



Bransjedag om den fjerde jernbanepakken

6. april 2022

Status for den fjerde jernbane-pakken

- Alle rettsaktene er tatt inn i norsk rett – de har ikke trådt i kraft
- Det kan skje i løpet av april
- Da kan det skje fort





Markedspilar



Teknisk pilar



Endringer i teknisk pilar

Solfrid R. Kristoffersen

Historikk om jernbanepakker

- Den fjerde skal fullføre det indre markedet for jernbane
 - Både tjenester og produkter
- Tidligere pakker har omhandlet
 - grensekryssende godstransport (2001)
 - Denne er revidert (Recast)
 - innenlands godstransport (2004)
 - grensekryssende persontransport (2007)

Rettsakter i teknisk pilar

- Tre basisrettsakter
 - ERA-forordningen
 - Samtrafikkdirektivet
 - Sikkerhetsdirektivet
- Flere underliggende rettsakter, for eksempel:
 - praktiske ordninger for både kjøretøy og sikkerhetssertifikat
 - CSM-er
 - klageordning og gebyr

ERA-forordningen

- Nye oppgaver til Det europeiske jernbanebyrået (ERA):
 - Utstede felles sikkerhetssertifikat
 - Gi tillatelser til kjøretøy
 - Gi forhåndssamtykke for ERTMS
- Klagebestemmelsene
- Hjemmel for saksbehandlingsgebyr

Samtrafikkdirektivet

- Krav for kjøretøytillatelser og forhåndsgodkjenning ERTMS
- Søknadsprosesser og samarbeid
- ERA er saksbehandler for grensekryssende trafikk
 - For drift bare i Norge kan man velge SJT som saksbehandler
- Nye regler om meldemyndighet og samsvarsvurderingsorganer (NoBo og DeBo)

Hovedendringer – samtrafikk

- Prosessen for søknad er annerledes
 - Ingen nye krav til selve kjøretøyet
- Regler for forhåndsgodkjenning av ERTMS
 - ERA
- Søkeren vurderer selv om en endring på kjøretøyet fører til ny søknad
- Direktivet er delt i to i gjennomføringen
 - ny samtrafikkforskrift
 - forskrift om meldemyndighet

Sikkerhetsdirektivet

- Krav for å få felles sikkerhetssertifikat
 - Sikkerhetstillatelse for infrastrukturforvalter
- Søknadsprosesser og samarbeid
- ERA utsteder sertifikat for grensekryssende trafikk
 - For drift bare i Norge kan man velge SJT som saksbehandler
- Flere aktører har fått formelle roller i selve direktivet

Hovedendringer – sikkerhet

- Direktivet gjennomføres som ny sikkerhetsforskrift
- Ny forskrift er mer overordnet enn den gamle
 - Må ses i sammenheng med underliggende forordninger
- Kravene til sikkerhetsstyringssystem er mer detaljert
 - Egen forordning om felles sikkerhetsmetode for sikkerhetsstyringssystemer CSM SMS
- Krav for sikkerhetssertifikat og sikkerhetstillatelse
- Prosessen for å søke er også her ny
 - ERA for grensekryssende trafikk
 - Krav til samarbeid med NSA-er

Hovedendringer II – sikkerhet

- ERA har ingen tilsynsmyndighet – det er SJT alene
 - ERA kan føre tilsyn i søknadsprosessen
- Krav om ECM for alle jernbanekjøretøy
- Nasjonal regel i Norge
 - barrierer og enkeltfeilprinsippet
- Lisensforskriften oppheves
 - Kravene til lisens ligger i revidert jernbaneforskrift
 - Følger av SERA-direktivet

Felles endringer

- Alle søknader må gå via søknadsportalen one-stop shop (OSS) – også søknad om nasjonal drift med SJT som saksbehandler
- Pre-engagement
 - Veiledning er mer «formalisert» ved at man må søke i OSS
- Gebyr for søknadsbehandling
- Klageprosessen blir annerledes enn dagens ordning
 - Fortsatt rett til å klage – bare prosessen er annerledes

Felles endringer II

- Når ERA er utstedende myndighet vil nasjonale myndigheter (NSA-ene) være involvert i prosessen ved å vurdere nasjonale krav
 - kjøretøy og sikkerhetssertifikat
- Kan også være med i Pool of Experts



Endringer i markedspilaren

Toril Elsa Torp

Markedspilaren

- EUs fjerde jernbanepakke omhandler **tekniske regler**, samt regler om **strukturelle forhold i sektoren og markedet** foretakene opererer i
- Markedspilaren: åpning av markedet og hovedregel om at PSO-kontrakter skal konkurranseutsettes

Hvorfor?

