EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 13.1.2021
COM(2021) 5 final

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET

Sjunde övervakningsrapporten om utvecklingen på järnvägsmarknaden i enlighet med artikel 15.4 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU

{SWD(2021) 1 final}

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET

Sjunde övervakningsrapporten om utvecklingen på järnvägsmarknaden i enlighet med artikel 15.4 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU

1. HUVUDSAKLIGA RESULTAT

En tillförlitlig övervakning av järnvägsmarknaden är grundläggande för att förstå marknadsutvecklingen och fatta välgrundade politiska beslut. Kommissionen finansierar sektorsinriktade initiativ, såsom den verksamhet som utförs av plattformen för järnvägsinfrastrukturförvaltare i Europa (PRIME) vad gäller jämförelser av nyckelutförandeindikatorer. Kommissionen samarbetar även med medlemsstaterna för att förbättra övervakningen.

Denna rapport innehåller uppgifter fram till 2018 och saknar därmed information om covid-19-pandemins inverkan på sektorn. Medan järnvägstrafiken, och framför allt godstrafiken, fortsatte under hela 2020 minskade antalet internationella passagerare betydligt under de olika nedstängningarna, och den övergripande efterfrågan sjönk på grund av osäkerheten och den ekonomiska nedgången.

Följande är de huvudsakliga resultaten och tendenserna för 2015–2018 i EU27 (med undantag av längden på höghastighetsnätet, där jämförelsen görs med 2019):

- Järnvägstrafiken visade en årlig ökning på 2,5 % för persontrafik och 4,1 % för godstrafik.
- Järnvägens andel av landtransporterna ökade från 7,6 % till 7,8 % för persontrafik och minskade från 18,8 % till 18,7 % för godstrafik.
- Under 2018 stod järnvägen för endast 0,4 % av både växthusgasutsläppen och koldioxidutsläppen från transporter och för 2 % av energiförbrukningen från transporter.
- Höghastighetsnätets längd ökade med 17 % mellan 2015 och 2019.
- Den totala längden för järnvägsspår som konstaterades vara överbelastade mer än fördubblades.
- Järnvägsföretagen hade totalt 1 082 aktiva tillstånd 2018.
- Den genomsnittliga marknadsandelen för konkurrenter till nationella aktörer 2018 var
    - 42 % på marknader för godstransporter (en ökning med 8 procentenheter),
    - 10 % på kommersiella marknader för passagerartransport (en ökning med 2 procentenheter),
    - 16,2 % på marknader för passagerartransporter som omfattas av den allmänna trafikplikten (en minskning med 0,5 procentenheter).
- Järnvägstransport är fortfarande ett av de säkraste transportmedlen och att resa med

bil är nästan 50 gånger så riskfyllt som att resa med tåg.

- Vid utgången av 2018 fanns lite över 916 000 anställda inom järnvägssektorn: runt 527 000 av dem vid järnvägsföretag (både hos de största operatörerna och hos alternativa operatörer) och 389 000 hos infrastrukturförvaltare.

2. METOD

Detta är den sjunde utgåvan av den rapport om övervakning av utvecklingen på järnvägsmarknaden som kommissionen lämnar till Europaparlamentet och rådet vartannat år i enlighet med artikel 15.4 i direktiv 2012/34/EU[1]. Syftet med rapporten är att ge en överblick över den viktigaste utvecklingen på järnvägsmarknaderna i förhållande till EU:s järnvägspolitik[2]. I rapporten behandlas en rad ämnesområden, däribland utvecklingen av den inre marknaden för järnvägstrafik, den infrastruktur och de tjänster som finns tillgängliga för järnvägsföretag, ramvillkoren för järnvägsmarknaden (inklusive avgifter[3]), järnvägsnätets tillstånd, utnyttjandet av tillträdesrätt och hinder för en effektivare järnvägstrafik. I det medföljande arbetsdokumentet finns en detaljerad analys av dessa ämnesområden.

Denna rapport är den andra som bygger på frågeformuläret om rapportering som inrättades genom kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/1100 om övervakning av järnvägsmarknaden[4] (nedan kallad *RMMS-förordningen*) och den första som utarbetas efter utgången av övergångsperioden för dess genomförande, 2018.

Utöver de RMMS-data som EU-medlemsstaterna, Förenade kungariket och Norge lämnat in, bygger den här rapporten även på uppgifter från den statistiska pocketutgåvan om EU:s transport i siffror (*EU transport in figures*)[5], rapporter från Europeiska unionens järnvägsbyrå[6], Eurostat[7], statistik som samlats in av organisationer inom olika sektorer samt presentationer och studier. I de avsnitt i rapporten där RMMS-förordningen är den enda källan bedöms utvecklingen under 2015–2018 för att säkerställa uppgifternas jämförbarhet. När andra källor används i rapporten kan utvecklingen för en längre period presenteras.

Aggregerade uppgifter och medelvärden avser EU27 (dvs. EU:s nuvarande medlemsstater[8]). Eftersom Förenade kungariket var en medlemsstat fram till den 31 januari 2020 innehåller rapporten även totala och genomsnittliga uppgifter för EU28, antingen i texten eller i den Excel-fil som offentliggörs tillsammans med rapporten på webbplatsen tillhörande GD Transport och rörlighet[9].

---

1 Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde, EUT L 343, 14.12.2012, s. 32.

2 Utöver rapporten om järnvägsmarknaden offentliggör Europeiska unionens järnvägsbyrå årsrapporter om säkerhet och driftskompatibilitet för järnvägar.

3 En omfattande övervakning av järnvägspriser för resenärer är omöjlig att genomföra på grund av det breda utbudet av tjänster.

4 Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/1100 av den 7 juli 2015 om medlemsstaternas rapporteringsskyldigheter inom ramen för övervakning av järnvägsmarknaden, EUT L 181, 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 deltog i enkäten om övervakning av järnvägsmarknaden (RMMS-frågeformuläret), men data för Norge är inte inkluderade i de genomsnittliga och totala EU-uppgifterna.

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

3. JÄRNVÄGEN OCH HÅLLBARHETEN

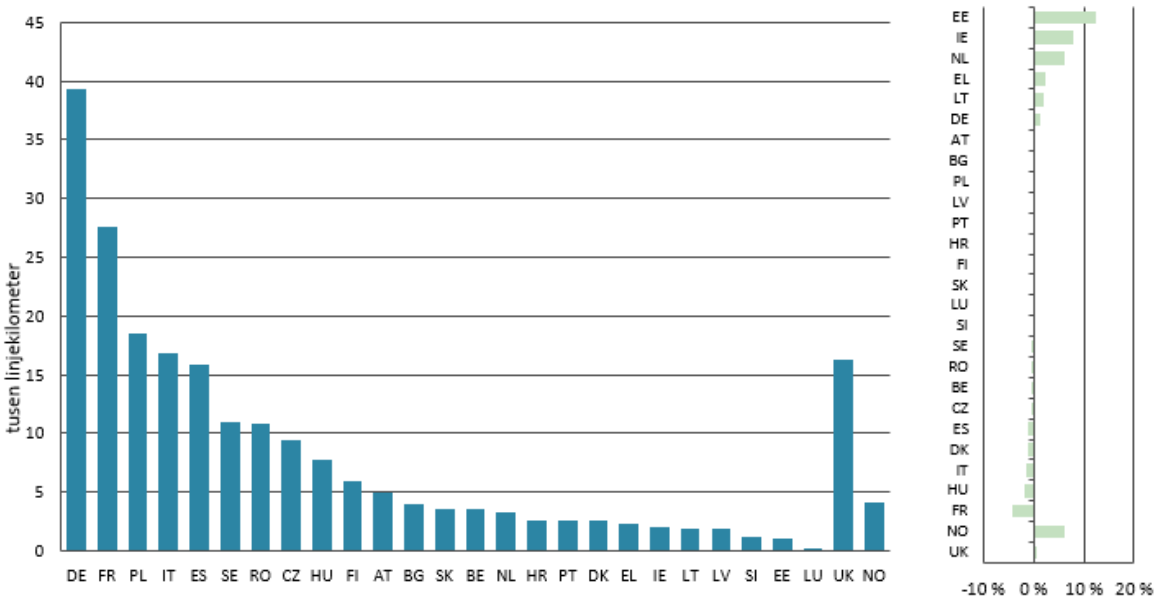
Järnvägstrafiken är det enda transportsätt som har minskat utsläppen av växthusgaser och koldioxid praktiskt taget oavbrutet sedan 1990, samtidigt som den står för transporten av cirka 13 % av allt gods och 7 % av alla passagerare (EU27, 2018). Mot denna bakgrund orsakar järnvägstrafiken förhållandevis mindre föroreningar och är mer energieffektiv än andra motoriserade transportmedel. Under 2018 stod järnvägen för endast 0,4 % av både växthusgasutsläppen och koldioxidutsläppen från transporter och för 2 % av energiförbrukningen från transporter i EU27[10]. För att uppfylla målen i den europeiska gröna given krävs att järnvägstrafiken tar sig an en större andel av passagerar- och godstransporter.

