EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 13.1.2021
COM(2021) 5 final

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

Syvende rapport om overvågning af udviklingen på jernbanemarkedet i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU, artikel 15, stk. 4

{SWD(2021) 1 final}

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

Syvende rapport om overvågning af udviklingen på jernbanemarkedet i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU, artikel 15, stk. 4

1. VIGTIGSTE KONKLUSIONER

En pålidelig overvågning af jernbanemarkedet er en grundlæggende forudsætning for at følge med i markedsudviklingen og for at træffe velunderbyggede politiske beslutninger. Kommissionen finansierer sektorinitiativer, herunder PRIME KPI-benchmarkaktiviteter, og samarbejder med medlemsstaterne om at styrke overvågningen.

Nærværende rapport er udarbejdet på baggrund af data frem til 2018 og dokumenterer dermed ikke covid-19-pandemiens effekt på sektoren. Jernbanetransporttjenesterne, herunder især godstrafikken, blev holdt kørende hele 2020, men antallet af internationale passagerer faldt væsentligt under de forskellige nedlukningsperioder, og den samlede efterspørgsel faldt ligeledes på grund af usikkerhed og den økonomiske nedgang.

De vigtigste konklusioner og tendenser vedrørende perioden 2015-2018 i EU27 (med undtagelse af højhastighedsnettets længde, hvor sammenligningen foretages for 2019) er, at:

- jernbanetrafikken årligt steg med 2,5 % for passagerbefordring og med 4,1 % for godstrafik
- jernbanetrafikkens andel af landtransporten steg fra 7,6 % til 7,8 % for passagerbefordring og faldt fra 18,8 % til 18,7 % for godstrafik
- jernbanetrafikken i 2018 kun stod for 0,4 % af både transportsektorens drivhusgasudledning (GHG) og CO_2-udledning og 2 % af transportsektorens energiforbrug
- højhastighedsnettets længde blev øget med 17 % i perioden 2015-2019
- den samlede længde af spor, der er blevet erklæret for overbelastet, er mere end fordoblet
- det samlede antal aktive licenser til jernbanevirksomheder var på 1 082 i 2018
- konkurrerende operatørers gennemsnitlige markedsandel i forhold til nationale etablerede operatører var i 2018:
    - 42 % af godstrafikmarkedet (en stigning på 8 procentpoint)
    - 10 % af det kommercielle passagertrafikmarked (en stigning på 2 procentpoint)
    - 16,2 % af den offentlige serviceforpligtelse (et fald på 0,5 procentpoint)
- jernbanetransport fortsat er en af de sikreste transportformer og næsten 50 gange sikrere end biltransport

- ved udgangen af 2018 var der godt 916 000 ansatte i jernbanesektoren, hvoraf omkring 527 000 var ansat ved jernbanevirksomheder (både primære og andre operatører) og 389 000 ved infrastrukturforvaltere.

2. METODOLOGI

Nærværende rapport er den syvende udgave af rapporten om overvågning af jernbanemarkedet, som Europa-Kommissionen hvert andet år fremlægger for Europa-Parlamentet og Rådet i henhold til artikel 15, stk. 4, i direktiv 2012/34/EU[1]. Formålet med rapporten er at give et overblik over de vigtigste udviklingstendenser på jernbanemarkedet i forbindelse med EU's politiske målsætninger med hensyn til jernbanemarkedet[2]. Den dækker en lang række emner såsom: udvikling af det indre marked for jernbanetransporttjenester; infrastruktur og tjenester, der skal leveres til jernbanevirksomheder; rammebetingelser for jernbanemarkedet (herunder afgifter)[3]; situationen for jernbanenettet; anvendelsen af adgangsrettigheder; hindringer for mere effektiv jernbanetransport. Det ledsagende arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene indeholder en fuldstændig analyse af disse emner.

Nærværende rapport er den anden rapport, der udarbejdes på baggrund af spørgeskemaet, der er anført i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2015/1100 om overvågning af jernbanemarkedet[4] ("RMMS-forordningen"), og den første, der er udarbejdet efter udløbet af overgangsperioden for gennemførelse i 2018.

Ud over de data vedrørende RMMS, som medlemsstaterne, Det Forenede Kongerige og Norge har indgivet, er denne rapport også baseret på bidrag fra den såkaldte Statistical pocketbook med titlen *EU transport in figures*[5], rapporter fra Det Europæiske Jernbaneagentur[6], Eurostat[7], statistikker indhentet af diverse sektororganisationer samt præsentationer og undersøgelser. Hvor data vedrørende RMMS-forordningen er den eneste kilde, evaluerer rapporten tendenserne for perioden 2015-2018 for at sikre sammenlignelighed i data. Hvor der benyttes andre kilder, kan rapporten fremlægge tendenser over en længere periode.

Aggregerede data og gennemsnitsværdier er for EU27 (dvs. de nuværende EU-medlemmer[8]). Da Det Forenede Kongerige var medlem af EU frem til den 31. januar 2020, angiver rapporten også samlede tal og gennemsnit for EU28, enten i teksten eller i den Excel-fil, der ligger sammen med rapporten på DG MOVE's hjemmeside[9].

---

1 Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde, EUT L 343 af 14.12.2012, s. 32.

2 Ud over rapporten om jernbanemarkedet offentliggør Den Europæiske Unions Jernbaneagentur hvert år rapporter om jernbaners sikkerhed og interoperabilitet.

3 Det er ikke muligt at overvåge togbilletpriserne for kunderne udførligt grundet det store udbud af forskellige tjenester.

4 Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2015/1100 af 7. juli 2015 om medlemsstaternes rapporteringsforpligtelser inden for rammerne af overvågningen af jernbanemarkedet, EUT L 181 af 9.7.2015, s. 1.

5 https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2020_en.

6 https://www.era.europa.eu/library/corporate-publications_en.

7 http://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/data/database.

8 Norge er omfattet af ordningen for overvågning af jernbanemarkedet, men Norges data er ikke medtaget i EU's samlede tal og gennemsnit.

9 https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/market/market_monitoring_en.

3. JERNBANETRAFIK OG BÆREDYGTIGHED

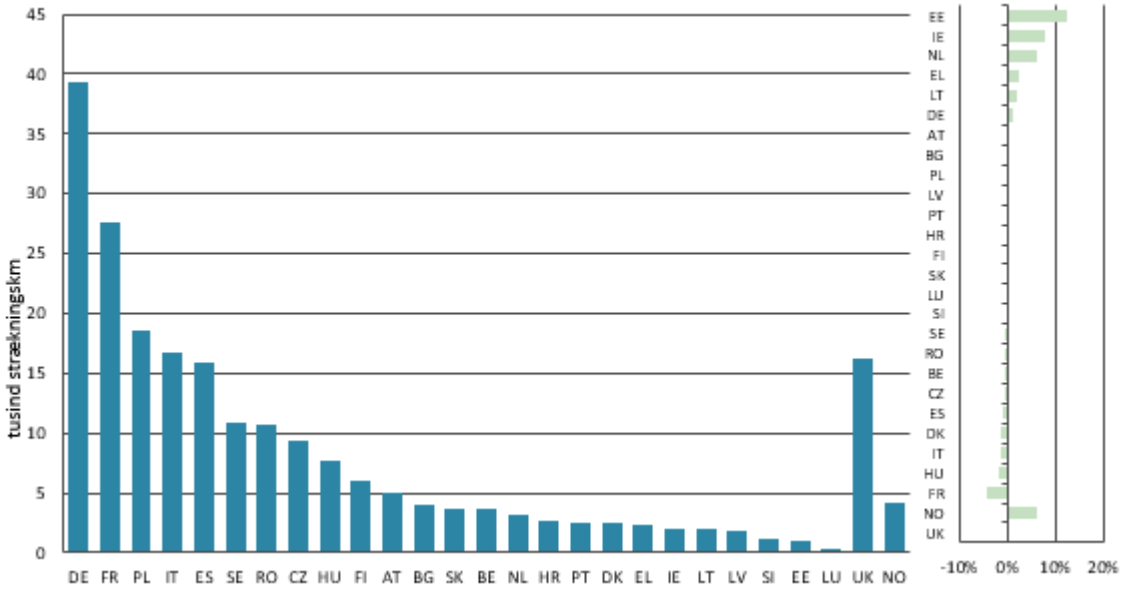
Jernbanetrafik er den eneste transportform, der har reduceret udledningen af drivhusgasser og CO_2 næsten konstant siden 1990, og den dækker omkring 13 % af godstrafikken og 7 % af passagertrafikken med alle transportformer (EU27, 2018). Jernbanetrafikken forurener dermed relativt mindre og er relativt mere energieffektiv sammenlignet med andre motoriserede transportformer. I 2018 udgjorde jernbanetrafikken kun 0,4 % af transportsektorens udledning af både drivhusgasser og CO_2 og 2 % af transportsektorens energiforbrug i EU27[10]. Hvis målsætningerne i den europæiske grønne aftale skal opfyldes, skal jernbanetrafikken stå for en større andel af både passager- og godstransport.