- Sikkerhet og miljø
- Effektiv og konkurransedyktig jernbane
 - bedre tilbud til kundene og effektiv bruk av samfunnets ressurser

Bakgrunn

Før: nasjonale jernbaner

Mål: felles europeisk
jernbaneområde

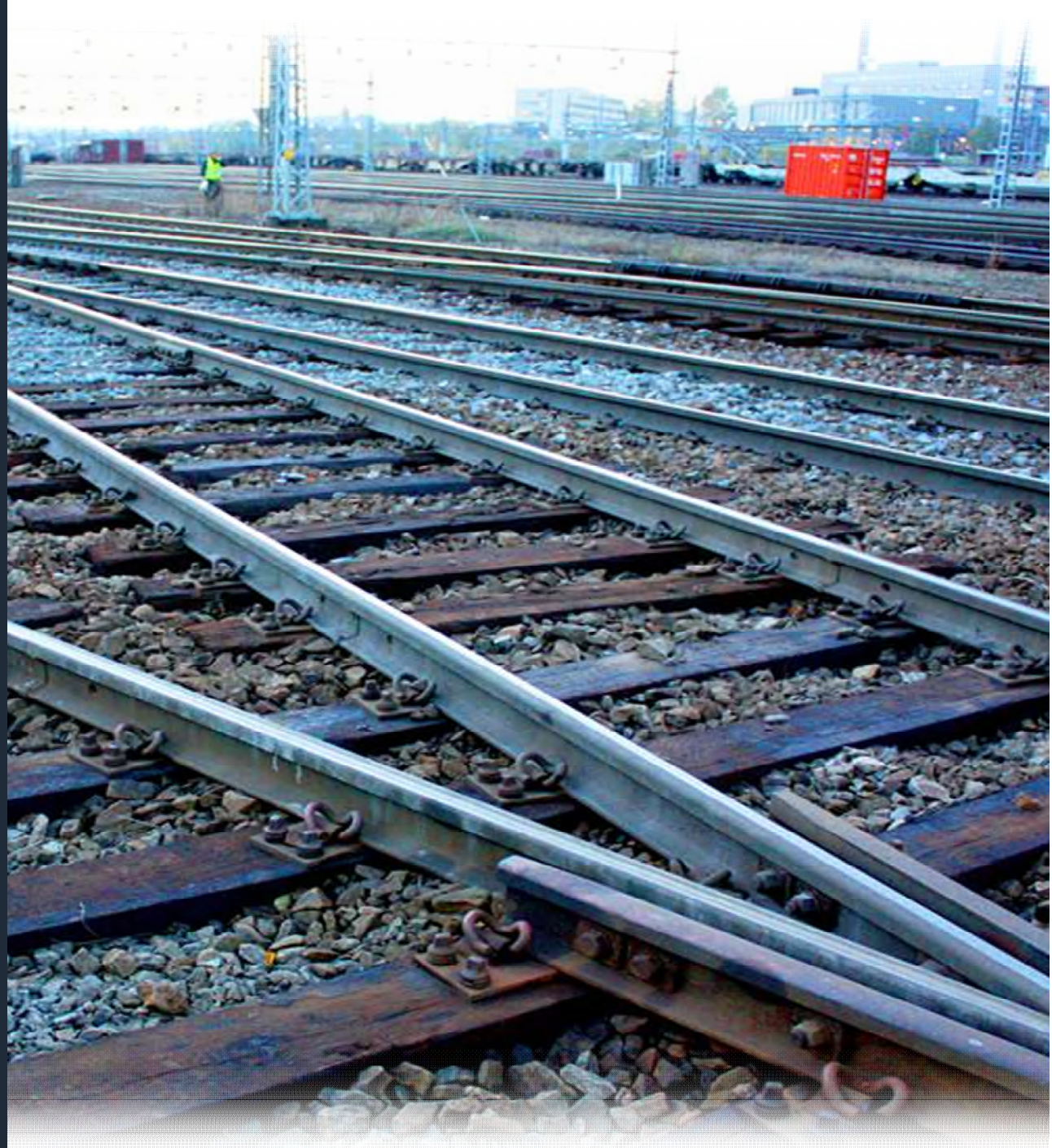
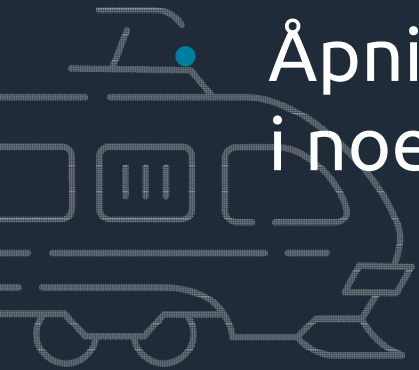