4. EU:S JÄRNVÄGSNÄT

Den totala linjelängden på EU27:s järnvägsnät var under 2018 cirka 201 000 kilometer (0,4 % kortare än under 2015). Cirka 56 % av nätverket var elektrifierat – en ökning med 855 kilometer sedan 2015 (+1,2 %).

EU:s höghastighetsnät omfattade över 9 100 kilometer vid slutet av 2019, vilket är en ökning med 17 % sedan 2015[11].

Diagram 1: Längd på nationella nätverk per land (tusen kilometer i linjelängd, 2018) och relativ förändring (2015–2018)



Källa: Statistisk pocketutgåva 2020. Tilläggsinformation från olika källor.

5. JÄRNVÄGSTRAFIKENS UTVECKLING

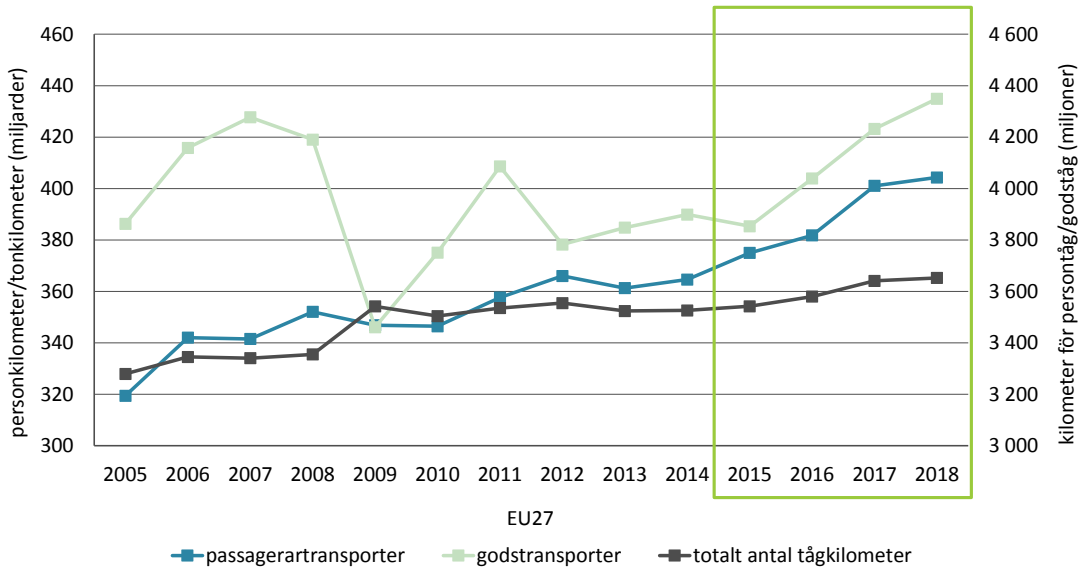
Det totala antalet tågkilometer i EU (när det gäller tågrörelser för både persontåg och

[10] EU28: 0,5 %, 0,5 % respektive 2 %.

[11] EU28: 217 000 kilometer i linjelängd, varav 54 % var elektrifierat, och över 9 200 kilometer höghastighetslinjer.

godståg) har varit i stort sett stabilt under de senaste tio åren. Persontrafiken och godstrafiken återhämtade sig i olika takt efter 2008 års finanskris (med variationer för godstrafiken). Mellan 2015 och 2018 visade järnvägstrafiken[12] i EU27 en årlig ökning på 2,5 % för persontrafik och 4,1 % för godstrafik[13].

Diagram 2: Passagerar- och godsvolymer (personkilometer, tonkilometer och tågkilometer, 2005–2018)



Källa: RMMS, 2020. Tilläggsinformation från olika källor och uppskattningar. Uppgifterna för 2015 och 2016 avseende RO är uppskattningar. Bland uppgifterna ingår även justeringar av 2018 års personkilometervärden för BE, värdena i tonkilometer för 2015 och 2016 avseende ES, NL och LU samt tågkilometervärdena för 2015 och 2016 avseende IE.

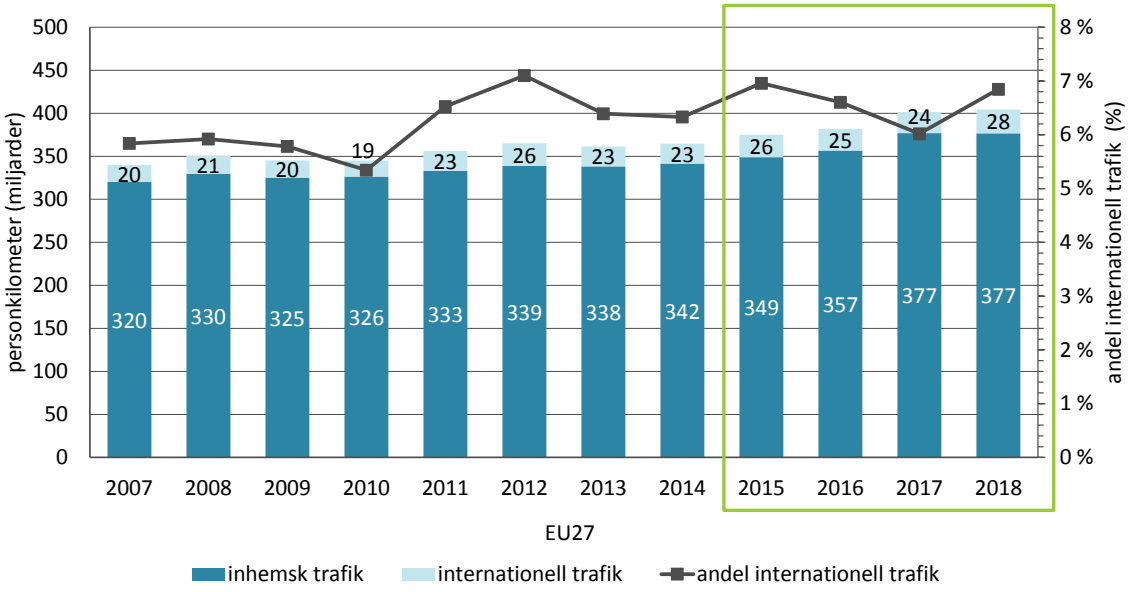
Fram till 2018 stod persontrafikvolymerna på järnväg i EU27 för 404 miljarder personkilometer, av omkring 5 biljoner personkilometer sammanlagt för landtransporter[14]. Persontrafiken på järnväg sker fortfarande till största delen inrikes och endast 7 % var gränsöverskridande trafik under 2018.

12 Data om volymer som har rapporterats i det årliga RMMS-frågeformuläret kan skilja sig från data som Eurostat har rapporterat på grund av olika omfattning samt potentiell dubbelräkning av volymer för transittrafik och justeringar (uppskattningar från och inkluderande av data från andra källor).