4. EU'S JERNBANENET

I 2018 var det samlede jernbanenet i EU27 ca. 201 000 km langt (0,4 % mindre end i 2015). Omkring 56 % af nettet var elektrificeret, svarende til 855 km yderligere elektrificerede strækninger siden 2011 (+1,2 %).

Ved udgangen af 2019 omfattede EU's højhastighedsnet over 9 100 strækningskilometer, svarende til en stigning på 17 % siden 2015[11].

Figur 1: De nationale jernbanenets længde, opdelt pr. land (tusind strækningskm, 2018), og relativ ændring (2015-2018)



Kilde: Statistical pocketbook, 2020. Indsæt data fra andre kilder.

5. JERNBANETRANSPORTTJENESTERNES UDVIKLING

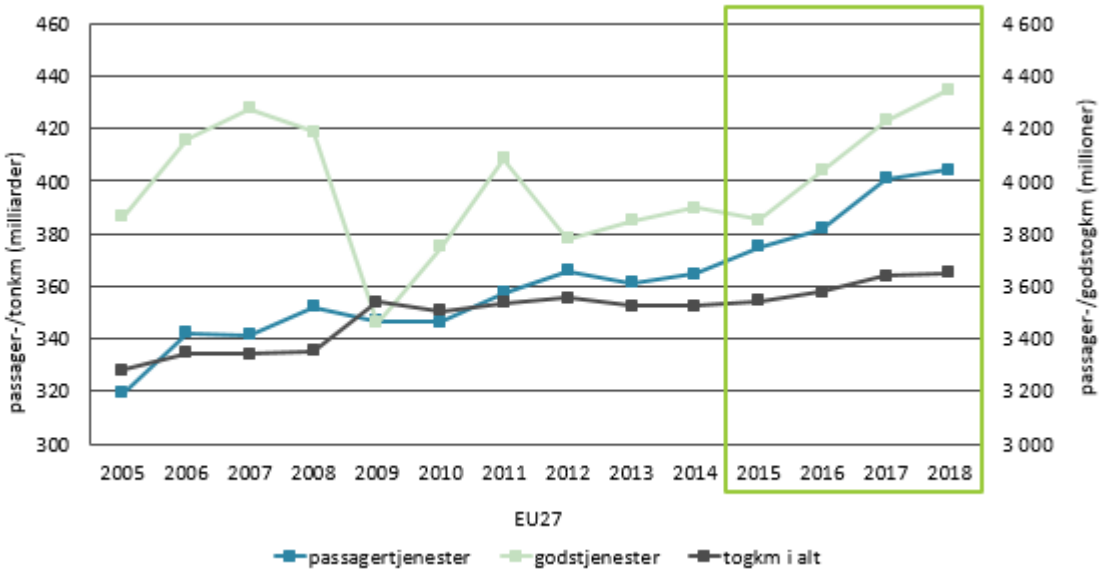
Det samlede antal togkilometer i EU (både passager- og godstogstrafik) er forblevet stabilt i de seneste ti år. Jernbanepassager- og godstrafikken kom sig med forskellig hastighed efter

[10] EU28: henholdsvis 0,5 %, 0,5 % og 2 %.

[11] EU28: 217 000 strækningskilometer, heraf 54 % elektrificerede strækninger, og over 9 200 kilometer højhastighedsnet.

finanskrisen i 2008 (med visse udsving i godstrafikken). Fra 2015 til 2018 steg jernbanetrafikken[12] i EU27 årligt med 2,5 % for jernbanepassagerbefordring og med 4,1 % for godstrafik[13].

Figur 2: Passager- og godstrafik i volumen (passagerkm, tonkm og togkm, 2005-2018)



Kilde: RMMS, 2020. Indsæt data fra andre kilder samt estimater. Data for RO for 2015 og 2016 er estimater, data omfatter også justeringer i forhold til værdien for passagerkm for 2018 for BE, værdien for tonkm for 2015 og 2016 for ES, NL og LU og værdien for togkm for 2015 og 2016 for IE.

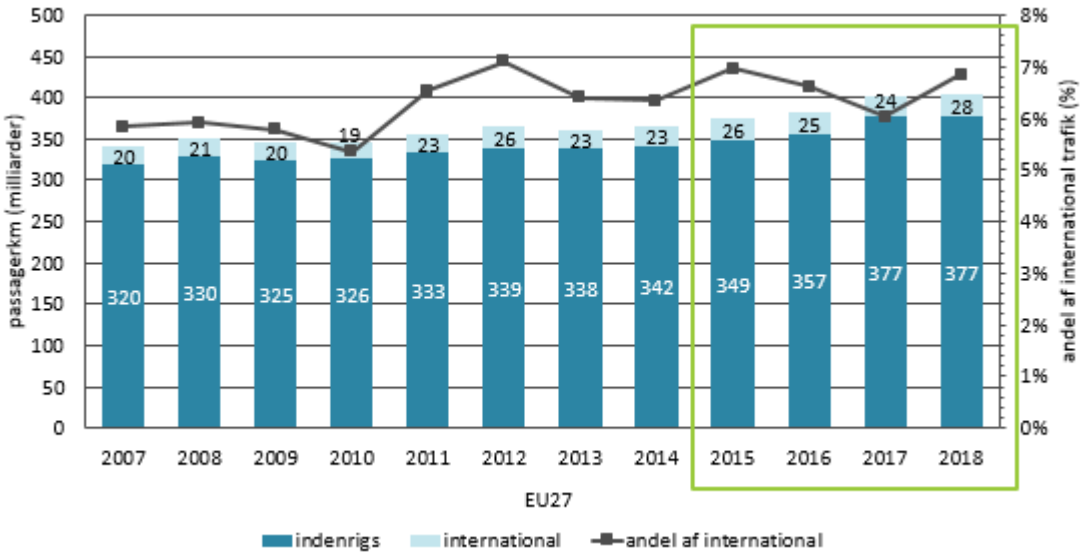
I 2018 var mængden af passagertransport i EU27 på 404 milliarder passagerkilometer ud af de samlede cirka 5 billioner passagerkilometer brugt på landtransport[14]. Jernbanepassagertrafikken foregår hovedsageligt indenrigs, og blot 7 % af den krydsede grænserne i 2018.

12 De mængdedata, der er indberettet i det årlige RMMS-spørgeskema, kan afvige fra Eurostats mængdedata grundet deres forskellige områder, mulig dobbelt optælling af transitmængder og justeringer (estimater og inddragelser fra andre kilder).