Endringer

- Jernbaneloven
- Ny jernbaneforskrift
- Endret forskrift som gjennomfører kollektivtransportforordningen

Konkurransetsetting

- Hovedregel: bruk av konkurranse ved tildeling av PSO-kontrakter om persontransport
- Åpning for direktetildeling i noen tilfeller



«Fri» tilgang til jernbanenettet

- Utgangspunktet er fri tilgang for jernbaneforetak med lisens og sikkerhetssertifikat
- Unntak: der den økonomiske likevekten i en PSO-kontrakt skades

Øvrige endringer

- Regler som skal sikre infrastrukturforvalters uavhengighet
- Ytterligere krav til samordning
- SJT kan vurdere direktetildelinger
- SJT skal utføre økonomisk likevektsvurdering



Forordning om felles sikkerhetsmetode for sikkerhetsstyring (CSM SMS)

Geir-Rune Samstad



Krav til sikkerhetsstyringssystem

Krav til sikkerhetsstyringssystem

- Sikkerhetsforskriften kapittel 4
 - Overordnede krav
 - § 4-5 Enkeltfeilprinsippet og barrierer
- Viser til felles sikkerhetsmetode for sikkerhetsstyringssystem (CSM SMS – 2018/762)
 - Detaljerte krav til sikkerhetsstyringssystem

Krav til sikkerhetsstyringssystem

- Forskrift om gjennomføring av forordning (EU) 2018/762 om felles sikkerhetsmetode for krav til sikkerhetsstyringssystemer (CSM SMS)

CSM SMS

- Felles ramme – ISO High Level Structure, integrerte styringssystemer
 - Vedlegg 1 gjelder for jernbaneforetak
 - Vedlegg 2 gjelder for infrastrukturforvaltere

CSM SMS

- Sikkerhetsstyringsforskriften oppheves
- Forordning (EU) nr. 1158/2010 og (EU) nr. 1169/2010 oppheves

Sikkerhetsstyringsforskriften vs CSM SMS

- Materielt små forskjeller, men
 - detaljeringsgraden er forskjellig, og det er uklart hvilke konsekvenser det får for jernbanevirksomhetene
- Materielle endringer
 - Krav til arbeid med sikkerhetskultur
 - Krav til å arbeide med betydningen av menneskelige og organisatoriske faktorer i sikkerhetsstyringen

1 Organisasjonens bakgrunn (context)

- Detaljert beskrivelse av art, omfang og område
- Identifisere risiko forbundet med virksomheten (inkludert leverandører)

2 Lederskap

- 2.1 Lederskap og forpliktelse
 - Blant annet fremme en positiv sikkerhetskultur
- 2.2 Sikkerhetspolitikk
- 2.3 Roller, ansvar og myndighet i organisasjonen
- 2.4 Samråd med personalet og andre aktører

3 Planlegging

- 3.1 Tiltak for å håndtere risikoer
- 3.2 Sikkerhetsmål og planlegging

4 Støtte

- 4.1 Ressurser
- 4.2 Kompetanse
- 4.3 Bevissthet
- 4.4 Informasjon og kommunikasjon
- 4.5 Dokumenterte opplysninger

4.6 Integrasjon av menneskelige og organisatoriske faktorer

- Organisasjonen skal godtgjøre at menneskelige og organisatoriske faktorer integreres i sikkerhetsstyringssystemet etter en systematisk metode

5 Drift

- 5.1 Planlegging og styring av driften
- 5.2 Forvaltning av eiendeler
- 5.3 Kontraktører, partnere og leverandører
- 5.4 Endringsstyring
- 5.5 Håndtering av nødssituasjoner

6 Vurdering av resultater

- 6.1 Overvåking
- 6.2 Internrevisjon
- 6.3 Ledelsens gjennomgåelse

7 Forbedringer

- 7.1 Lærdom fra ulykker og hændelser
- 7.2 Kontinuerlig forbedring

Forskjeller mellom krav til foretak og krav til infrastrukturforvalter

- Eget tillegg for beskrivelse av art og omfang for infrastrukturforvaltere
- 5.1.3 Kontroll med risiko i forbindelse med togdrift (trafikkplanlegging og trafikkstyring)
- 5.5 Håndtering av nødssituasjoner