13 EU28: 2,4 % för persontrafik och 3,8 % för godstrafik.

14 EU28: 473 miljarder personkilometer, av 6 biljoner personkilometer sammanlagt för landtransporter.

Diagram 3: Utvecklingen för persontrafikvolymerna på järnväg (inhemsk trafik, internationell trafik samt andel internationell trafik av den totala trafiken) (miljarder personkilometer, 2007–2018)



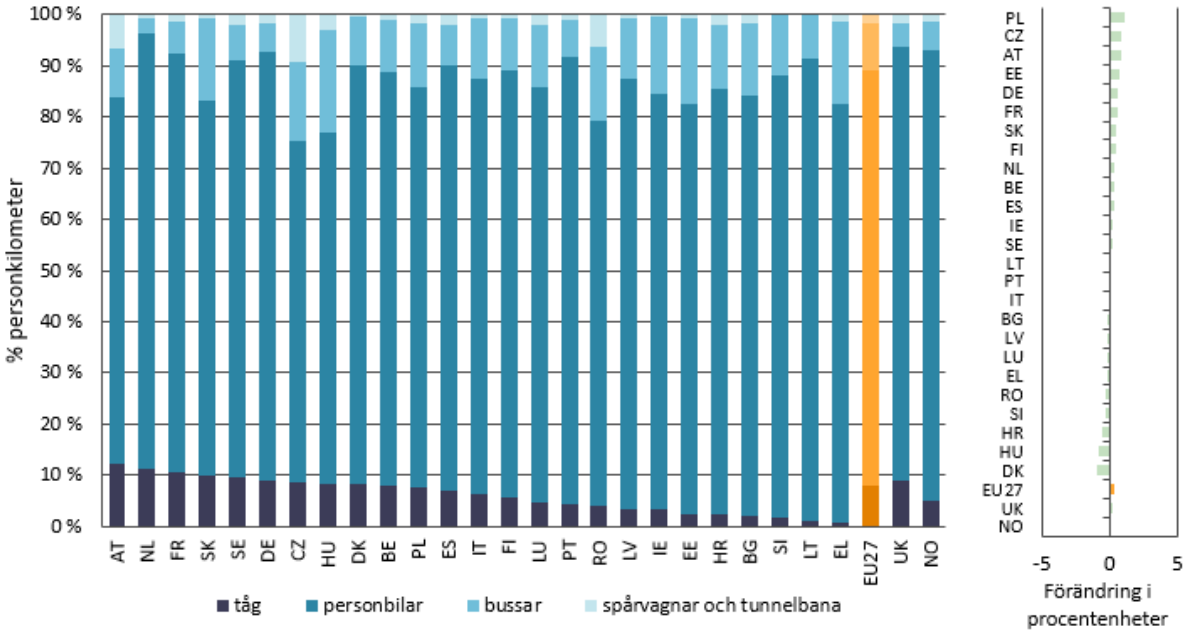
Källa: RMMS, 2020. Tilläggsinformation från olika källor och uppskattningar. Uppgifterna för 2015 avseende BE, EE, EL, LU och RO är uppskattningar.

Varje medborgare i EU27 reste i genomsnitt 909 personkilometer under 2018 (+2,4 % per år sedan 2015[15]).

Mellan 2015 och 2018 ökade den andel persontransporter på land som utgörs av personbilar i EU27 från 81 % till 81,4 %, medan järnvägstrafiken ökade från 7,6 % till 7,8 %, med stora skillnader mellan länderna.

[15] EU28: 926 personkilometer (+2,2 %).

Diagram 4: Persontrafik på land fördelad på olika transportmedel efter land (i % under 2018) samt förändringen i procentenheter för järnvägstransport (2015–2018)

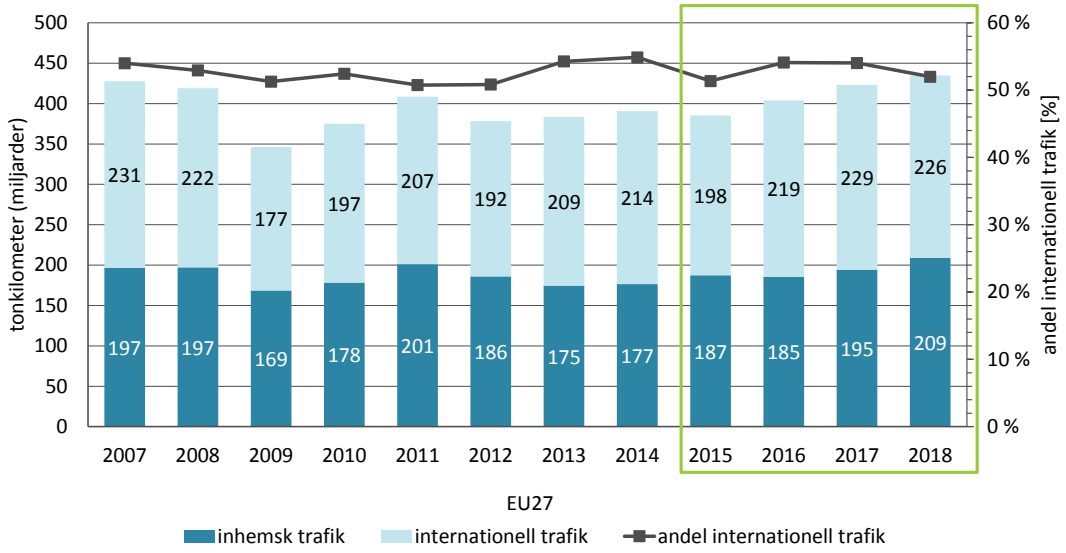


Källa: Statistisk pocketutgåva 2020, exklusive CY och MT.

Under 2018 stod godstrafikvolymerna på järnväg i EU27 för 435 miljarder tonkilometer, av 2,3 biljoner tonkilometer sammanlagt för landtransporter[16]. Mer än hälften av den totala godstrafiken är gränsöverskridande, vilket gör konkurrenskraften inom godstrafiken mycket känslig för svårigheter i samband med driftskompatibilitet och den operativa verksamheten mellan nationella järnvägsnät.

[16] Exklusive ledningar. För EU28: 452 miljarder tonkilometer av 2,4 biljoner tonkilometer sammanlagt för landtransporter.

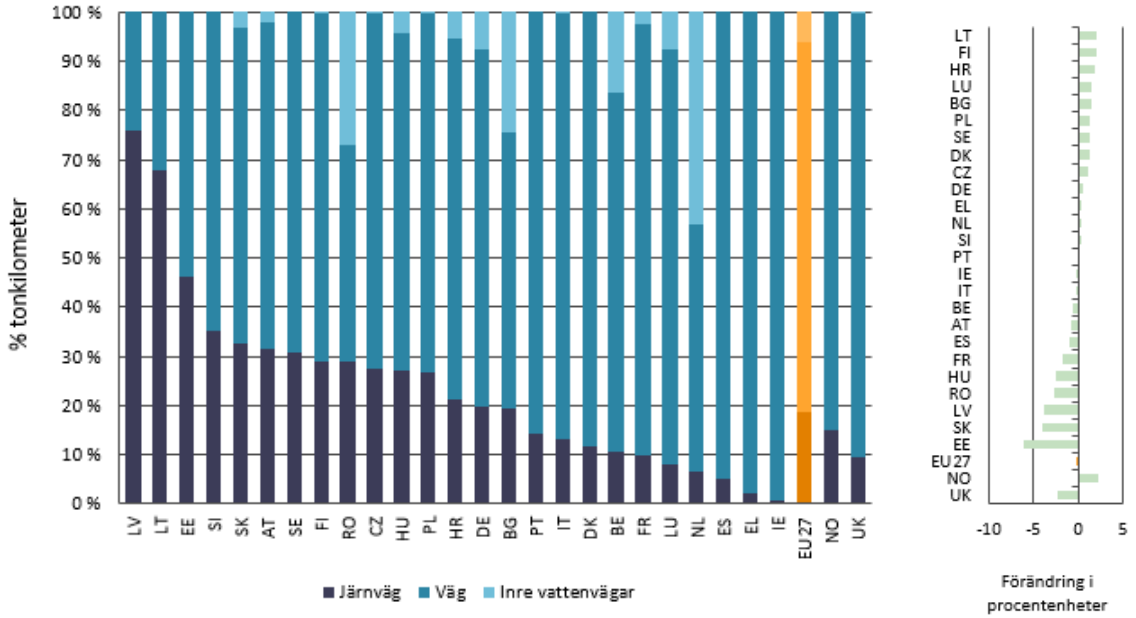
Diagram 5: Utvecklingen för godstrafikvolymerna på järnväg (inhemsk trafik, internationell trafik samt andel internationell trafik av den totala trafiken) (miljarder tonkilometer, 2007–2018)



Källa: RMMS, 2020. Tilläggsinformation från olika källor och uppskattningar. För 2016 finns en revidering av vissa RMMS-data och RMMS-uppskattningar jämfört med den sjätte RMMS-rapporten.

Mellan 2015 och 2018 ökade den andel godstransporter på land som utgörs av vägtransporter i EU27 från 74,2 % till 75,4 %, medan järnvägstrafiken minskade från 18,8 % till 18,7 %, med stora skillnader mellan länderna.