13 EU28: 2,4 % for passagerbefordring og 3,8 % for godstrafik.

14 EU28: 473 milliarder passagerkilometer ud af de samlede cirka 6 billioner passagerkilometer brugt på landtransport.

Figur 3: Udvikling i mængden af jernbanepassagertrafik (indenrigs, international og den internationale jernbanepassagertransports andel af den samlede trafik) (milliarder passagerkm, 2007-2018)

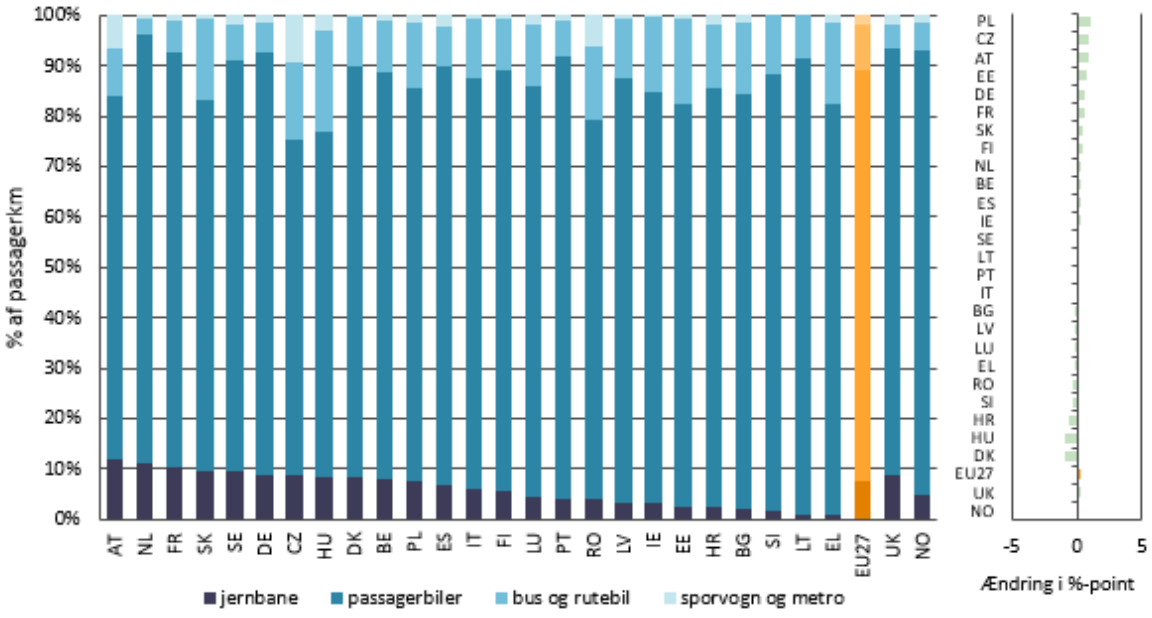


Kilde: RMMS, 2020. Indsæt data fra andre kilder samt estimater. Data for 2015 for BE, EE, EL, LU og RO er estimater.

Hver borger i EU27 rejste 909 passagerkilometer i gennemsnit i 2018 (+2,4 % pr. år siden 2015[15]).

Fra 2015 til 2018 steg passagerbilers andel af landpassagertransporten i EU27 fra 81 % til 81,4 %, og jernbanetrafikken fra 7,6 % til 7,8 % med væsentlige forskelle mellem lande.

Figur 4: Fordeling af landtransportformer for passagerer opdelt efter lande (% i 2018) og ændringer for jernbanetransportens andel i procentpoint (2015-2018)

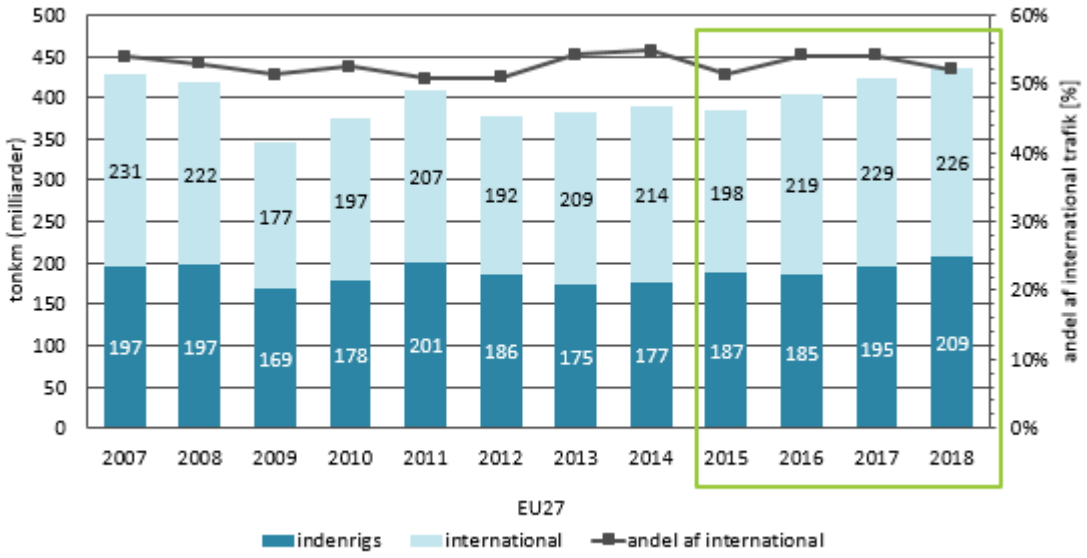


Kilde: Statistical pocketbook, 2020, omfatter ikke CY og MT.

[15] EU28: henholdsvis 926 passagerkilometer og +2,2 %.

I 2018 var mængden af godstransport i EU27 på 435 milliarder tonkilometer ud af de samlede 2,3 billioner tonkilometer brugt på landtransport[16]. Over halvdelen af den samlede jernbanegodstransport er af grænseoverskridende art. Dermed er den endnu mere sårbar over for manglende interoperabilitet og samarbejde mellem nationale jernbanenet, der kan påvirke dens konkurrencedygtighed.

Figur 5: Udvikling i mængden af jernbanegodstrafik (indenrigs, international og den internationale jernbanegodstransports andel af den samlede trafik) (milliarder tonkm, 2007-2018)

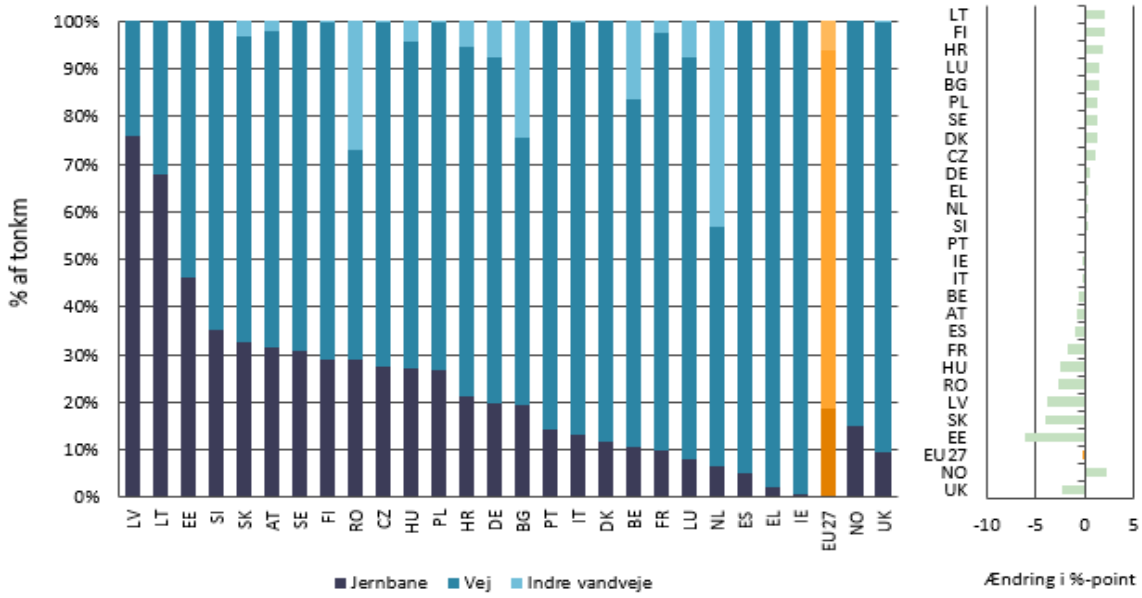


Kilde: RMMS, 2020. Indsæt data fra andre kilder samt estimater. For 2016 foreligger en revidering af nogle data vedrørende RMMS og estimater sammenlignet med den sjette RMMS-rapport.

Fra 2015 til 2018 steg passagerbilers andel af landpassagertransporten i EU27 fra 74,2 % til 75,4 %, og jernbanetrafikken faldt fra 18,8 % til 18,7 % med væsentlige forskelle mellem landene.