Overvåkingsforskriften

- Forskrift om gjennomføring av felles sikkerhetsmetode for overvåking som skal anvendes av jernbaneforetak, infrastrukturforvaltere og enheter med ansvar for vedlikehold (overvåkingsforskriften)
- (CSM Monitoring 1078/2012)

Overvåkingforskriften

- Overvåking av sikkerhetsstyringen for å medvirke til effektiv sikkerhetsstyring av jernbanesystemet i jernbanevirksomhetene
- Krav til en overvåkingsprosess i vedlegg

Overvåkingforskriften

- Krav til utveksling av opplysninger mellom involverte aktører
- Rapportering av anvendelse av overvåkingforskriften til SJT

Tips

- ERAs veileder om CSM SMS
- ERA SMS - app





Tilsyn etter den fjerde jernbanepakken

Geir-Rune Samstad

Tilsynets tilsynshjemler

- Jernbaneloven § 11 er uendret og SJT er fortsatt tilsynsmyndighet
- I tillegg har vi fått
 - sikkerhetsforskriften § 9
 - tilsynsforskriften

Tilsynsforskriften

- Forskrift om gjennomføring av forordning (EU) 2018/761 om felles sikkerhetsmetoder for tilsyn utført av nasjonale sikkerhetsmyndigheter etter utstedelse av felles sikkerhetssertifikat eller sikkerhetstillatelse (tilsynsforskriften)
- Stiller krav til prinsipper for tilsyn

Tilsynsforskriften

- Beskriver krav til tilsynsprosessen
 - Vedlegg 1
- Prosedyrer for tilsynsprosessen
- Aksept av tillatelser, anerkjennelser og sertifikater gitt i EU som bevis på at kravene i CSM SMS er oppfylt

Tilsynsforskriften

- Vedlegg 1 Tilsynsprosessen
 - Utarbeidelse av tilsynsstrategi og tilsynsplan(er)
 - Formidling av tilsynsstrategi og tilsynsplan(er)
 - Gjennomføring av tilsynsvirksomhet
 - Resultater fra tilsynsvirksomheten
 - Evaluering av tilsynsvirksomhet

Tilsynsforskriften

- Egnede tilsynsmetoder ved planlegging av tilsynsvirksomheten
- Sammenheng mellom tilsyn og tillatelser
 - Erfaringer fra tilsyn skal brukes i tillatelsesprosessene
 - Samordning med ERA eller relevant nasjonal sikkerhetsmyndighet der vi ikke har ansvar
 - Konkludere med om sikkerhetsstyringssystemet er hensiktsmessig
- Krav til kompetanse ved gjennomføring av tilsyn
 - Kompetansestyringssystem

Tilsynsforskriften

- Krav til beslutningskriterier hos oss
 - Hvordan vurderer vi at en virksomhet benytter sikkerhetsstyringssystemet korrekt og hvor effektivt (hensiktsmessig) er det i å begrense sikkerhetsrisiko?
 - Hvordan håndterer vi avvik fra regelverket?
 - Opplyse om klageadgang

Tilsynsforskriften

- Samordning mellom nasjonale sikkerhetsmyndigheter og samarbeid med andre myndigheter eller organer
 - Samordning av tilsyn med virksomheter som opererer i mer enn ett land
 - Utarbeide avtale basert på vedlegg 2
 - Samarbeid med havarikommisjonen, sertifiseringsorgan for ECM og andre myndigheter
 - Vi har avtale med Sverige

Tips

- ERAs hjemmeside
- Veiledning om tilsyn
- App for modenhet





Ny ECM-forordning

Gunhild Birkeland

Enhet med ansvar for vedlikehold

- Sikkerhetsforskriften kapittel 7
- ECM-forordningen 2019/779

Krav om og til ECM

- Krav om ECM (sf § 7-1)
 - Alle kjøretøy må ha tilknyttet en ECM
- Krav til ECM (sf § 7-2)
 - ECM skal sikre at kjøretøyene har en sikker driftstilstand
 - Obs! Uten at det berører jernbanevirksomhetens ansvar for sikker drift

Krav til vedlikeholdssystem (sf § 7-3)

- Vedlikeholdssystemet skal bestå av:
 - a) en ledelsesfunksjon
 - b) funksjon for utvikling av vedlikehold
 - c) funksjon for styring av flåtevedlikehold
 - d) funksjon for utføring av vedlikehold
- ECM skal selv utføre ledelsesfunksjonen, men kan sette ut funksjonene i b)-d)

Sertifisering av ECM (sf § 7-4)