Diagram 6: Godstrafik på land fördelad på olika transportmedel efter land (i % under 2018) samt förändringen i procentenheter för järnvägstransport (2015–2018)



Källa: Statistisk pocketutgåva 2020.

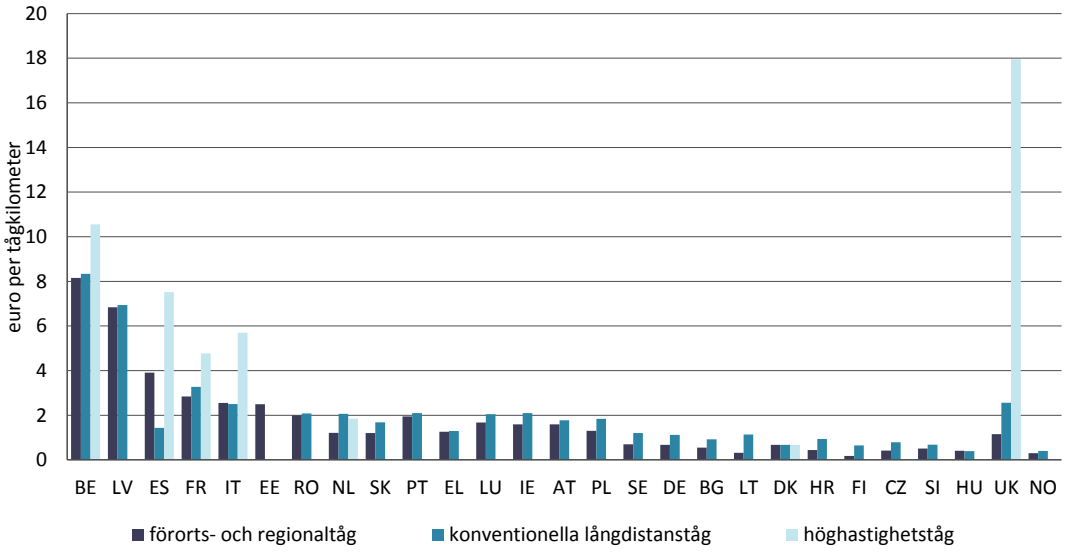
6. UTVECKLINGEN AV RAMVILLKOREN FÖR JÄRNVÄGSSEKTORN

6.1. Uttag av infrastrukturavgifter

Avgifter för tillträde till järnvägsspår stod för mer än 80 % av infrastrukturförvaltarnas intäkter från avgifter i EU27 under 2018 (84 % från godståg och 88 % från persontåg[17]).

Avgifterna för tillträde till höghastighetslinjer (utom tillägg) var högre än andra passageraravgifter, och de högsta avgifterna 2018 noterades i Förenade kungariket (18 euro per tågkilometer) och Belgien (10,6 euro per tågkilometer).

Diagram 7: Tillträdesavgifter (utom tillägg) för olika kategorier av persontåg, efter medlemsland (euro per tågkilometer, 2018)

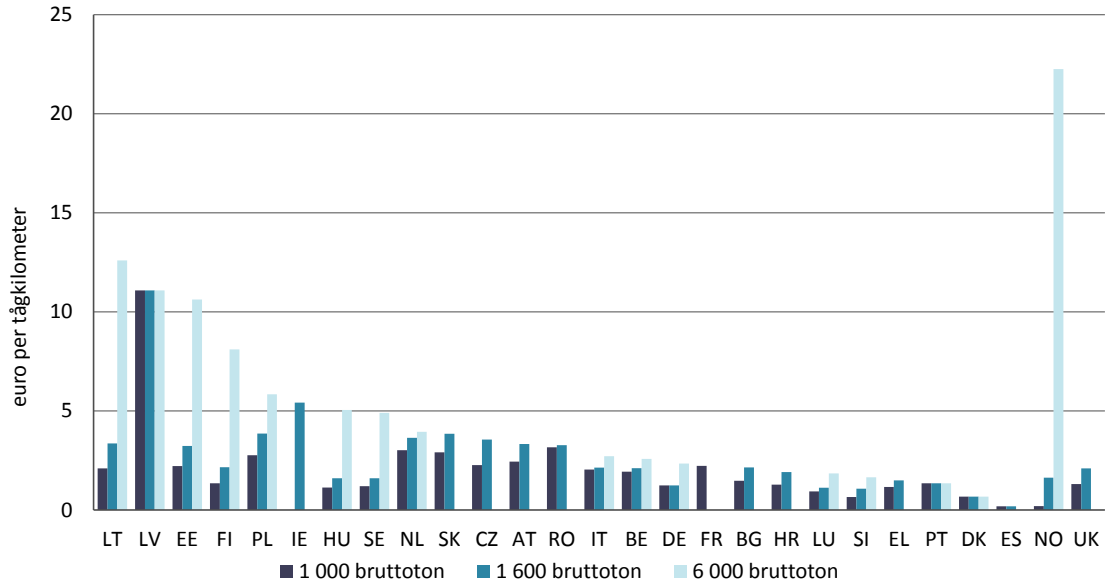


Källa: RMMS, 2020.

Avgifterna för godståg (utom tillägg) övervakas utifrån tre olika maximaltal för bruttodräktighet (1 000, 1 600 och 6 000). I de flesta EU-länder ökar tillträdesavgifterna i takt med tågstorleken, men inte nödvändigtvis i förhållande till dräktigheten.

[17] EU28: 84 % respektive 89 %.

Diagram 8: Tillträdesavgifter (utom tillägg) för olika kategorier av godståg, efter land (euro per tågkilometer, 2018)



Källa: RMMS, 2020.

Det fanns ingen tydlig uppåt- eller nedåtgående trend för person- eller godståg beträffande de rapporterade avgiftsnivåerna[18] mellan 2015 och 2018, med undantag för höghastighetståg (för vilka tillträdesavgifterna sjönk överallt utom i Förenade kungariket).

Plattformen för järnvägsinfrastrukturförvaltare i Europa (PRIME) kommer att utföra en omfattande undersökning av infrastrukturförvaltarnas avgifts- och finansieringsmekanismer, som kommer att slutföras 2021. Undersökningen kommer att omfatta en överblick över avgifterna för tillträde till järnvägsspår och dess olika beståndsdelar.

För att dämpa de ekonomiska effekterna av covid-19-pandemin antogs förordning (EU) 2020/1429 i oktober 2020, som gör det möjligt att minska järnvägssektorns ekonomiska börda genom att tillfälligt mildra reglerna för avgifter[19].

6.2. Tilldelning av kapacitet och begränsningar i infrastrukturen

Under 2018 hade EU27:s nät en nyttjandegrad på 18,2 tusen tågkilometer per linjekilometer (19,5 för EU28). De mest trafikerade näten 2018 var näten i Västeuropa, särskilt Nederländerna, som hade en nyttjandegrad på 50,6 tusen tågkilometer per linjekilometer. Grekland verkar ha haft den lägsta nyttjandegraden, med endast 4,8 tusen tågkilometer per linjekilometer. Även om dessa grova nationella genomsnitt inte säger något om de tommaste delarna av nätet kan de ge vissa indikationer på vilka nät som i genomsnitt är mer trafikerade än andra och som därför har begränsad kapacitet för ytterligare trafik.

Den totala spårlängd som konstaterades vara överbelastad i EU27 har ökat stadigt sedan 2015

[18] Avgifter för tillträde till järnvägsspår, utom tillägg.

[19] Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1429 av den 7 oktober 2020 om fastställande av åtgärder för en hållbar järnvägsmarknad mot bakgrund av covid-19-utbrottet, EUT L 333, 12.10.2020, s. 1.

och hade nästan fördubblats 2018. Detta berörde 2 261 kilometer spår (3 432 kilometer i EU28), inklusive 1 339 kilometer längs godskorridorer.