[16] Rørledninger undtaget. For EU28: 452 milliarder tonkilometer ud af de samlede cirka 2,4 billioner tonkilometer brugt på landtransport.

Figur 6: Fordeling af landtransportformer for gods opdelt efter lande (% i 2018) og ændringer i jernbanetransportens andel i procentpoint (2015-2018)



Kilde: Statistical pocketbook, 2020.

6. UDVIKLINGEN AF RAMMEBETINGELSER FOR JERNBANESEKTOREN

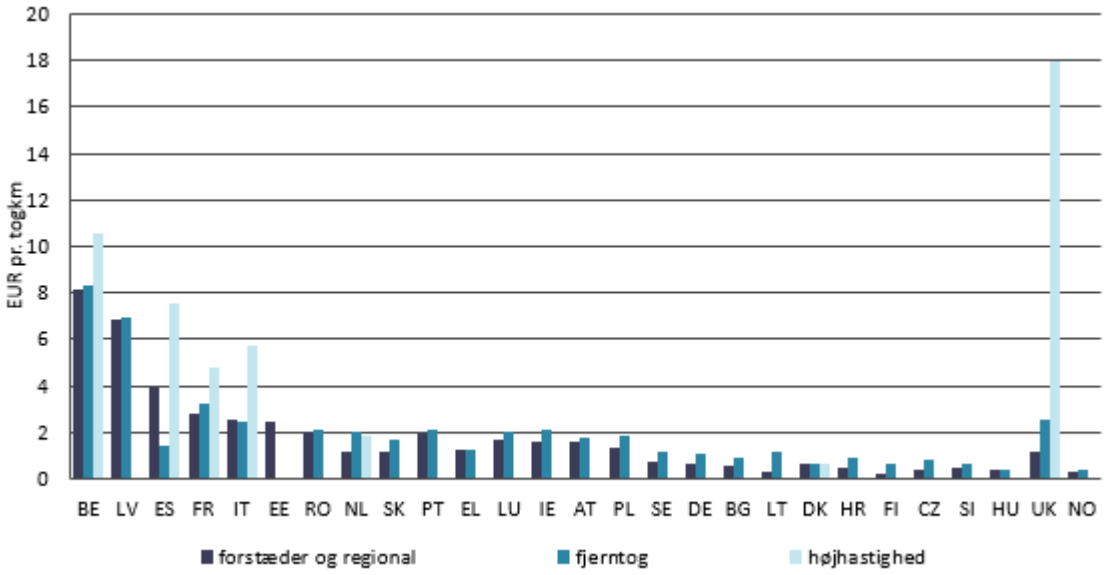
6.1. Infrastrukturafgifter

Sporadgangsafgifter udgjorde over 80 % af infrastrukturforvalternes indtægter fra afgifter i EU27 i 2018 (84 % fra godstog og 88 % fra passagertog[17]).

Sporadgangsafgifterne for højhastighedsjernbanetransport (tillæg ikke medtaget) var højere end andre passagerafgifter, og afgifterne var i 2018 højest i Det Forenede Kongerige (18 EUR pr. togkilometer) og Belgien (10,6 EUR pr. togkilometer).

[17] EU28: henholdsvis 84 % og 89 %.

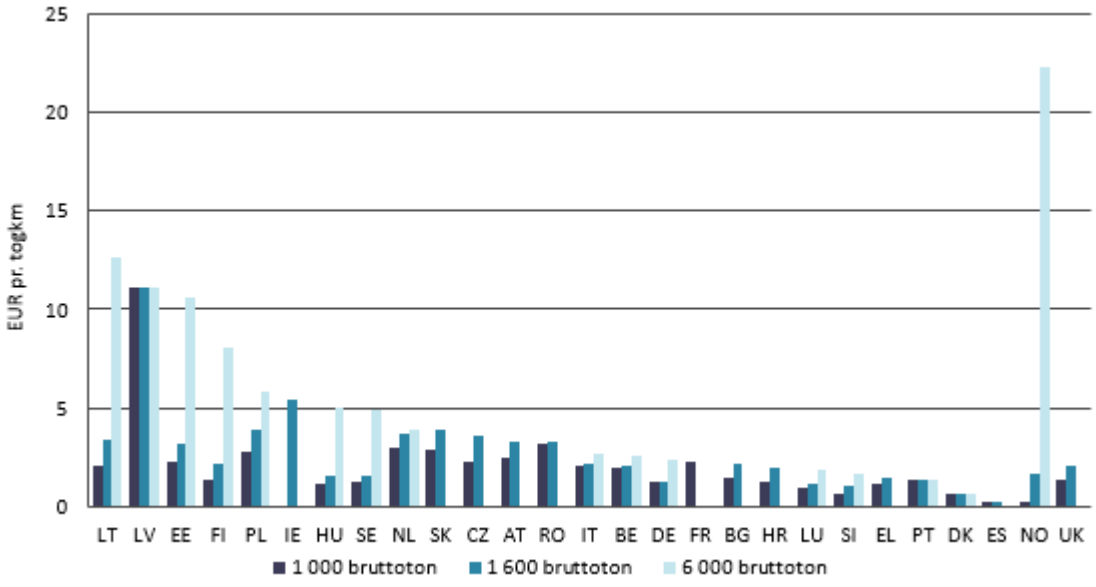
Figur 7: Sporadgangsafgifter (tillæg ikke medtaget): passagertog efter type og land, (EUR pr. togkm i 2018)



Kilde: RMMS, 2020.

Godsafgifterne (tillæg ikke medtaget) overvåges med udgangspunkt i tre forskellige maksimale bruttotongrupper (1 000, 1 600 og 6 000). I de fleste medlemsstater øges afgifterne alt efter togets størrelse, men ikke nødvendigvis i forhold til dets vægt.

Figur 8: Sporadgangsafgifter (tillæg ikke medtaget): godstog efter type og land, (EUR pr. togkm i 2018)



Kilde: RMMS, 2020

Der var ingen tydelige opadgående eller nedadgående tendenser for passager- eller godstog med hensyn til de indberettede afgiftsniveauer[18] fra 2015 til 2018, med undtagelse af højhastighedstog (hvor sporadgangsafgifterne faldt i alle lande på nær Det Forenede Kongerige).

Platformen for jernbaneinfrastrukturforvaltere i Europa (PRIME) gennemfører en omfattende undersøgelse af infrastrukturforvalternes afgifts- og finansieringsmekanismer, som skal foreligge i 2021. Undersøgelsen kommer til at indeholde et overblik over sporadgangsafgifterne og de underliggende komponenter.

For at afhjælpe de økonomiske virkninger af covid-19-pandemien giver forordning 2020/1429, der blev vedtaget i oktober 2020, mulighed for at begrænse de økonomiske konsekvenser for jernbanesektoren ved midlertidigt at lempe afgiftsreglerne[19].

6.2. Kapacitetsfordeling og infrastrukturbegrænsninger

I 2018 havde jernbanenettene i EU27 en udnyttelsesintensitet på 18 200 togkilometer pr. strækningskilometer (19 500 for EU28). De net, der i 2018 blev anvendt mest intensivt, er dem, der ligger i Vesteuropa, navnlig Nederlandene med en udnyttelsesintensitet på næsten 50 600 togkilometer pr. strækningskilometer. Grækenland er tilsyneladende det land, hvor nettet udnyttes mindst intensivt: kun 4 800 togkilometer pr. strækningskilometer. Selv om de generelle, nationale gennemsnit ikke siger noget om de mindst benyttede dele af jernbanenettene, giver de dog en indikation af, på hvilke dele af jernbanenettene der i gennemsnit er mest trafik i forhold til andre dele, og hvor kapaciteten til at øge trafikken derfor kan være begrænset.

Den samlede længde af spor, der er blevet erklæret for overbelastet i EU27, er steget konstant siden 2015 med tæt på en fordobling frem til 2018. Det vedrører 2 261 kilometer spor (3 432 kilometer i EU28), herunder 1 339 kilometer godstogskorridorer.