- ECM skal sertifiseres
- Sertifisering utføres av akkreditert organ
- For oversikt akkrediterte organ, se ERADIS
- Frist for sertifisering av ECM: **16. juni 2022**

Jernbanevirksomheter som ønsker å være ECM (sf § 7-4)

- Oppfyllelse av kravene til ECM kan kontrolleres av SJT og bekreftes på sikkerhetssertifikat/sikkerhetstillatelse
- Gjelder ikke for godsvogner
- Forutsetning: Virksomhet vedlikeholder kjøretøy kun for egen togframføring

Nyttige lenker

- Sikkerhetsforskriften (kapittel 7)
- Forskrift om gjennomføring av ECM-forordning
- ERAs informasjon om ECM



Felles sikkerhetssertifikat – endringer

Gunhild Birkeland

Felles sikkerhetssertifikat (SSC)

- Erstatte sikkerhetssertifikater del A og del B
- Sikkerhetsforskriften kapittel 5
- Forordning (EU) 2018/763
Praktiske ordninger for utstedelse av felles sikkerhetssertifikater (PA SSC)

Søknad

- Søknad sendes gjennom Det europeiske jernbanebyråets one-stop shop (OSS)
- Første gang et jernbaneforetak søker i OSS, må det søke om nytt sertifikat, selv om det gjelder fornyelse eller endring av sikkerhetssertifikat
- Hvis søknaden kun gjelder for Norge, kan søker velge SJT som sikkerhets-sertifiseringsorgan

Krav til felles sikkerhetssertifikat

- Ha et sikkerhetsstyringssystem i samsvar med sikkerhetsforskriften
- Oppfylle kravene fastsatt i TSI-er, CSM-er og CST-er og i annet relevant regelverk til risikohåndtering og sikker ytelse av transporttjenester på jernbanenettet
- Oppfylle kravene fastsatt i de relevante nasjonale reglene

Standard søknadsprosess for SSC

- Forhåndskontakt (anbefales)
- Mottak av søknad
 - Anbefalt seks måneder før startdato
- Innledende kontroll
 - Innen én måned etter mottatt søknad
- Detaljert vurdering
- Beslutning
 - Innen fire måneder etter at søknadsfilen er komplett

Standard søknadsprosess for SSC

- Kommunikasjon skjer via OSS
- Problemer (issues) som er påpekt i forbindelse med vurdering av søknaden kategoriseres som Type 1-4

Nyttig informasjon

- SJTs informasjonssider om felles sikkerhetssertifikat (inkludert nasjonal veileder)
- Application guide for the granting of single safety certificates – A guide for the applicants
- Guide on safety management system requirements
- OSS tutorial – Applicants – How to apply



Forskrift om meldemyndighet

Harald Hilton

Hva er nytt?

- Nytt samtrafikkdirektiv 2016/797
 - erstatter 2008/57
- Egen forskrift
- Mer detaljerte krav til
 - meldermyndighet
 - grunnlag for utpeking
 - samsvarsvurderingsorganer

Hva er nytt (fortsatt)

- Krav om akkreditering som grunnlag for utpeking
- Kravene til utpeking av DeBo er de samme som for NoBo

Krav til SJT som meldermyndighet

■ Forskriften § 1-4

- a) Være opprettet på en slik måte at det ikke oppstår interessekonflikt med samsvarsvurderingsorganer,
- b) Være organisert og drives på en slik måte at dens virksomhet er objektiv og upartisk,
- c) Være organisert på en slik måte at alle beslutninger knyttet til utpeking av et samsvarsvurderingsorgan blir truffet av andre kvalifiserte personer enn dem som har utført vurderingen,
- d) Ikke tilby eller utøve noen virksomhet som samsvarsorganer utfører, eller yte rådgivningstjenester på kommersielt eller konkurransemessig grunnlag,
- e) Sikre at opplysninger den innhenter behandles fortrolig
- f) Ha tilstrekkelig med kvalifisert personell til rådighet for å kunne utføre sine oppgaver på en tilfredsstillende måte

Forskriften § 2-1

- Skal kunne utføre oppgaver som framgår av TSI-er de er utpekt for
- Ha tilstrekkelig kompetanse til enhver tid
- Ha nødvendig styring av virksomheten
- Ha nødvendige midler til å gjennomføre oppgavene
- Delta i relevant standardiseringsarbeid