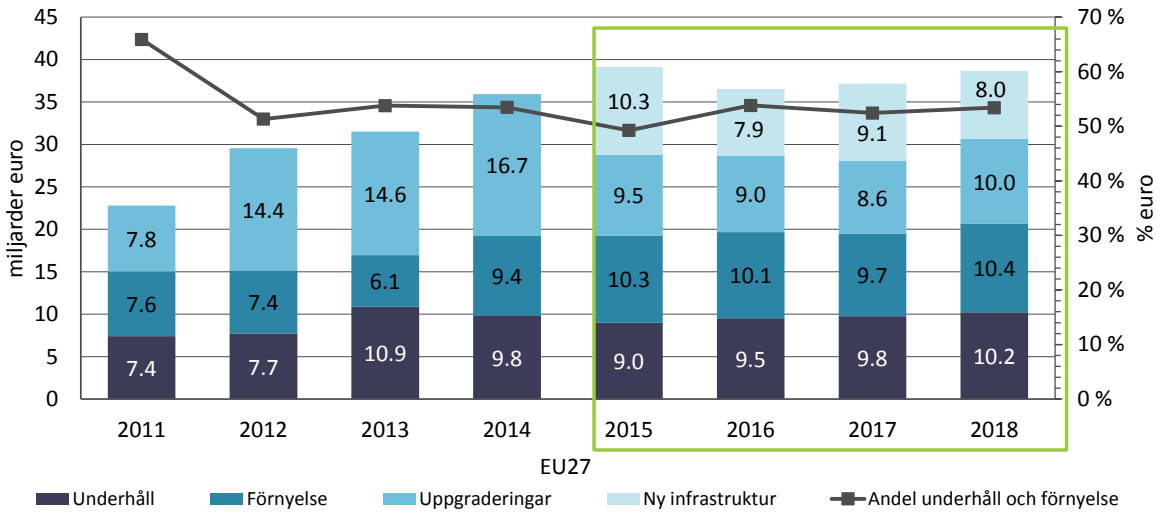
Vid överbelastning prioriterar medlemsstaterna vanligtvis de transporttjänster som omfattas av den allmänna trafikplikten, vilket är högsta prioritet i 13 länder, följt av internationell persontrafik (7 länder). Godstrafik (både inhemsk och internationell) ges sällan högsta prioritet.

För att åtgärda begränsningar i den operativa infrastrukturen och inkompatibilitet mellan nationella tågkontrollsystem, vilket utgör ett betydande hinder för driftskompatibiliteten, införde EU ett gemensamt europeiskt signalsystem – det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS). Enligt den europeiska genomförandeplanen för ERTMS[20] bör detta signalsystem införas på 15 682 kilometer spår fram till 2023. Än så länge har systemet installerats på 5 906 kilometer av den planerade spårlängden (motsvarande 38 %), vilket utgör 78 % av det mål som planerats till utgången av 2019.

6.3. Kostnader för och finansiering av infrastruktur

De totala kostnaderna för järnvägsinfrastruktur i EU27 uppgick till 38,7 miljarder euro under 2018, efter en topp på 39,1 miljarder euro 2015[21].

Diagram 9: Kostnader för infrastruktur och andelen underhåll och förnyelse (i miljarder euro, 2011–2018)



Källa: RMMS, 2020.

Under 2018

- uppgick de totala kostnader för underhåll och förnyelse som rapporterades för EU27 till 20,6 miljarder euro, dvs. 53 % av de totala kostnaderna (25,8 miljarder respektive 54 % för EU28), med stora variationer mellan länderna, och

[20] Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/6 av den 5 januari 2017 om den europeiska genomförandeplanen för det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg, EUT L 3, 6.1.2017, s. 6.

[21] EU28: från 49,5 miljarder euro 2015 till 47,5 miljarder euro 2018.

- utgjorde de nationella budgetarna i EU27 72,3 % av de totala kostnaderna för och investeringarna i infrastruktur, medan EU stod for en medfinansiering på 8,3 %, och 19,4 % kom från andra källor, däribland lån, finansiering med eget kapital och avgifter[22].

6.4. Järnvägstransporttjänsternas kvalitet

Järnvägstransport är fortfarande ett av de säkraste transportmedlen. Bilresor är nästan 50 gånger så riskfyllda som tågresor. Järnvägssäkerheten fortsatte att förbättras mellan 2015 och 2018 i EU27, trots en mindre ökning av antalet dödsfall och allvarliga skador under 2016[23].

Enligt den definition som används[24] försämrades den genomsnittliga punktligheten för den regionala och lokala persontrafiken något i EU27, från 93 % under 2015 till 90 % under 2018[25]. Den genomsnittliga punktligheten för långdistanståg och höghastighetståg för persontrafik sjönk från 85 % under 2015 till 79 % under 2018[26]. Den lokala och regionala persontrafikens genomsnittliga tillförlitlighet försämrades mellan 2015 och 2018, då andelen inställda tåg steg från 1,4 % till 1,9 %[27]. Den genomsnittliga tillförlitligheten för långdistanståg och höghastighetståg för persontrafik förbättrades mellan 2015 och 2018, och andelen inställda tåg minskade från 1,5 % till 1,3 %[28].

Den genomsnittliga punktligheten[29] för godstrafik i EU27 var 60,0 % för inhemsk trafik och 53,2 % för internationell trafik under 2018, då 7,3 % av de inhemska tågen och 11,0 % av de internationella tågen ställdes in[30].

6.5. Avtal om allmän trafik

Under 2018 stod passagerartransporter som omfattas av den allmänna trafikplikten i EU27 för i genomsnitt 60 % av de totala personkilometerna på järnväg (från 53 % under 2015[31]), varav omkring 98 % avsåg inhemsk trafik. När det gäller den inhemska trafiken täckte den allmänna trafikplikten mer regional trafik än långdistanstrafik.

22 EU28: 68,8 %, 6,6 % respektive 24,5 %.

23 Källa: Europeiska unionens järnvägsbyrås rapport om säkerhet och driftskompatibilitet för järnvägar (*Report on Railway Safety and Interoperability in the EU 2020*).

24 RMMS anser att ett persontåg är punktligt om det är försenat med fem minuter eller mindre.

25 EU28: i princip samma siffror.

26 EU28: från 84 % till 77 %.

27 EU28: från 1,6 % till 2,2 %.

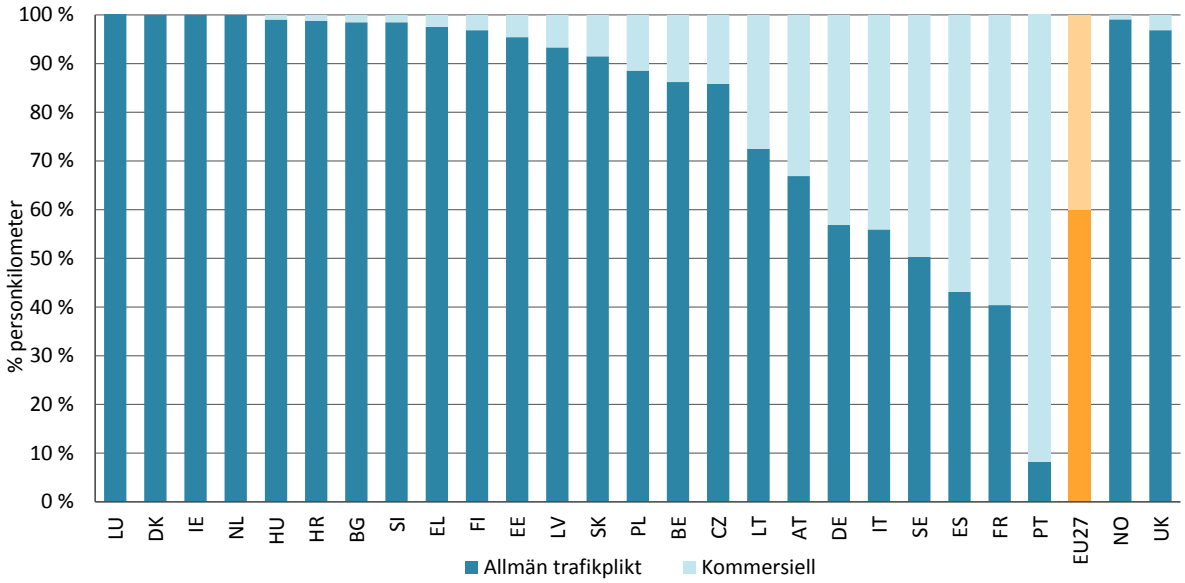
28 EU28: ökning från 1,7 % till 1,8 %.

29 RMMS anser att ett godståg är punktligt om det är försenat med 15 minuter eller mindre.

30 EU28: Den genomsnittliga punktligheten var 63,0 % för inhemsk trafik och 53,2 % för internationell trafik, medan 6,8 % av de inhemska tågen och 11,0 % av de internationella tågen ställdes in.