Ved overbelastning er det tjenester under den offentlige serviceforpligtelse, der oftest prioriteres af medlemsstaterne. De er førsteprioriteten i 13 lande, og dernæst kommer international passagertransport (syv lande). Godstrafik (både indenrigs og international) har sjældent førsteprioritet.

For at løse begrænsningerne for driftens infrastruktur og manglende kompatibilitet mellem gamle, nationale togstyringssystemer, der udgør en væsentlig hindring for interoperabiliteten, har EU indført et fælles, europæisk signalsystem, nemlig ERTMS (European Railway Traffic Management System). Ifølge den europæiske udbygningsplan for ERTMS[20] skal 15 672 kilometer jernbanespor udstyres med signalsystemet inden 2023. Indtil nu er systemet blevet installeret på 5 906 kilometer af den planlagte sporstrækning (svarende til 38 %), hvilket svarer til 78 % af det planlagte mål frem til udgangen af 2019.

---

18 Sporadgangsafgifter (tillæg ikke medtaget).

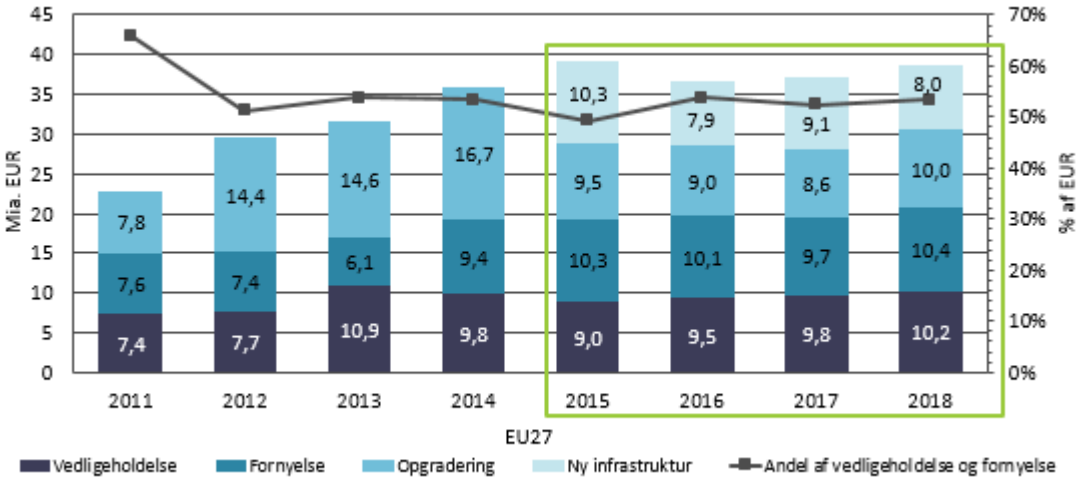
19 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/1429 af 7. oktober 2020 om fastsættelse af foranstaltninger for at bidrage til et bæredygtigt jernbanemarked på baggrund af covid-19-udbruddet (EUT L 333 af 12.10.2020, s. 1).

20 Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/6 af 5. januar 2017 om den europæiske udbygningsplan for ERTMS (European Rail Traffic Management System), EUT L 3 af 6.1.2017, s. 6.

6.3. Infrastrukturomkostninger og finansiering

De samlede infrastrukturomkostninger for EU27 var 38,7 milliarder EUR i 2018 efter at have nået et toppunkt på 39,1 milliarder EUR i 2015[21].

Figur 9: Infrastrukturomkostninger og andelen af omkostninger til vedligeholdelse og fornyelse (mia. EUR, 2011-2018)



Kilde: RMMS, 2020

I 2018:

- De samlede udgifter til vedligeholdelse og fornyelse indberettet for EU27 var på 20,6 milliarder EUR, dvs. 53 % af de samlede udgifter (25,8 milliarder EUR og 54 % for EU28), med væsentlige forskelle mellem landene.
- I EU27 blev 72,3 % af de samlede udgifter og infrastrukturinvesteringer dækket via de nationale budgetter, 8,3 % via EU-medfinansiering og 19,4 % via andre kilder, herunder lån, egenkapitalfinansiering og afgifter[22].

6.4. Jernbanetransportydelsernes kvalitet

Jernbanetransport er fortsat en af de sikreste transportformer. Jernbanetransport er næsten 50 gange sikrere end biltransport. Jernbanesikkerheden blev fortsat øget mellem 2015 og 2018 i EU27. Dog steg antallet af dødsfald og alvorlige skader en anelse i 2016[23].

Baseret på de anvendte definitioner[24] viste den gennemsnitlige punktlighed i lokal og regional persontransport i EU27 en mindre nedgang fra 93 % i 2015 til 90 % i 2018[25]. Den gennemsnitlige punktlighed for fjerntog og højhastighedstog til passagertransport faldt fra 85 % i 2015 til 79 % i 2018[26]. Den gennemsnitlige pålidelighed for den lokale og regionale passagertransport faldt fra 2015 til 2018, hvor andelen af aflyste afgange steg fra 1,4 % til

21 EU28: fra 49,5 milliarder EUR i 2015 til 47,5 milliarder EUR i 2018.
22 EU28: henholdsvis 68,8 %, 6,6 % og 24,5 %.
23 Kilde: Det Europæiske Jernbaneagentur: *Rapport om jernbanesikkerhed og -interoperabilitet i EU i 2020*.
24 I henhold til RMMS er passagerafgange rettidige ved forsinkelser på 5 minutter eller derunder.
25 EU28: generelt samme tal.
26 EU28: fra 84 % til 77 %

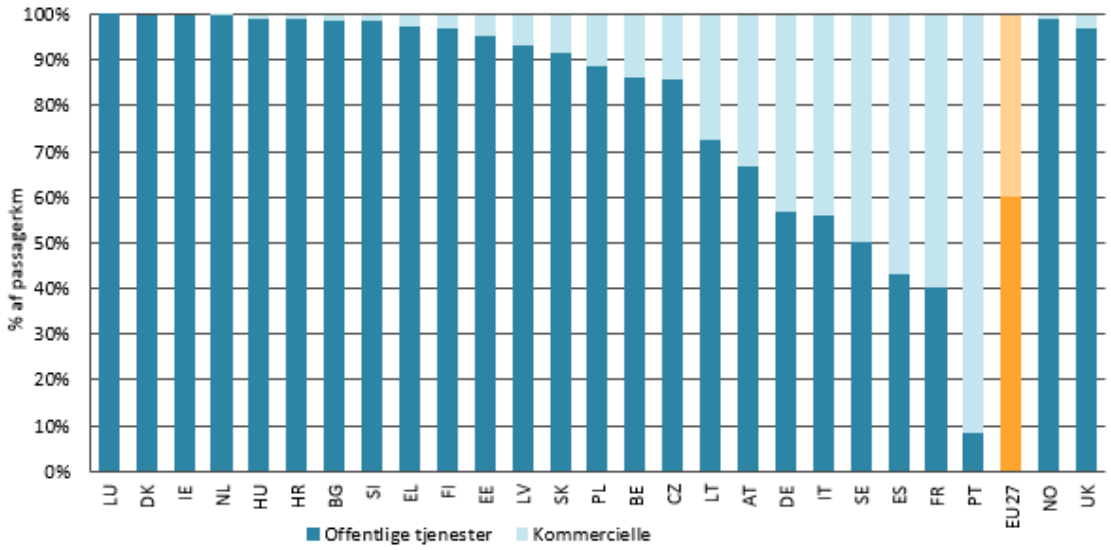
1,9 %[27]. Den gennemsnitlige pålidelighed for fjerntog og højhastighedstog til passagertransport steg fra 2015 til 2018, hvor andelen af aflyste afgange faldt fra 1,5 % til 1,3 %[28].

Den gennemsnitlige punktlighed[29] i 2018 for jernbanegodstransport i EU27 var 60,0 % for indenrigstjenester og 53,2 % for internationale tjenester: 7,3 % af indenrigstjenesterne og 11,0 % af de internationale tjenester blev aflyst[30].

