EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 30.7.2025
COM(2025) 439 final

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET

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

{SWD(2025) 239 final}

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET

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

1 HUVUDSAKLIGA IAKTTAGELSER

En tillförlitlig övervakning av järnvägsmarknaden är grundläggande för att förstå marknadsutvecklingen och fatta välgrundade politiska beslut.

Denna rapport omfattar uppgifter fram till 2022, men senare utveckling inom sektorn beaktas även i de fall uppgifter finns tillgängliga.

Flera iakttagelser kan göras för 2018–2022, varav de främsta anges här:

- **Persontrafik**: Under covid-19-pandemin minskade persontrafiken kraftigt, närmare bestämt med 46 % från 2019 till 2020. Detta följdes av en stark återhämtning: i EU-27 uppgick persontrafiken på järnväg till sammanlagt 395,5 miljarder passagerarkilometer 2022, vilket endast var något under 2019 års 411,8 miljarder passagerarkilometer.

- **Godstrafik**: För godstrafiken på järnväg, som mäts i tonkilometer, var minskningen 2020 något mindre (–8 % jämfört med 2019), eftersom godstrafiken behövdes för att tillhandahålla kritiska tjänster till ekonomin även under pandemin. Under 2022 nådde den totala godstrafiken nästan upp till samma nivå som före pandemin, med 416 miljarder tonkilometer.

- **Andelen tågresenärer**: När det gäller persontrafiken på land i EU-27 ökade andelen tågresenärer något, från 7,8 % 2018 till 8,1 % 2022, trots en betydande minskning – med 2,4 procentenheter – 2020 på grund av pandemin.

- **Höghastighetsjärnväg**: Höghastighetsnätet i EU-27 byggdes ut med nästan 1 100 km från 2018 till 2022, till 12 015 km. Detta är ett resultat av ett långsiktigt åtagande att främja sektorn för höghastighetsjärnväg, som har visat sin förmåga att konkurrera effektivt med andra transportsätt.

- **Sysselsättningen inom järnvägssektorn**: År 2022 var omkring 900 000 personer anställda inom järnvägssektorn i EU-27 – en liten minskning jämfört med 2018.

- **Marknadsandelen för nya aktörer**: Under 2022 innehade nya aktörer en marknadsandel på 49 % för godstrafik på järnväg (en ökning från 39 % 2018) och 21 % för persontrafik inom ramen för den allmänna trafikplikten (+8 procentenheter jämfört med 2018). Konkurrensen inom den kommersiella persontrafiken ökade också, och här lyckades nya aktörer nå en marknadsandel på 12,6 % (+6,6 procentenheter).

- **Järnvägsutgifter**: De totala utgifterna för järnvägen 2022 (infrastrukturutgifter + ersättning för allmän trafikplikt) uppgick till 178,31 euro per invånare i EU-27, vilket

motsvarar en nominell ökning på 29 % sedan 2018. En stor del av denna ökning torde dock vara en återspegling av inflationen.

2 METOD

Detta är den nionde utgåvan av den övervakningsrapport om 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]. Den nionde rapporten fokuserar främst på utvecklingen mellan 2018 och 2022, men hänvisar även till trender och politisk utveckling från rapporteringsperiodens slut och fram till utarbetandet av denna rapport.

Utöver de uppgifter avseende övervakning av järnvägsmarknaden som EU:s medlemsstater och Norge lämnat in, bygger den här rapporten även på uppgifter från den statistiska pocketutgåvan *EU transport in figures*[3], rapporter från Europeiska unionens järnvägsbyrå[4], Eurostat[5], statistik som samlats in av organisationer inom olika sektorer samt presentationer och studier. I de avsnitt i rapporten där förordningen om övervakning av järnvägsmarknaden är den enda källan bedöms utvecklingen under 2018–2022 för att säkerställa uppgifternas jämförbarhet. När andra källor används presenteras även utvecklingen under en längre period.

Aggregerade uppgifter och medelvärden avser de nuvarande EU-medlemsstaterna (EU-27)[6].

3 JÄRNVÄGEN OCH HÅLLBARHETEN

Järnvägstransporterna har minskat sina direkta växthusgasutsläpp nästan oavbrutet sedan 1990. Samtidigt stod järnvägen under 2022 för omkring 16,6 % av alla godstransporter och 8,1 % av alla persontransporter med samtliga transportsätt inom EU. Transportsektorn (inklusive internationell luftfart och sjöfart) står för en fjärdedel av de totala växthusgasutsläppen i EU-27. Inom transportsektorn stod järnvägstrafiken endast för 0,3 % av växthusgasutsläppen från alla transportsätt i EU-27. Transportsektorn stod för 31,0 % av den totala slutliga energianvändningen i EU-27 2022. Inom transportsektorn stod järnvägstrafiken endast för 0,6 % av den slutliga energianvändningen. För att uppfylla målen i den europeiska gröna given krävs det att järnvägstrafiken får en större andel av person- och godstransporterna.