31 EU28: 66 % (en ökning från 60 % under 2015).

Diagram 10: Andel persontrafik som erbjuds inom den allmänna trafikplikten och andelen kommersiell persontrafik, efter land (i % personkilometer, 2018)



Källa: RMMS, 2020. Uppgifterna för BE, PT, EL och FR är uppskattningar. Uppgifter saknas för RO.

Konkurrensutsatt upphandling användes i endast 26 % av alla tjänster som omfattades av den allmänna trafikplikten under 2018 i EU27 (43 % i EU28), och nästan uteslutande i medlemsstater där marknaden avreglerades tidigare (Tyskland, Sverige och Förenade kungariket).

Ersättning för den allmänna trafikplikten är fortfarande en betydande inkomstkälla för järnvägsföretag i de flesta medlemsstater, även om ersättningsnivåerna för allmän trafikplikt per tågkilometer varierar kraftigt mellan länderna. Under 2018 uppgick ersättningen för allmän trafikplikt i EU27 till i genomsnitt 10,51 euro per tågkilometer (8,57 euro i EU28).

6.6. Tillståndsgivning

Totalt rapporterades 1 082 aktiva tillstånd för järnvägsföretag i EU27 under 2018 (1 126 i EU28). Tyskland rapporterade det högsta antalet (434) och Irland och Luxemburg det lägsta (2).

De genomsnittliga avgifterna för att erhålla ett tillstånd under 2018 (i förekommande fall) varierade mellan 37 500 euro i Portugal och 5 euro i Kroatien.

I Spanien, Polen och Förenade kungariket rapporterades den längsta genomsnittliga tiden för att erhålla ett tillstånd (mer än 100 dagar).

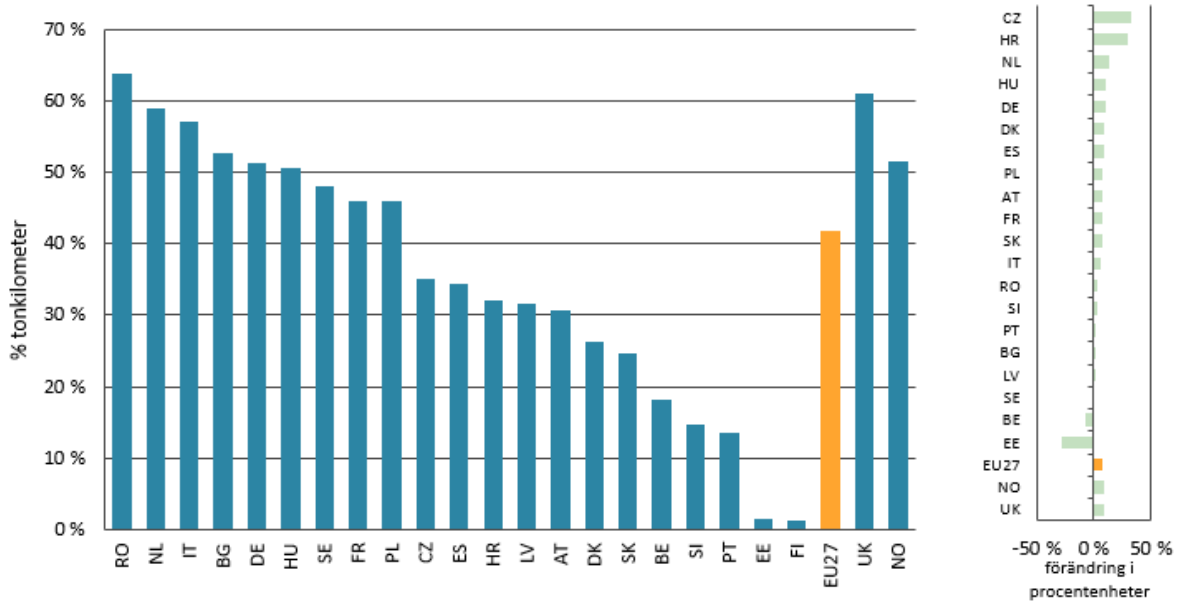
6.7. Grad av marknadsöppning och utnyttjande av tillträdesrätt

Den genomsnittliga marknadsandelen för konkurrenter på marknaden för godstransport på järnväg i EU27 ökade från 34 % till 42 % mellan 2015 och 2018[32]. Under 2018 fanns det nya operatörer som konkurrerade med de nationella aktörerna i alla länder utom Grekland, Irland,

[32] EU28: från 35 % till 43 %.

Litauen och Luxemburg – och i över hälften av dem låg marknadsandelen för konkurrenterna på över 30 %.

Diagram 11: Konkurrenters marknadsandel på marknaden för godstransport på järnväg efter land (uttryckt i % under 2018) samt förändringen i procentenheter (2015–2018)



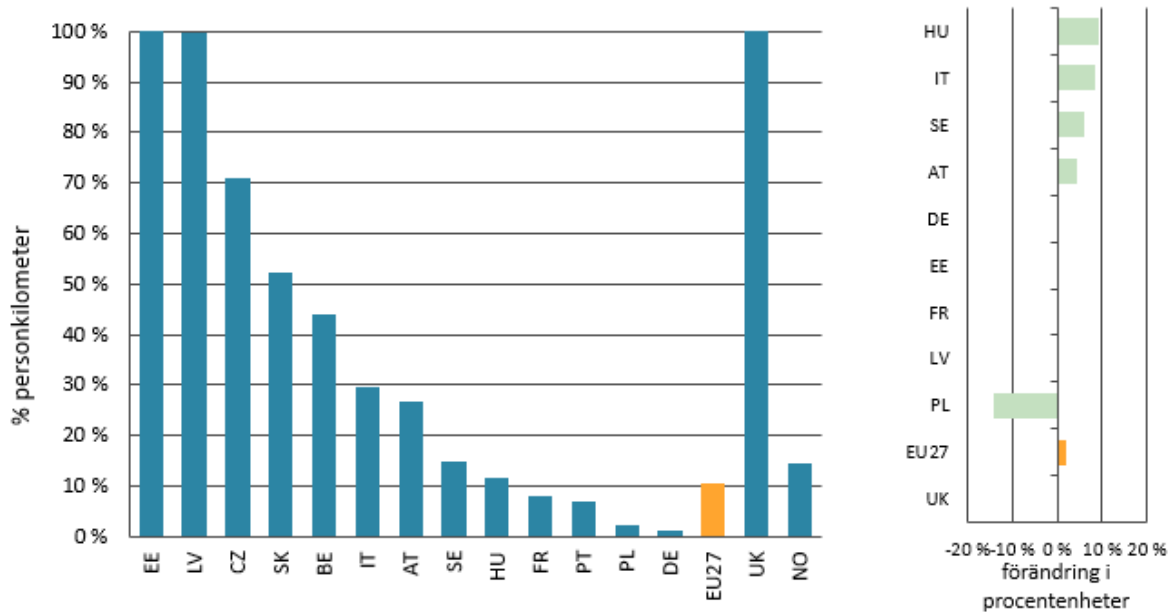
Källa: RMMS, 2020. I EL, IE, LT och LU finns en operatör med en marknadsandel på 100 %.

Obligatorisk konkurrensutsatt upphandling med fritt tillträde för avtal om allmän trafik på den inhemska marknaden för passagerartransporter infördes på EU-nivå först i samband med det fjärde järnvägspaketet. Det är för tidigt att se dess effekter på länder som inte hade öppnat sina marknader tidigare.

I genomsnitt hade konkurrenterna en marknadsandel på 10 % av de nationella kommersiella marknaderna för passagerartransporter i EU27 under 2018, en ökning med 2 procentenheter jämfört med 2015[33], och en marknadsandel på 16,2 % av de nationella marknaderna för passagerartransporter som omfattas av den allmänna trafikplikten, en nivå som är nästan densamma som under 2015 (en minskning med 0,5 procentenheter[34]).

