommer att slutföras före tidsfristen 2030, främst på grund av bristande samordning mellan medlemsstaterna. Revisionsrätten lämnade därför rekommendationer för att lösa de problem som identifierats.

I detta avseende antog kommissionen [genomförandeförordning \(EU\) 2023/1693 av den 10 augusti 2023](#) om ändring av genomförandeförordning (EU) 2019/773 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet Drift och trafikledning i järnvägssystemet i Europeiska unionen.

#### **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 EU:s arbetsmarknadsparter 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 harmoniserat kompletterande utbildningsintyg.

Kommissionen planerar att se över direktiv 2007/59/EG om behörighetsprövning av lokförare i EU. Efter att ha genomfört en utvärdering fann den många områden där direktivets ändamålsenlighet skulle kunna förenklas och förbättras.



#### D. Tillträde till infrastruktur för järnvägsföretag

I [direktiv 2001/13/EG](#) av den 26 februari 2001 om ändring av direktiv 95/18/EG fastställdes (säkerhetsmässiga, tekniska, ekonomiska och finansiella) krav för att få bedriva järnvägsverksamhet i hela EU samt 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 innehåller alla de huvudsakliga principerna för utvecklandet av järnvägen (med tonvikt bland annat på särskiljande av infrastrukturförvaltning och transportverksamhet), för utfärdande av tillstånd för järnvägsföretag och för uttag av avgifter för nyttjande av infrastrukturen.

Det fjärde järnvägspaketet utformades för att fullborda det gemensamma europeiska järnvägsområdet och förbättra driftskompatibiliteten. Den 14 december 2016 antogs [direktiv \(EU\) 2016/2370 \(styrningsdirektivet\)](#), som ändrade direktiv 2012/34/EU vad gäller öppnandet av marknaden för inrikes persontrafik på järnväg och styrningen av järnvägsinfrastrukturen.

[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/EG](#) 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.

I december 2021 antog kommissionen en [handlingsplan för att främja långväga och gränsöverskridande persontrafik på järnväg](#). Syftet var att förbättra järnvägsinfrastrukturen och öka kapaciteten för höghastighetståg och investeringsstödet till järnvägar för att uppnå EU:s mål att fördubbla höghastighetstrafiken på järnväg senast 2030 och tredubbla den fram till 2050.

#### E. Järnvägsbuller

[Direktiv 2002/49/EG](#) av den 25 juni 2002 om bedömning och hantering av omgivningsbuller utgör grunden för antagandet av EU-åtgärder som syftar till att minska buller från järnvägsfordon och järnvägsinfrastruktur. Direktivet ledde till de särskilda riktlinjer som antogs 2003 och trädde i kraft i juni 2006. I april 2011 reviderade kommissionen genom ett nytt beslut de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet 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 fastställdes om att bromsblocken skulle bytas på alla godsvagnar senast 2015. För att uppmuntra järnvägsföretagen att byta ut bromsblocken på sina vagnar till tystare bromssystem föreskrevs också i [direktiv 2012/34/EU](#) ett nytt system med bullerdifferentierade infrastrukturavgifter (det europeiska tågkontrollsystemet, ETCS). I detta sammanhang utfärdade kommissionen [genomförandeförordning \(EU\) 2015/429](#) för att hjälpa EU-länderna att fastställa avgifter för tillträde till järnvägsspår beroende på bullret från godståg, med möjlighet att uppbära lägre avgifter för "tysta" tåg.



## EUROPAPARLAMENTETS ROLL

Europaparlamentet har använt sina lagstiftningsbefogenheter till att stödja de flesta av kommissionens harmoniseringsförslag, men har samtidigt betonat vissa aspekter i sina resolutioner. På senare tid har parlamentet gjort följande:

- Den 15 december 2020 godkände parlamentet det interinstitutionella avtalet om inrättande av [Europaåret för järnvägen 2021](#). Enligt detta beslut skulle åtgärder som ska vidtas inom ramen för Europaåret omfatta initiativ där man betonar järnvägens viktiga roll när det gäller transporter från dörr till dörr och främjar tågalternativet för arbetsresor och resor mellan hemmet och arbetsplatsen.
- I sin resolution [Järnvägssäkerhet och trafikstyrning för tåg: en bedömning av hur det går med införandet av ERTMS](#), som antogs den 7 juli 2021, utfärdade parlamentet ett antal rekommendationer om hur man bör ta itu med de största problemen som identifierats i samband med införandet av ERTMS. Parlamentet uppmanade även kommissionen att införa en bestämmelse för att säkerställa att de nationella genomförandeplanerna för ERTMS är rättsligt anpassade till de bindande mål för införandet av ERTMS som fastställs i EU-lagstiftningen.
- I december 2022 antog parlamentet en [resolution](#) om kommissionens handlingsplan för att främja långväga och gränsöverskridande persontrafik på järnväg, efter ett betänkande från utskottet för transport och turism. Parlamentet stöder handlingsplanen, men vill bland annat påskynda byggandet av nya järnvägslinjer och prioritera investeringar i utvecklingen av långväga och gränsöverskridande järnvägsförbindelser för höghastighetståg.

## ÅTGÄRDER MED ANLEDNING AV COVID-19-UTBROTTET

### 1. Tillfällig ram för statliga stödåtgärder

I sin [översikt över de regler för statligt stöd som var tillämpliga på landtransportsektorn under covid-19-utbrottet](#) rekommenderade kommissionen att medlemsstaterna skulle ingå offentliga tjänstekontrakt i den mening som avses i direktiven om offentlig upphandling om det krävdes snabba insatser i fråga om godstransporter på järnväg. Dessutom gällde de allmänna reglerna för tjänster av allmänt ekonomiskt intresse. De styr vilka villkor som gäller för att beviljas ersättning för en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse. Under förutsättning att alla krav uppfylldes krävdes ingen anmälan enligt reglerna om statligt stöd.

[Förordning \(EU\) 2020/1429](#) syftade till att tillfälligt upphäva bestämmelserna i direktiv 2012/34/EU genom att göra det möjligt för nationella myndigheter och järnvägsaktörer att lättare hantera ett antal negativa konsekvenser av covid-19-pandemin. Bland annat föreskrevs att infrastrukturförvaltare skulle tillåtas avstå från, sänka eller senarelägga betalningar av avgifter för tillträde till järnvägsspår för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och tillåtas avstå från att ta ut bokningsavgifter. Denna förordning gällde under en referensperiod fram till den 31 december 2020.



## 2. Förlängning av tidsfrister för införlivande

Till följd av pandemins allvarliga effekter kan det hända att transportföretag, operatörer och andra berörda personer inte har kunnat fullgöra de formaliteter eller förfaranden som krävs för att följa vissa bestämmelser i unionsrätten. [Förordning \(EU\) 2020/698](#) avser tillämpningen av tolv lagstiftningstexter (direktiv och förordningar) på alla transportsätt, inklusive järnväg, och förlänger de tidsfrister som fastställts för förnyelse eller förlängning av giltigheten för vissa certifikat, intyg, bevis, körkort och tillstånd samt uppskjutande av vissa regelbundna kontroller och fortbildningar. Texten antogs av parlamentet i maj 2020. Genom [direktiv \(EU\) 2020/700](#) förlängdes den slutliga införlivandeperioden för direktiv (EU) 2016/797 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen och för direktiv (EU) 2016/798 om järnvägssäkerhet med tre månader (från den 16 juni till den 16 september 2020), eftersom endast åtta medlemsstater hade införlivat båda direktiven under 2019. Direktiv (EU) 2020/700 antogs av parlamentet och rådet i maj 2020. I september 2020 antog parlamentet [förslaget](#) till förordning om fastställande av åtgärder för en hållbar järnvägsmarknad mot bakgrund av covid-19-pandemin, som syftade till att komplettera den befintliga järnvägsrelaterade ramen.

I maj 2022 antog kommissionen [en beredskapsplan för transporter](#) för att dra lärdom av covid-19-pandemin och ge vägledning till europeiska person- och godstransportföretag i syfte att bättre förbereda branschen för oväntade händelser och bevara den inre marknaden.

[Davide Pernice](#)  
10/2023