[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] https://transport.ec.europa.eu/facts-funding/studies-data/eu-transport-figures-statistical-pocketbook/statistical-pocketbook-2024_sv

[4] https://www.era.europa.eu/library/documents-regulations/corporate-publications

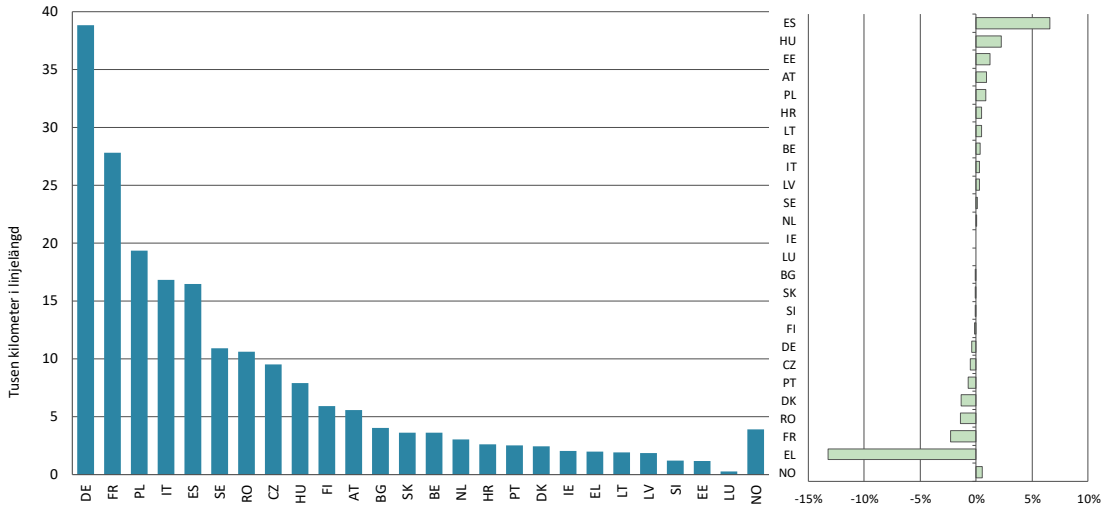
[5] https://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/database

[6] Norge deltar i övervakningen av järnvägsmarknaden, men uppgifter för Norge ingår inte i de genomsnittliga och totala uppgifterna för EU.

4 EU:S JÄRNVÄGSNÄT

Den totala linjelängden på EU-27:s järnvägsnät var under 2022 cirka 202 131 km – en liten ökning på 0,1 % jämfört med 2018. Omkring 57 % av nätet har elektrifierats, vilket motsvarar en ökning med 1,4 % sedan 2018.

Figur 1: Längd på nationella nätverk per land (tusen kilometer i linjelängd, 2022) och relativ förändring (2018–2022)



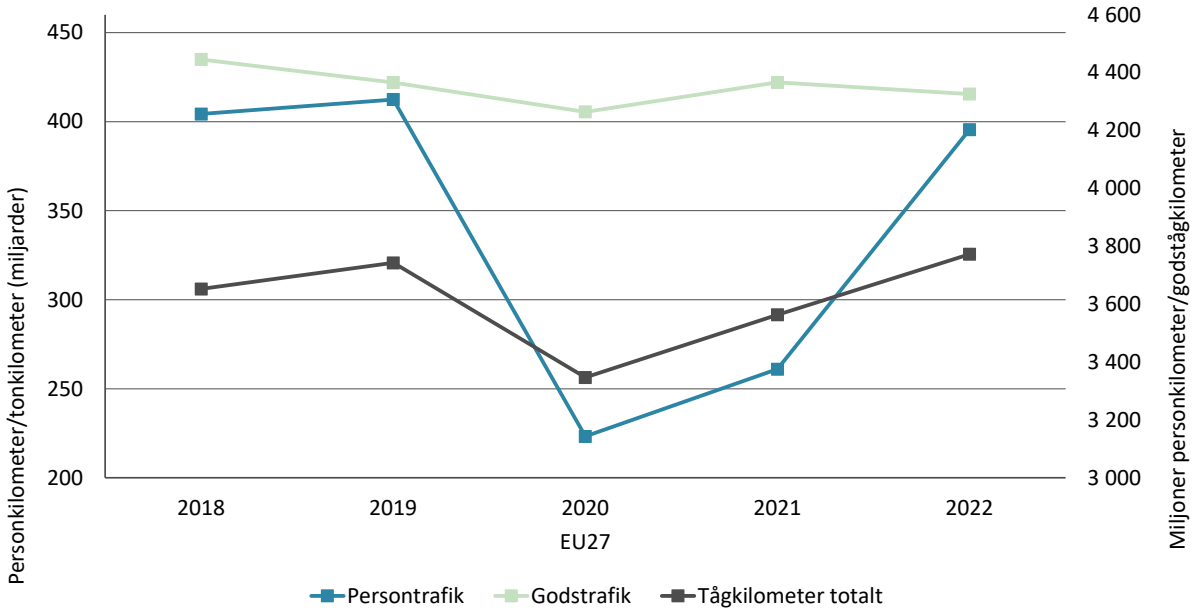
Källa: Eurostat, 2024 (https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ttr00003/default/table?lang=en&category=t_rail).