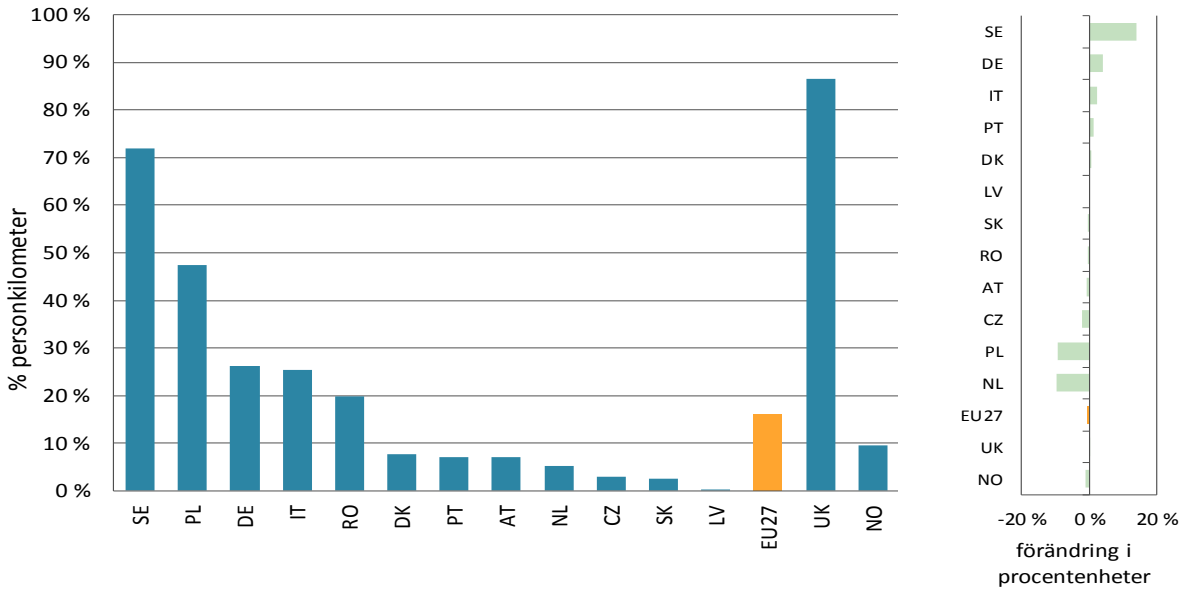
[33] EU28: 12 %, +2 procentenheter jämfört med 2015.
[34] EU28: 32 %, –2 procentenheter jämfört med 2015.

Diagram 12: Konkurrenters marknadsandel på marknaden för kommersiella passagerartransporter, efter land (uttryckt i % under 2018) samt förändringen i procentenheter (2015–2018)



Källa: RMMS, 2020. BG, DK, HR, FI, EL, LT, LU, SI och ES rapporterade inte några konkurrenter inom kommersiell trafik med en marknadsandel på minst 1 % för 2018. Det fanns inga tjänster på marknaden för kommersiella passagerartransporter i IE. Uppgifter saknas för NL och RO.

Diagram 13: Konkurrenters marknadsandel på marknaden för passagerartransporter som omfattas av den allmänna trafikplikten, efter land (uttryckt i % under 2018) samt förändringen i procentenheter (2015–2018)



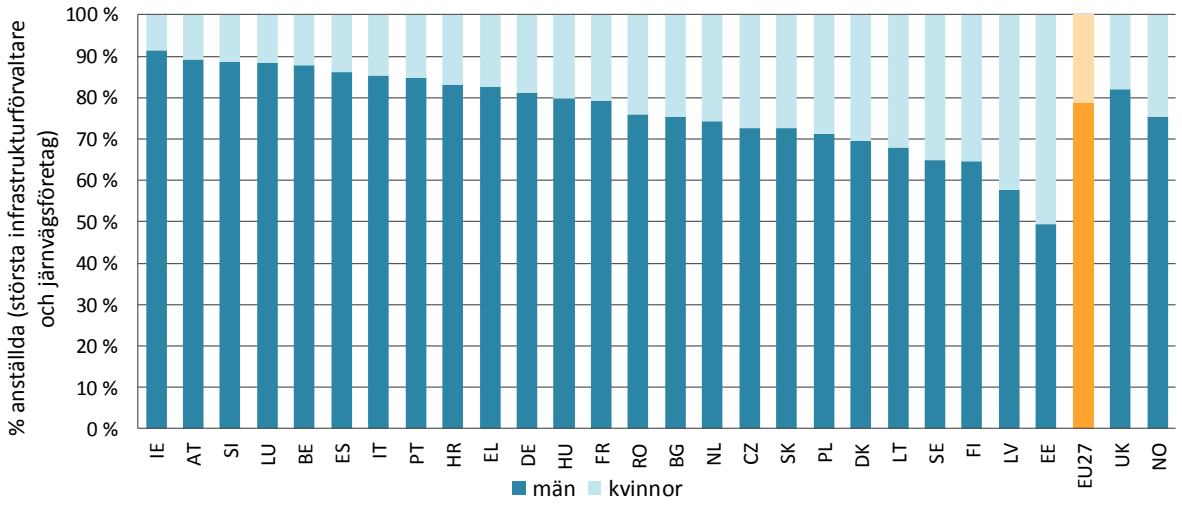
Källa: RMMS, 2020. Uppgifterna för PT för 2015 är en uppskattning. Inga konkurrenter på marknaden för passagerartransporter som omfattas av den allmänna trafikplikten rapporterades i BE, BG, HR, EE, FI, FR, EL, HU, IE, LT, LU, SI och ES.

6.8. Anställningsförhållanden och sociala villkor

Vid utgången av 2018 fanns lite över 916 000 anställda inom järnvägssektorn i EU27: runt 527 000 av dem vid järnvägsföretag (både hos de största operatörerna och hos alternativa operatörer) och 389 000 hos infrastrukturförvaltare[35].

Arbetskraften inom järnvägssektorn består till största delen av män; andelen anställda kvinnor är i genomsnitt endast 21 %. Andelen kvinnliga medarbetare varierar mellan 51 % i Estland och 9 % i Irland.

Diagram 14: Totalt antal anställda (största infrastrukturförvaltarna plus järnvägsföretag) efter kön (uttryckt i % under 2018)



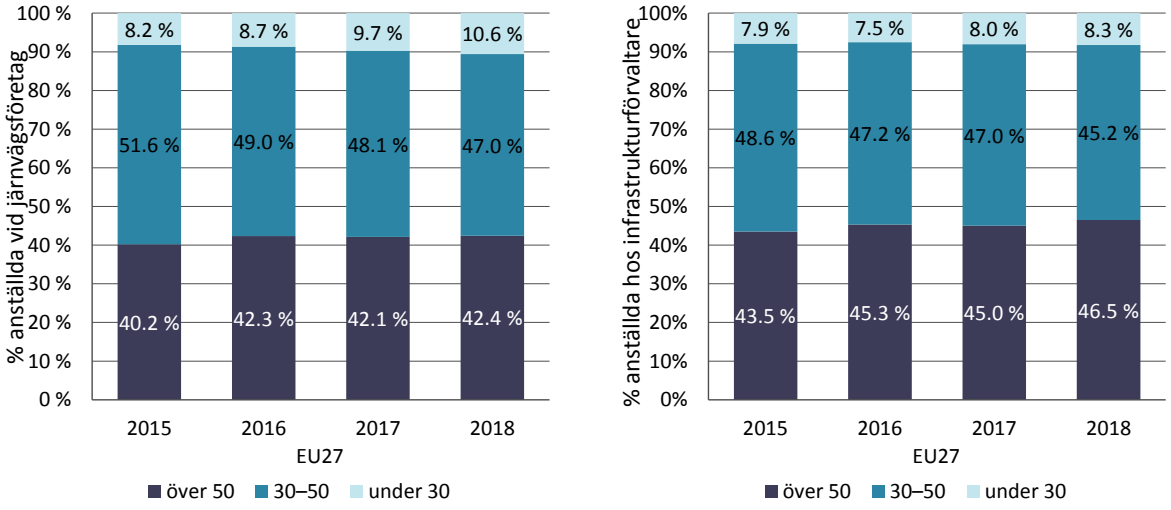
Källa: RMMS, 2020.

Andelen yngre anställda (under 30 år) vid järnvägsföretag har ökat i EU27, från 8,2 % under 2015 till 10,6 % under 2018[36]. Den åldrande arbetskraften är fortfarande bekymrande, särskilt när det gäller Spanien, Rumänien, Grekland, Bulgarien och Litauen, där mer än 50 % av arbetskraften 2018 var över 50 år. Infrastrukturförvaltarnas arbetskraft är i regel äldre än arbetskraften vid järnvägsföretagen, men andelen yngre anställda har även ökat mellan 2015 och 2018, från 7,9 % till 8,3 %.