Forskriften § 2-2

■ Krav til uavhengighet

- Et samsvarsvurderingsorgan, dets øverste ledelse og vurderingspersonalet, skal ikke være de som konstruerer, produserer, leverer, installerer, kjøper, eier, bruker eller vedlikeholder produktene de vurderer, og heller ikke være representant for noen av disse partene. Dette skal ikke hindre bruk av vurderte produkter som er nødvendige for organets virksomhet, eller bruk av slike produkter for personlige formål
- Et samsvarsvurderingsorgan, dets øverste ledelse og vurderingspersonalet, skal ikke delta direkte i konstruksjonen, produksjonen, markedsføringen, installeringen, bruken eller vedlikeholdet av disse produktene, eller representere parter som deltar i slik virksomhet. De skal ikke delta i virksomhet som kan være i strid med deres uavhengighet eller integritet i forbindelse med den samsvarsvurderingsvirksomheten de er utpekt for. Dette forbudet gjelder særlig rådgivningstjenester

Forskriften § 2-3

- Krav til personalet

- Personalet med ansvar for å utføre samsvarsvurderinger skal ha følgende kvalifikasjoner:

- a) Solid teknisk og yrkesrettet opplæring som omfatter all samsvarsvurderingsvirksomhet som det tekniske kontrollorganet er utpekt for,
- b) Tilfredsstillende kunnskap om de kravene som gjelder for vurderingene de utfører og den nødvendige myndigheten til å utføre disse vurderingene,
- c) Tilfredsstillende kunnskap om og forståelse av de grunnleggende kravene, de gjeldende harmoniserte standardene og de relevante bestemmelsene i EØS-regelverket,
- d) Kvalifikasjoner til å utarbeide sertifikater, protokoller og rapporter som viser at vurderingene er utført

§§ 4-3 og 4-4

- Driftsmessige forpliktelser
 - Dersom det er utstedt sertifikater for produkter som ikke lenger tilfredsstiller kravene skal produsenten få anledning til å rette produktene, ellers kan meldt organ oppheve sertifikatet midlertidig eller trekke det tilbake
- Opplysningsplikt
 - Rapportering til SJT og ERA



Ny søknadsprosess for kjøretøytillatelser

Tomas H. Steinarsson

Hva er nytt?

- Mer detaljert regelverk om søknadsprosessen og dokumentasjonskravene
- One-stop shop (OSS) som søkeportal
- Tillatelser til å «bringe i omsetning»
- Det europeiske jernbanebyrået ERA er saksbehandler når bruksområdet er i mer enn én stat

Hvor finner dere reglene?

- Den nye samtrafikkforskriften
- Forordning (EU) 2018/545
- Direktiv (EU) 2016/797
- ERA har laget veiledere til forordningen/søknadsprosessen og bruk av OSS

Trinnene i en søknadsprosess for tillatelse til å bringe i omsetning

- Forberedelse av søknaden («requirements capture»)
- Mulighet for pre-engagement
- Søknad sendes inn når fullstendig dokumentasjon foreligger
- Innledende vurdering av om dokumentasjonen er fullstendig innen én måned
- Tillatelse til å bringe i omsetning og eventuelt typetillatelse innen fire måneder fra innledende vurdering er mottatt
- Søknader på grunnlag av typesamsvar («conformity to type») skal ta mindre enn én måned fra søknadstidspunktet

Kravene til dokumentasjon

- Den nye samtrafikkforskriften § 6-3 annet ledd bokstav a – f
- Forordning (EU) 2018/545 Annex I

Nye nasjonale forskrifter

- Nasjonale krav som ikke følger av EU-regler
- Det kommer en ny kjøretøyforskrift for test- og transporttillatelser
- Det kommer en egen forskrift for skinne/vei-maskiner
- Søknader for disse tillatelsene sendes til SJT og behandles ikke i OSS



Nytt regelverk om etablering av nye kommersielle persontogtjenester og test av økonomisk likevekt

Kemal Zulovic

Denne presentasjonen skal:

1. informere om de nye reglene om kommersielle persontogtjenester og test av økonomisk likevekt
2. forklare hva en test av økonomisk likevekt er
3. informere om plikter som de involverte aktørene har
4. fortelle om prosessen for gjennomføring av test av økonomisk likevekt

De nye reglene

- Jernbaneforskriften kapittel 2 – Tilgang til å trafikker jernbanenettet mv.
- Forskrift om gjennomføring av forordning (EU) 2018/1795 om fastsettelse av fremgangsmåter og kriterier til bruk ved testing av økonomisk likevekt