EU:s höghastighetsnät omfattade 12 015 km i slutet av 2022, vilket är en ökning med 10,4 % sedan 2018. Strategin för hållbar och smart mobilitet innehåller ambitiösa mål för höghastighetstrafik på järnväg, som bör leda till en fördubbling av trafikvolymerna fram till 2030 och en tredubbling fram till 2050 jämfört med referensåret 2015.

5 JÄRNVÄGSTRAFIKENS UTVECKLING

Efter ett årtionde med måttlig tillväxt sågs en omfattande nedgång av antalet tågkilometer i EU (både för person- och godstrafik) under covid-19-pandemin. Under 2020 minskade godstrafiken med 8 % i tågkilometer jämfört med 2019, medan persontrafiken minskade med hela 46 %. År 2021 hade godsvolymerna dock återhämtat sig helt och låg på samma nivåer som 2019, innan de åter minskade något 2022. När det gäller persontrafiken hade denna 2022 återhämtat sig till 96 % av nivån före pandemin och uppgick till 395 miljarder passagerarkilometer.

Figur 2: Passagerar- och godsvolymer (personkilometer, tonkilometer och tågkilometer, 2018–2022)

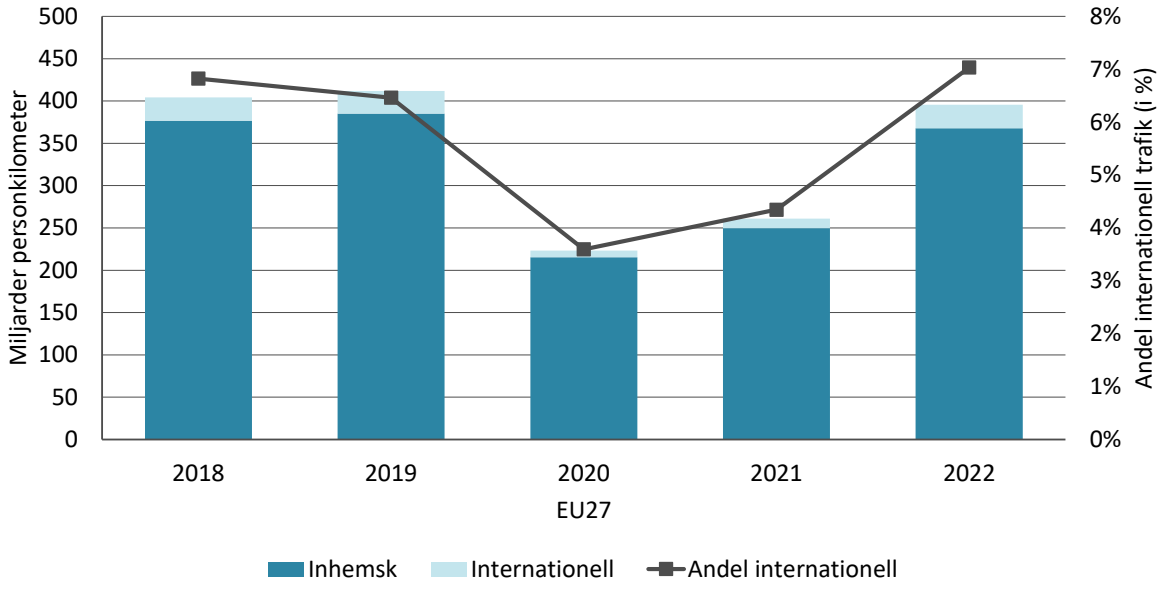


Källa: Övervakningen av järnvägsmarknaden, 2022.