6.5. Offentlige tjenesteydelseskontrakter

I 2018 udgjorde jernbanepassagertransporten under offentlige serviceforpligtelser i EU27 i gennemsnit 60 % af de samlede jernbanepassagerkilometer (fra 53 % i 2015[31]), hvoraf ca. 98 % vedrører indenrigstransport. Inden for indenrigstransport anvendes offentlige serviceforpligtelser oftere til regional jernbanetransport end til fjerntogstransport.

Figur 10: Andel af passagertrafik pr. land fordelt på kommercielle jernbanetjenester og jernbanetjenester med offentlig serviceforpligtelse (% af passagerkilometer, 2018)



Kilde: RMMS, 2020. Data for BE, PT, EL og FR er estimater. Ingen tilgængelige data for RO.

Blot 26 % af alle tjenester med offentlig serviceforpligtelse, der var aktive i 2018 i EU27, blev tildelt via konkurrencebaseret udbud (43 % i EU28), og det næsten udelukkende i de medlemsstater, der tidligere havde liberaliseret deres tjenester (Tyskland, Sverige og Storbritannien).

Kompensation for offentlig serviceforpligtelse er fortsat en væsentlig indtjeningskilde for jernbanevirksomhederne i de fleste medlemsstater. Niveauet for kompensation for offentlig serviceforpligtelse pr. togkilometer varierer dog betydeligt mellem landene. I 2018 var den gennemsnitlige kompensation for offentlig serviceforpligtelse i EU27 10,51 EUR pr.

27 EU28: fra 1,6 % til 2,2 %.
28 EU28: en stigning fra 1,7 % til 1,8 %.
29 I henhold til RMMS er godsafgange rettidige ved forsinkelser på 15 minutter eller derunder.
30 EU28: Den gennemsnitlige punktlighed var 63,0 % for indenrigstjenester og 53,2 % for internationale tjenester. 6,8 % af indenrigstjenesterne og 11,0 % af de internationale tjenester blev aflyst.
31 EU28: 66 %, stigning fra 60 % i 2015.

togkilometer (8,57 EUR i EU28).

6.6. Licens

Det samlede antal indberettede aktive licenser til jernbanevirksomheder var på 1 082 i EU27 i 2018 (1 126 i EU28). Tyskland indberettede det højeste antal (434), hvorimod Irland og Luxembourg indberettede de laveste antal (2).

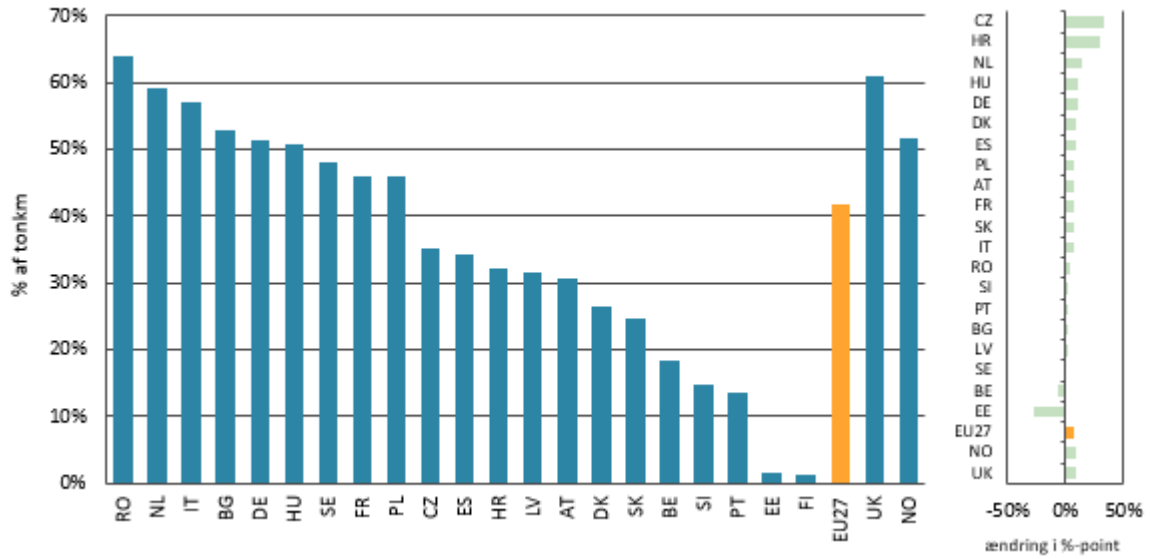
Gennemsnitsgebyrerne for at få en licens i 2018 (for lande, hvor gebyrer blev opkrævet) lå imellem 37 500 EUR i Portugal og 5 EUR i Kroatien.

I Spanien, Polen og Det Forenede Kongerige tog det ifølge deres rapporter længst tid i gennemsnit at få en licens (over 100 dage).

6.7. Markedsåbning og anvendelse af adgangsrettigheder

Konkurrenternes gennemsnitlige markedsandel på markedet for jernbanegodstransport i EU27 steg fra 34 % til 42 % i perioden 2015-2018[32]. I 2018 konkurrerede nye operatører med etablerede i alle landene, undtagen Grækenland, Irland, Litauen og Luxembourg, og i over halvdelen af dem udgjorde konkurrenternes markedsandel over 30 %.

Figur 11: Konkurrenters markedsandel på markedet for godstransport, opdelt pr. land (% i 2018), og ændring i procentpoint, 2015-2018)



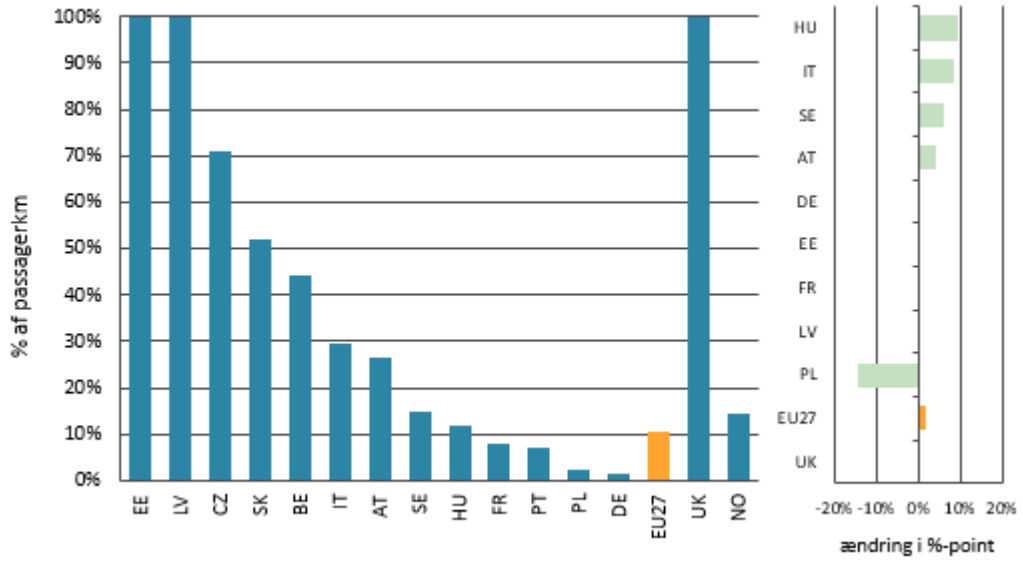
Kilde: RMMS, 2020. Der findes én operatør med en markedsandel på 100 % i EL, IE, LT og LU.

Åben adgang og krav om åbent udbud ved kontrakter om offentlig trafikbetjening på de indenlandske markeder for passagertransport blev indført på EU-niveau med den fjerde jernbanepakke. Det er endnu for tidligt at se effekten heraf i de lande, der ikke tidligere havde åbne markeder.

[32] EU28: fra 35 % til 43 %.

I gennemsnit havde konkurrenterne en markedsandel på 10 % på de nationale markeder for kommerciel passagertransport i EU27 i 2018 — hvilket er en stigning på 2 procentpoint i forhold til 2015[33] — og en markedsandel på 16,2 % på de nationale markeder for jernbanepassagertransport under offentlige serviceforpligtelser, hvilket er et næsten konstant niveau sammenlignet med 2015 (et fald på 0,5 procentpoint[34]).