[35] För EU28: lite över 1 034 000 anställda, varav omkring 600 000 vid järnvägsföretag och 434 000 hos infrastrukturförvaltare.

[36] EU28: 8,4 % respektive 10,6 %.

Diagram 15: Anställda efter åldersgrupp (uttryckt i % under 2015–2018)



Källa: RMMS, 2020. Uppgifter för 2015 fanns inte tillgängliga för järnvägsföretag i LV, LU, ES och SE. Uppgifter för 2015 fanns inte tillgängliga för infrastrukturförvaltare i ES, LU och LV.

Heltidsanställning är den vanligaste typen av anställning både hos infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag. Alla anställda hos infrastrukturförvaltare verkar ha fast anställning i Belgien, Danmark och Luxemburg, medan bara 89 % har fast anställning i Irland. Endast Sverige, Italien, Polen, Nederländerna, Tyskland och Norge rapporterade en andel fast anställda vid järnvägsföretag som var lägre än 95 %. Den lägsta andelen heltidsanställda bland infrastrukturförvaltarnas personal noterades i Nederländerna (83 %) och Belgien (88 %). Vid de största järnvägsföretagen fanns den lägsta andelen heltidsanställda i Belgien (86 %).

Endast ett fåtal medlemsstater rapporterade att de utnyttjade lärlingsutbildningar och praktikprogram, något som är vanligast i Österrike och Tyskland, både vad gäller järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare.

7. SLUTSATSER

Järnvägssektorn bidrar i hög grad till den ekonomiska och sociala sammanhållningen i EU27 och sysselsätter direkt mer än 900 000 människor samt transporterar runt 1,6 miljarder ton gods[37] och 7,1 miljarder passagerare[38] varje år.

En utökad användning av järnvägen är avgörande för att möta efterfrågan på mer hållbara transporter. Det skulle ha en betydande positiv inverkan när det gäller föroreningar och energiförbrukning och bidra till de ambitiösa utsläppsminskningar som föreskrivs i den europeiska gröna given.

Medan passagerarvolymerna på järnvägen har ökat konsekvent de senaste åren har ökningen av godsvolymer på järnväg varit mer ojämn. Tågrörelserna, både för persontåg och godståg, har förblivit stabila, samtidigt som efterfrågan på hållbara transportmedel har stigit i takt med allmänhetens medvetenhet om klimatförändringarna.

Trots denna positiva utveckling har järnvägstrafiken ännu inte nått sin fulla potential. Tågen

[37] Eurostat, EU27 utom BE, som har sekretessbelagt uppgifterna.
[38] Eurostat, EU27 utom BE, HU, NL och PL, som har sekretessbelagt uppgifterna.

behöver bli punktligare och mer tillförlitliga jämfört med andra transportmedel, och för det krävs ökad kundorientering och bättre användning av innovation. De måste även bli effektivare och billigare.

För att hjälpa sektorn hantera sina främsta marknadsutmaningar inriktar EU sina insatser på följande fyra mål:

1. En konkurrensutsatt marknad

   Genom rättvis tillgång till marknaden för alla operatörer kommer nya, multimodala erbjudanden att tillkomma, medan resenärerna och företagen får ökade valmöjligheter.

   Med marknadspelaren i det fjärde järnvägspaketet infördes därför konkurrensutsatt upphandling som standardförfarande för att tilldela avtal om allmän trafik, med en övergångsperiod fram till december 2023. Dessutom öppnades det för kommersiellt tillhandahållande av inhemsk persontrafik på järnväg, från och med 2021 års tidtabell. Kommissionen kommer att vara särskilt vaksam när det gäller övervakningen av ett korrekt införlivande och en korrekt tillämpning av det fjärde järnvägspaketet, för att se till att det når sin fulla potential på medellång sikt.

   Sund konkurrens mellan transportmedel bör också främjas, genom att varje transportmedel står för sina externa kostnader.

2. Förbättrad gränsöverskridande järnvägstrafik

   För att kunna öka andelen järnvägstransporter måste det bli smidigare att passera EU:s inre gränser. Att undanröja hinder i driftskompatibiliteten, införa ERTMS och se till att lämpligt rullande materiel samt lokförare finns tillgängliga är avgörande för att nå detta mål.

   På Europaparlamentets begäran inledde kommissionen en undersökning om gränsöverskridande långdistansförbindelser, med särskilt fokus på nattågtrafiken, och en rapport väntas i mitten av 2021.

3. Bättre järnvägsinfrastruktur

   För att säkerställa ett effektivt tillhandahållande av järnvägstransporttjänster krävs en välutvecklad infrastruktur, utan flaskhalsar och felande länkar. EU kommer att fortsätta sin utvecklingspolitik för infrastruktur genom det transeuropeiska transportnätet (TEN-T), med betydande finansiellt stöd för järnvägen som tillhandahålls genom Fonden för ett sammanlänkat Europa. Ett mer omfattande, högpresterande höghastighetsnät kommer att bli tillgängligt i slutet av 2030 i samband med slutförandet av större TEN-T-projekt.

   Järnvägssektorn får in stora belopp i offentliga medel. En växande marknad för gröna obligationer skulle kunna leda till ökad privat finansiering av hållbara investeringar. Genom taxonomiförordningen[39] och dess delegerade akter inrättas den ram och de kriterier som krävs för ett tydligt klassifikationssystem för att identifiera hållbara verksamheter.

[39] Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/852 av den 18 juni 2020 om inrättande av en ram för att underlätta hållbara investeringar och om ändring av förordning (EU) 2019/2088, EUT L 198, 22.6.2020, s. 13.

Ökade nivåer av överbelastning skapar flaskhalsar, särskilt längs de huvudsakliga järnvägskorridorerna, och större underhållsarbeten förhindrar en effektiv användning av nätet. Kommissionen stöder sektorns nya strategier för tilldelning av kapacitet och förvaltning baserat på sammanknutna digitala plattformar/verktyg och deras snabba genomförande.

4. Mer kundorientering

Järnvägstrafiken måste möta kundernas behov. Förbättrad punktlighet och tillförlitlighet samt bättre tillgång till tjänster i järnvägsanläggningar prioriteras för både persontrafik och godstrafik.

Passagerarnas rätt till information, assistans, fortsatt resa och ersättning måste garanteras för att öka nyttjandet av järnvägen. Kommissionens förslag att omarbeta förordning (EG) nr 1371/2007[40], om vilket en överenskommelse nåddes i oktober 2020 med Europaparlamentet och rådet, bör förbättra rättigheterna för passagerare med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet, klargöra reglerna om verkställande och hantering av klagomål samt säkerställa bättre skydd för passagerarna vid störningar under resan.

Järnvägskorridorerna är fortfarande i centrum för kommissionens politik för att förstärka godstrafiken. Utvärderingen av den rättsliga ramen för förordning (EU) nr 913/2010[41] lägger grunden för ytterligare lagstiftningsåtgärder.

Kommissionen ställer sig helt bakom initiativen för att förbättra effektiviteten och flexibiliteten i tågplaneprocessen, processen för hantering av oförutsedda händelser och samordningen av tillfälliga kapacitetsbegränsningar.

Att främja digitaliseringen är viktigt för att göra järnvägen mer attraktiv för företag. Den nya förordningen om elektronisk godstransportinformation (eFTI[42]) kommer att göra det möjligt för digitalt informationsutbyte mellan företag och myndigheter. Kommissionen planerar även att lägga fram ett förslag om ett europeiskt partnerskap för forskning och innovation på järnvägsområdet, som bygger vidare på det nuvarande gemensamma företaget Shift2Rail. Det framtida partnerskapet kommer att fokusera på att påskynda forskning och utveckling avseende innovativ teknik och operativa lösningar, med stöd av digitalisering och automatisering.

Europaåret för järnvägen 2021 kommer att ytterligare stödja insatser för att öka andelen passagerare och gods som transporteras via järnvägen, genom utbyte av kunskaper och bästa praxis.

---

40 Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer, EUT L 315, 3.12.2007, s. 14.

41 Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 av den 22 september 2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik, EUT L 276, 20.10.2010, s. 22.

42 Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1056 av den 15 juli 2020 om elektronisk godstransportinformation, EUT L 249, 31.7.2020, s. 33.