

JERNBANEPAKKE IV

EFFEKTIVISERING AV EUROPAS TOGTRAFIKK

EU arbeider for å forenkle togtrafikken i Europa. Nå kommer den fjerde jernbanepakken til Norge som handler om innenlands persontransport og økt sikkerhet.

Togtransport over landegrensene har vært begrenset av at Europa er delt opp i nasjonale markeder for tog med ulike tekniske løsninger, egen organisering og forskjellige regler. Gjennom å bygge ned grensene mellom de nasjonale togsystemene er målet at kostnadene til jernbanetransport skal reduseres og kvaliteten økes. Jernbanen skal bli mer **effektiv og konkurransedyktig** sammenlignet med andre transportformer som vei- og flytransport.

Ved å redusere ulikhetene mellom medlemsstatene i EU, kan mer av transporten i det indre marked flyttes over til tog. Dette skal bidra til **bærekraftig vekst** og målet er at økt transport på jernbanen skal bidra til en reduksjon av klimagassutslipp med om lag 20 % innen 2050. EUs mål er å bli netto utslippsfrie.

EØS-AVTALEN OG EUs TRANSPORTMARKED

Transport over landegrensene er avgjørende for fri bevegelse av varer, tjenester, personer og kapital innenfor det indre marked som Norge er en del av gjennom EØS-avtalen.

Dermed er **Norge med i EUs indre transportmarked** for luftfart, tog, sjø- og veitransport.

Det innebærer at storparten av EUs transportlovgivning også tas inn i norsk rett. EØS-regler som krever lovendringer i Norge, slik som den nye jernbanepakken, må gjennom Stortinget før den kan bli en del av norsk lovverk.

FIRE JERNBANEPAKKER

EU integrerer togmarkedene i Europa gjennom såkalte **“pakker” av direktiver og forordninger**:

- Den første jernbanepakken handler om *grensekryssende* godstransport.
- Den andre jernbanepakken handler om *innenlands* godstransport.
- Den tredje jernbanepakken handler om *grensekryssende* persontransport.
- Den fjerde jernbanepakken handler om *innenlands* persontransport.

April og desember 2016
Jernbanepakkens to deler vedtas i EU-systemet

Juni 2018
Forslaget sendes på høring i Norge

Utgangen av 2018
Forslaget sendes til Stortinget for behandling

Desember 2018
Den siste reguleringen trer i kraft og hele jernbanepakken er dermed gjeldende i EU



Hvilke endringer fører pakken til?

JERNBANEBYRÅET (ERA)

Norge er medlem av EUs jernbanebyrå som nå får flere oppgaver.

Det europeiske jernbanebyrået (ERA) skal sikre at Europakommisjonen og medlemslandene har nødvendig ekspertise på det sikkerhetsfaglige og tekniske området. Norske Statens Jernbanetilsyn deltar i byråets arbeidsgrupper og sitter i styret med fulle rettigheter bortsett fra stemmerett.

Gjennom den fjerde jernbanepakken får ERA nye oppgaver og myndighet. Byrået vil kunne fatte vedtak, blant annet å **utstede tillatelser til nye tog** og **forhåndsgodkjenne tekniske løsninger**.

SIKKERHET I HELE EUROPA

En viktig del av jernbanepakken er å styrke sikkerheten i Europas jernbanesystem.

Når tog krysser landegrenser og opererer i flere land er det viktig at togene holder samme høye standard. ERA skal utstede **sikkerhets sertifikat** for selskaper som ønsker å drive trafikk på tvers av landegrensene. Sertifikatet vil være gyldig i hele EU/EØS. Tog som brukes i **grensekryssende trafikk** må også godkjennes av ERA.

For foretak som kun ønsker å operere nasjonalt vil det fortsatt være nasjonale myndigheter som utsteder sertifikater. Søknader om å ta i bruk infrastruktur og signalsystemer vil ligge hos Statens Jernbanetilsyn.

KONKURRANSE OM PERSONTRANSPORT MED TOG

Jernbanepakken stiller krav til åpne anbudsrunder ved tildeling av kontrakter.

Den mest omstridte delen av jernbanepakken er at nasjonale markeder for innenlands persontransport skal åpnes for konkurranse mellom tilbydere. Det vil si at **alle togselskap som er godkjent i EU kan etablere jernbaneruter hvor som helst i EU**. Hovedregelen er at tildeling av kontrakter om offentlig tjenesteyting for persontransporttjenester med jernbane skal skje gjennom **utlysning av anbud**. Unntaksbestemmelsen sier at en tilbyder kan få tildelt en eksklusiv kontrakt direkte uten anbudsrunde dersom dette 1) gir bedre kvalitet på tjenestene, 2) ved mangel på tilbydere, 3) ved begrenset togproduksjon og/eller 4) som hastetiltak ved fare for trafikkavbrudd.

Ifølge Statens Jernbanetilsyn er jernbanepakkens **krav til konkurranse allerede oppfylt i Norge** gjennom jernbanereformen. I 2015 ga Stortinget tilslutning til Regjeringens forslag (Meld. St. 27, 2014-15, "På rett spor. Reform av jernbanesektoren") om gradvis innføring av konkurranse om drift av persontransport med tog i Norge. Gjøvikbanen er allerede konkurranseutsatt, og Sørlandsbanen, Arendalsbanen og Jærbanen er planlagt konkurranseutsatt i juni 2019.