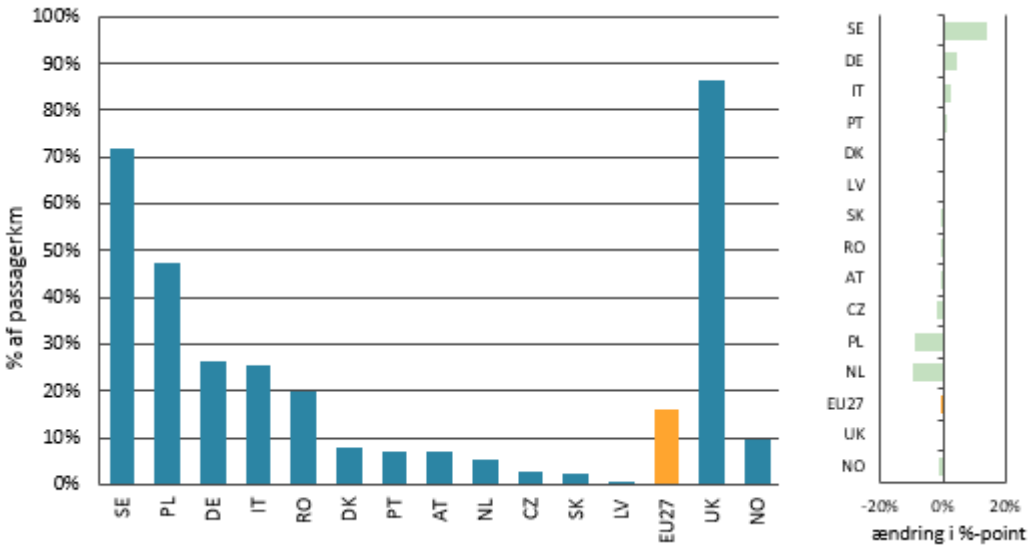
Figur 12: Konkurrenters markedsandel på det kommercielle passagermarked, opdelt pr. land (% i 2018), samt ændring i procentpoint (2015-2018)



Kilde: RMMS, 2020. BG, DK, HR, FI, EL, LT, LU, SI, ES indberettede ingen konkurrenter inden for kommercielle tjenester med en markedsandel på 1 % eller derover i 2018. Der blev ikke udbudt kommercielle passagertjenester på markedet i IE. Ingen data for NL og RO.

[33] EU28: 12 %, +2 procentpoint i forhold til 2015.
[34] EU28: 32 %, – 2 procentpoint i forhold til 2015.

Figur 13: Konkurrenters markedsandel på passagermarkedet under offentlige serviceforpligtelser, opdelt pr. land (% i 2018), samt ændring i procentpoint (2015-2018)



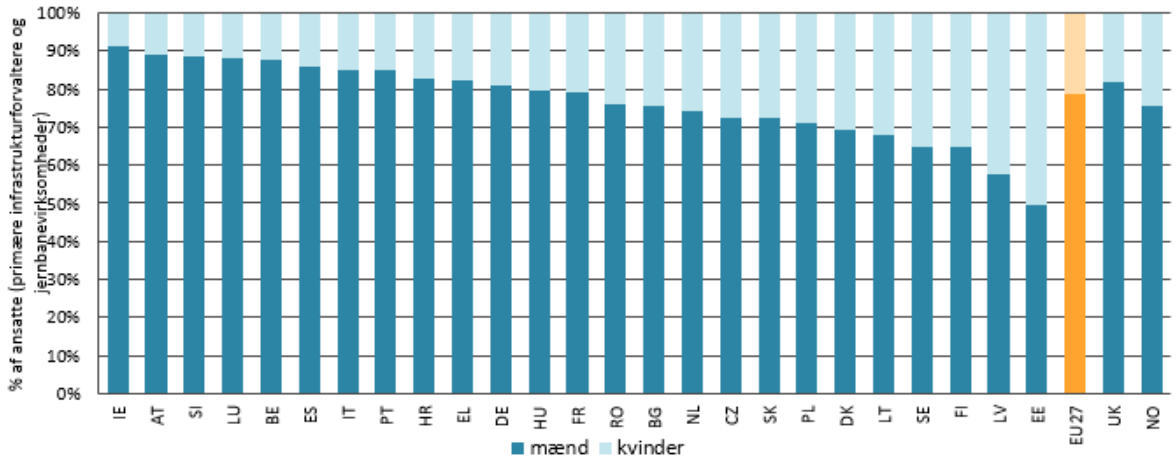
Kilde: RMMS, 2020. Data angivet for PT i 2015 er et estimat. BE, BG, HR, EE, FI, FR, EL, HU, IE, LT, LU, SI og ES indberettede ingen konkurrenter på passagermarkedet under offentlige serviceforpligtelser.

6.8. Beskæftigelse og sociale vilkår

Ved udgangen af 2018 var der godt 916 000 ansatte i jernbanesektoren i EU27, hvoraf omkring 527 000 var ansat ved jernbanevirksomheder (både primære og andre operatører) og 389 000 ved infrastrukturforvaltere[35].

Arbejdstagerne i jernbanesektoren var hovedsageligt mænd, og i gennemsnit var kun 21 % kvinder. Andelen af kvindelige svinger fra 51 % i Estland til 9 % i Irland.

Figur 14: Samlet antal ansatte (primære infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder), opdelt efter køn, (% i 2018)

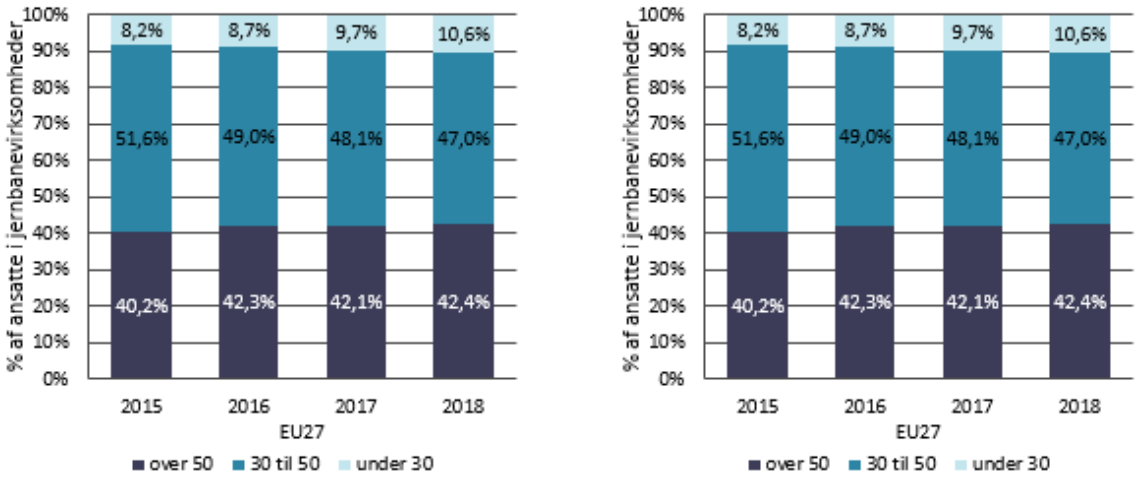


[35] For EU28: godt 1 034 000 ansatte, omkring 600 000 ansat ved jernbanevirksomheder og 434 000 ved infrastrukturforvaltere.

Kilde: RMMS, 2020.

Andelen af unge ansatte (under 30 år) i jernbanevirksomhederne er steget i EU27, fra 8,2 % i 2015 til 10,6 % i 2018[36]. Man er fortsat bekymret over den aldrende arbejdsstyrke, navnlig i Spanien, Rumænien, Grækenland, Bulgarien og Litauen, hvor over 50 % af arbejdsstyrken var over 50 år gamle i 2018. Infrastrukturforvalterne har typisk en højere gennemsnitsalder blandt de ansatte end det er tilfældet i jernbanevirksomhederne, men andelen af unge ansatte steg også i perioden 2015-2018 fra 7,9 % til 8,3 %.

Figur 15: Ansatte inddelt efter alder, (% i 2015-2018)



Kilde: RMMS, 2020. Ingen tilgængelige data for 2015 for jernbanevirksomheder i LV, LU, ES og SE. Ingen tilgængelige data for 2015 for infrastrukturforvaltere i ES, LU og LV.