The screenshot displays the website of Statens jernbanetilsyn (SJT). The main heading is 'Utfyllende bestemmelser til jernbaneloven og jernbaneforskriften'. Below this, it states that the authority has issued regulations on July 8th that implement the new Railways Act and the new Railways Regulation, which are in line with EU law. The document is dated 04.06.2021. The consultation is titled 'Høring - Utkast til ny jernbaneforskrift, ny forskrift om sikkerhet og tekniske forhold ved jernbanen og endringer i forskrift om gjennomføring av kollektivtransportforordningen'. It is from the Samferdselsdepartementet. The consultation period is from 26.06.2020 to 25.09.2020. The status is 'Ferdigbehandlet'. The consultation document is available for download. The right sidebar shows the 'TEMA' section with 'jernbane' and 'kollektivtransport' selected, and the 'RELATERT' section with links to related documents.

Kommersielle persontog har rett på tilgang til jernbanenettet

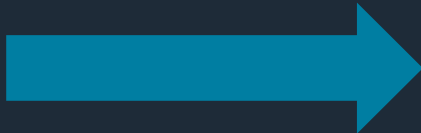
- Jernbaneforetak som ønsker å utføre kommersielle persontogtjenester har i utgangspunktet rett til å trafikkere jernbanenettet
- Retten kan kun begrenses dersom tilgangen vil kunne bringe i fare den økonomiske likevekten i en PSO-kontrakt

Hva er test av økonomisk likevekt?

- Den vurderingen som SJT skal gjøre, **dersom det bes om det**, for å avgjøre om en kommersiell persontogtjeneste får tilgang til å trafikker jernbanenettet

Økonomiske
vurderinger

Det betyr at



SJT avgjør om PSO-kontraktens økonomiske likevekt vil kunne bringes i fare.

Noen definisjoner

- Kommersiell persontogtjeneste:
 - Persontransport med jernbane som er utformet for å drives som en **regulær** tjeneste etter en ruteplan, og som enten er **helt ny** eller innebærer en **vesentlig endring** av en eksisterende tjeneste for person transport med jernbane, særlig i form av **økt avgangsfrekvens eller flere stopp**, og som ikke omfattes av en kontrakt om offentlig tjenesteyting.

Noen definisjoner

- PSO-kontrakt:
 - Kontrakt om offentlig tjenesteyting inngått etter forordning (EF) nr. 1370/2007 (kollektivtransportforordningen)
- PSO-tjeneste:
 - Offentlig persontransport som omfattes av forpliktelsen til å yte offentlig tjeneste i en PSO-kontrakt/Togtjeneste som omfattes av en PSO-kontrakt

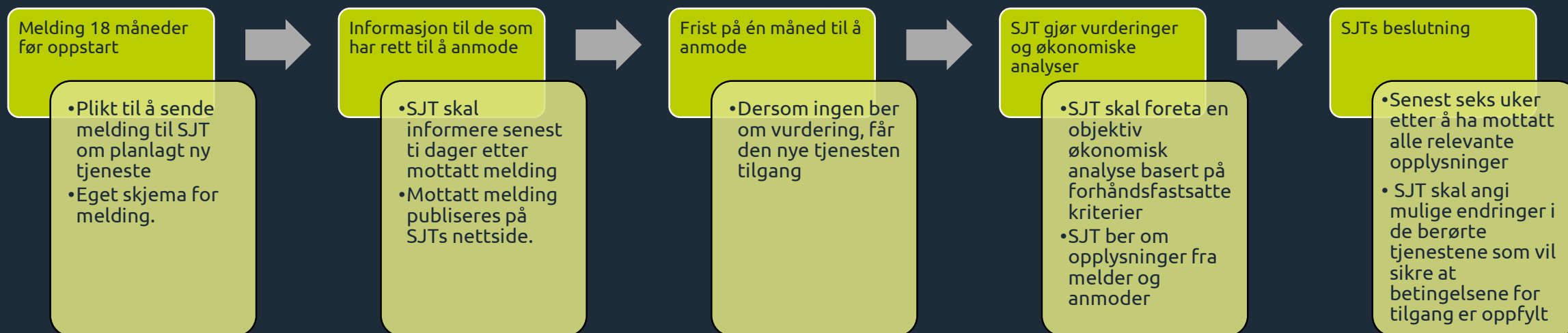
Planer om nye tjenester skal meldes til SJT

- De som planlegger å starte nye kommersielle persontogtjenester, skal melde fra til SJT
- Meldingen skal sendes **minst 18 måneder før** oppstart av ruteplanen som de nye tjenestene knytter seg til

De som har rett til å be om SJTs vurdering

- Vedkommende myndighet (Jernbanedirektoratet)
- Jernbaneforetak som utfører PSO-tjenester langs den aktuelle ruten eller en alternativ rute
- Infrastrukturforvalter (Bane NOR)
- Frist på 30 dager til å be om SJTs vurdering

Prosesen for gjennomføring av test av økonomisk likevekt



Hva skal SJT vurdere?

- Om det vil oppstå en vesentlig negativ virkning på:
 - lønnsomheten for tjenester som drives i henhold til PSO-kontrakten
 - nettokostnaden for vedkommende myndighet som har tildelt PSO-kontrakten



Den
økonomiske
likevekten

Hva skal SJT vurdere?

Nytte for
samfunnet!

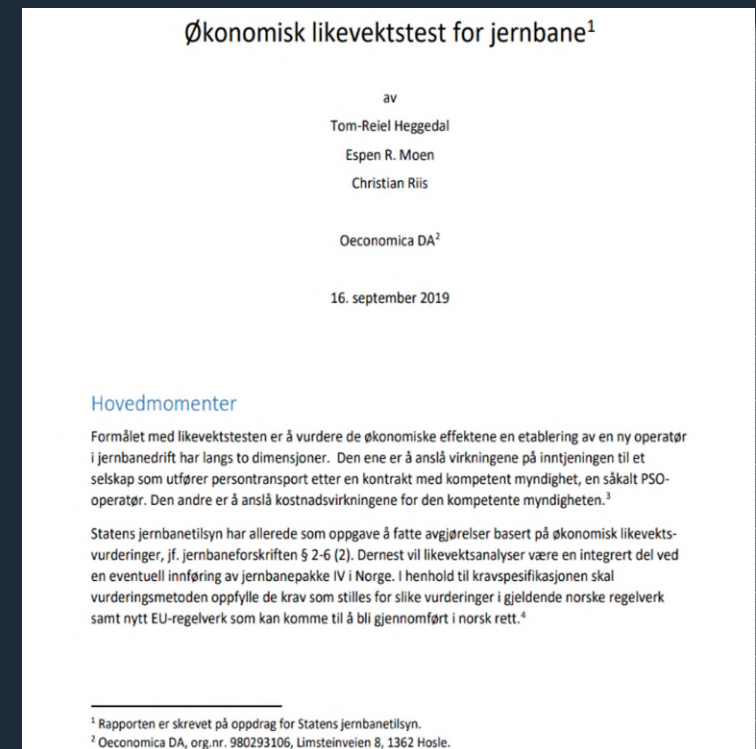
- Vi skal også vurdere:
 - Nettofordelene for kunder som følge av den nye tjenesten på kort og mellomlang sikt
 - Virkningen av den nye tjenesten på jernbanetrafikkens ytelse og kvalitet
 - Virkningen av den nye tjenesten på planleggingen av ruteplaner for jernbanetrafikken

Krav til SJTs vurdering

- Vi skal benyttes en objektiv økonomisk analyse basert på forhåndsfastsatte kriterier
- Vi skal analysere og vurdere påvirkningen på PSO-kontrakten som helhet, i hele dens varighet, og ikke på enkelttjenester
- Vi kan benytte forhåndsdefinerte terskelverdier eller særlige kriterier, men ikke strengt eller isolert fra andre kriterier

Metode beskrevet i en rapport

- Oeconomica DA har bistått SJT med å utvikle en metode for å gjøre vurderingene
- Metoden er publisert i en egen rapport på SJTs nettside og forklart i en film
- Eget regneark er laget for beregningene som SJT skal gjøre



Sannsynliggjøring av skade

- Den som ber om testen må sannsynliggjøre for SJT at det skjer en tilstrekkelig skade på den økonomiske likevekten for at det skal være grunnlag for at vi stanser eller endrer den meldte tjenesten
- Den som ber om test må sende oss opplysninger og data som gjør at vi kan vurdere effekter

Mer informasjon på nett

- På vår nettside vil det blir publisert:
 - et skjema for å melde om nye tjenester
 - veiledning om å melde om en ny tjeneste
 - veiledning om hvordan be om en test av økonomisk likevekt
 - mer om SJTs metode, databehov og gjennomføring



Dere skal nå vite:

- hva en kommersiell persontogtjeneste er
- at det skal meldes til SJT om nye tjenester
- at SJT vurderer om en ny tjeneste skal få tilgang
 - men kun dersom det bes om SJTs vurdering!
- at tilgang kun kan nektes dersom den nye tjenesten har en vesentlig negativ virkning på økonomien i en PSO-kontrakt



SJT 
statens jernbanetilsyn