Fuldtidsansættelse er den mest almindelige ansættelsesform hos både infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder. Alle ansatte hos infrastrukturforvaltere ser ud til at have tidsubegrænsede ansættelseskontrakter i Belgien, Danmark og Luxembourg mod kun 89 % i Irland. Kun Sverige, Italien, Polen, Nederlandene, Tyskland og Norge har indberettet en medarbejderandel i jernbanevirksomheder med tidsubegrænset ansættelseskontrakt på under 95 %. Den laveste andel af fuldtidsansatte hos infrastrukturforvaltere ses i Nederlandene (83 %) og Belgien (88 %). I de primære jernbanevirksomheder ses den laveste andel af fuldtidsansatte i Belgien (86 %).

Kun få af medlemsstaterne oplyste, at de brugte læreplads- og praktikprogrammer, der er mest udbredt i Østrig og Tyskland i både jernbanevirksomheder og hos infrastrukturforvaltere.

7. KONKLUSIONER

Jernbanesektoren spiller en vigtig rolle for den økonomiske og sociale samhørighed i EU27. Den beskæftiger direkte over 900 000 personer og transporterer omkring 1,6 milliarder ton gods[37] og 7,1 milliarder passagerer[38] hvert år.

[36] EU28: henholdsvis 8,4 % og 10,6 %.
[37] Eurostat, EU27 undtagen BE, der mærkede oplysningerne som fortrolige.

En stigning i brugen af jernbaner er afgørende for at opfylde efterspørgslen efter bæredygtig transport. En sådan stigning vil have en væsentlig positiv virkning på forureningen og energiforbruget og vil samtidig bidrage til at nå de ambitiøse mål for nedbringelse af emissionerne, der er fastsat i den europæiske grønne pagt.

Jernbanepassagertrafikken er vokset støt i de seneste år, hvorimod mængden af jernbanegodstrafik er steget mere ujævnt. Togtrafikken, herunder både passager- og godstogstrafik, er forblevet stabil, samtidig med at efterspørgslen efter bæredygtige transportformer er steget i takt med befolkningens fokus på klimaforandringer.

Trods den positive udvikling udnyttes jernbanetransportens potentiale fortsat ikke fuldt ud. Jernbanetransporten skal blive mere punktlig og pålidelig sammenlignet med andre transportformer gennem øget kundefokus og bedre udnyttelse af innovation. Den skal også være mere effektiv og tilbyde mere overkommelige priser.

Med det formål at løse sektorens primære markedsudfordringer koncentrerer EU indsatsen om fire målsætninger:

1. Et marked i fri konkurrence

   Retfærdig markedsadgang for alle operatører kan sikre introduktion af nye, multimodale tjenester og flere valgmuligheder for passagerer og virksomheder.

   Med det formål blev åbne udbud indført i den fjerde jernbanepakkes markedssøjle som standardprocedure ved tildeling af kontrakter om offentlig trafikbetjening med en overgangsperiode frem til december 2023. Samtidig blev der åbnet adgang for kommercielle udbydere af jernbanepassagertransport på indenrigsmarkederne, startende fra køreplanen for 2021. Kommissionen vil særligt nøje overvåge den korrekte gennemførelse og anvendelse af den fjerde jernbanepakke for at sikre, at den får fuld effekt på mellemlang sigt.

   Lige konkurrence mellem transportformer bør ligeledes fremmes ved at sikre, at de enkelte transportformer betaler for egne eksterne omkostninger.

2. Bedre jernbanetjenester på tværs af landegrænser

   Hvis jernbanetrafikken skal opnå en større andel af den samlede transport, skal det være enklere at krydse de indre grænser i EU. Grundlæggende forudsætninger for at nå målet er fjernelse af hindringer for interoperabilitet, ibrugtagning af ERTMS, adgang til passende rullende materiel og et tilstrækkeligt antal togførere.

   På Europa-Parlamentets anmodning har Kommissionen igangsat en undersøgelse af fjerntogsforbindelser gennem flere lande med særlig fokus på nattog. Rapporten forventes at foreligge midt i 2021.

3. Mere effektiv jernbaneinfrastruktur

   Det kræver en veludviklet infrastruktur uden flaskehalse og manglende forbindelser at sikre et effektivt udbud af jernbanetransporttjenester. EU viderefører politikken for infrastrukturudvikling igennem det transeuropæiske transportnetværk (TEN-T), og der

[38] Eurostat, EU27 undtagen BE, HU, NL og PL, der mærkede oplysningerne som fortrolige.

ydes betydelig finansiel støtte til jernbanesektoren under Connecting Europe-faciliteten. Et mere udbygget og effektivt højhastighedsnet vil være etableret ved udgangen af 2030, når de større projekter under TEN-T er afsluttet.

Jernbanesektoren modtager væsentlige beløb i offentlig finansiering. Den stigende interesse for grønne investeringer kan muliggøre en omstilling til privat finansiering af bæredygtige investeringer. Taksonomiforordningen[39] og de tilhørende delegerede retsakter fastsætter de nødvendige rammer og kriterier for et entydigt klassifikationssystem til identifikation af bæredygtige aktiviteter.

En stigende overbelastning skaber flaskehalse i specielt de primære jernbanekorridorer, og større vedligeholdelsesarbejder forhindrer en effektiv udnyttelse af jernbanenettene. Kommissionen støtter sektorens nye metoder til kapacitetsfordeling og forvaltning baseret på sammenkoblede digitale platforme og værktøjer og omgående implementering heraf.

4. Øget kundefokus

Jernbanetjenesterne skal opfylde kundernes behov. Større punktlighed og pålidelighed samt bedre adgang til tjenester i jernbanefaciliteterne er vigtige faktorer for både passager- og godstransport.

En forudsætning for at øge brugen af jernbaner er, at der ydes garanti for passagerernes ret til information, assistance, fortsættelse af rejsen og kompensation. Kommissionens forslag om omarbejdning af forordning (EF) 1371/2007[40], som der blev indgået aftale om med Europa-Parlamentet og Rådet i oktober 2020, skal sikre bedre rettigheder for passagerer med handicap eller nedsat mobilitet, klarere regler om håndhævelse og klagehåndtering samt bedre rettigheder for passagererne ved aflyste rejser.

Godstogskorridorerne er fortsat et centralt element i Kommissionens politik til fremme af godstogstrafikken. Evalueringen af retsgrundlaget for forordning 913/2010[41] danner grundlag for yderligere lovgivningsmæssige tiltag.

Kommissionen støtter fuldt ud initiativerne til at forbedre effektivitet og fleksibilitet i udarbejdelsen af togplanerne, processen til håndtering af nødsituationer og koordinering af midlertidige kapacitetsbegrænsninger.

[39] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/852 af 18. juni 2020 om fastlæggelse af en ramme til fremme af bæredygtige investeringer og om ændring af forordning (EU) 2019/2088, EUT L 198 af 22.6.2020, s. 13.

[40] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1371/2007 af 23. oktober 2007 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser, EUT L 315 af 3.12.2007, s. 14.

[41] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 913/2010 af 22. september 2010 om et europæisk banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport, EUT L 276 af 20.10.2010, s. 22.

Øget digitalisering er afgørende for at gøre jernbanetransport mere attraktiv for virksomhederne. Den nye forordning om elektronisk godstransportinformation (eFTI[42]) muliggør digital informationsudveksling mellem virksomheder og myndigheder. Kommissionen planlægger endvidere at fremlægge forslag om et europæisk partnerskab vedrørende jernbaneforskning og innovation, der skal være en videreførelse af det fælles foretagende Shift2Rail. Det fremtidige partnerskab skal have fokus på at fremskynde forskning og udvikling af innovative teknologier og driftsløsninger, der bygger på digitalisering og automatisering.

Det europæiske år for jernbanetransport 2021 skal yderligere støtte indsatsen for at øge jernbanetrafikkens andel af passager- og godstransport og sikre udveksling af viden og bedste praksis.

[42] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/1056 af 15. juli 2020 om elektronisk godstransportinformation, EUT L 249 af 31.7.2020, s. 33.