Under 2022 transporterades omkring 1,5 miljarder ton gods och 6,6 miljarder passagerare på järnväg, vilket var en återhämtning från den kraftiga nedgången under covid-19-pandemin.

Den inhemska persontrafiken fortsatte att dominera och stod för över 93 % av alla passagerarkilometer i EU-27. Pandemin stärkte ytterligare den övervägande inhemska karaktären hos persontrafiken på järnväg. Före krisen stod den internationella persontrafiken för omkring 7 % av den totala järnvägstrafiken, men denna andel minskade till mindre än 4 % under 2020 på grund av reserestriktionerna. År 2022 hade andelen internationell persontrafik på järnväg återhämtat sig till 7 %.

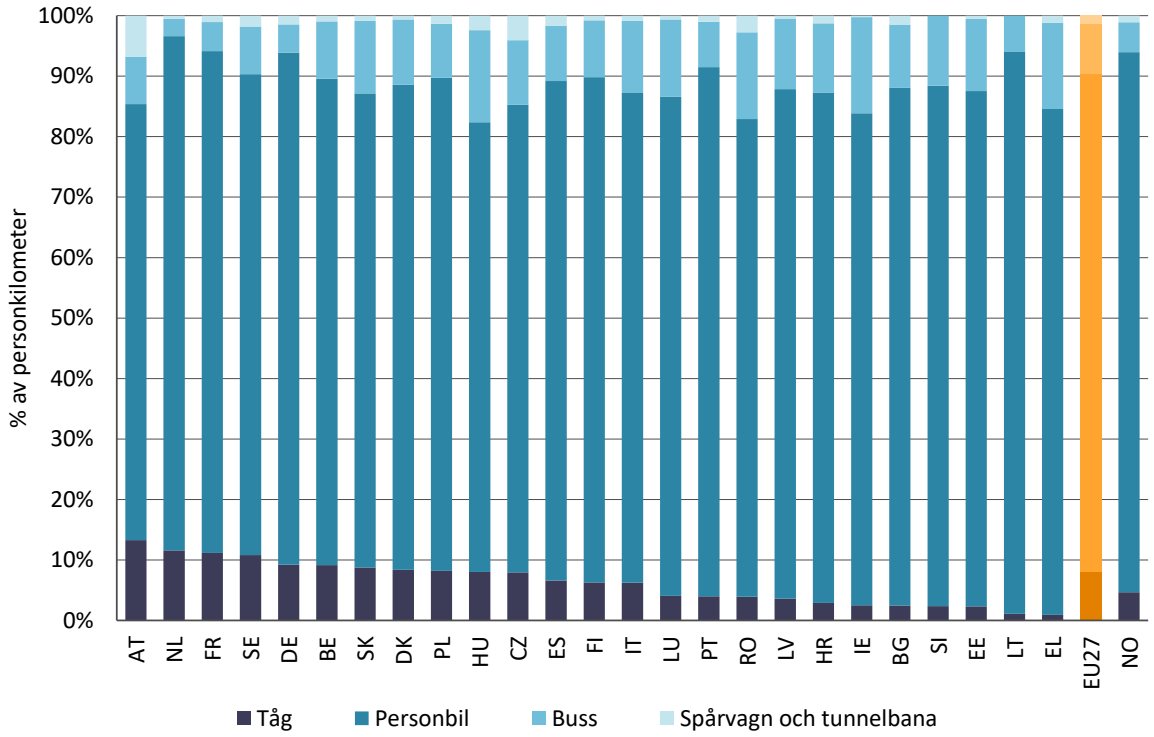
Figur 3: Utvecklingen för persontrafikvolymerna på järnväg (inhemsk trafik, internationell trafik samt andel internationell trafik av den totala trafiken) (miljarder personkilometer, 2018–2022)



Källa: Övervakningen av järnvägsmarknaden, 2022.

Under 2020 minskade EU-invånarnas genomsnittliga benägenhet att resa med järnväg kraftigt till 500 passagerarkilometer per invånare och år, jämfört med 934 km 2019. År 2022 hade en viss återhämtning skett, till 888 km per invånare. Järnvägens andel av trafiken, som uppgick till 7,8 % 2019, minskade med 2,4 procentenheter 2020 då fler valde att resa med personbil. Denna siffra steg dock till 8,1 % 2022 – vilket är en högre nivå än före pandemin – samtidigt som biltrafiken förblev det dominerande transportsättet, med 82,4 %.

Figur 4: Persontrafik på land fördelad på olika transportsätt efter land (i % under 2022)

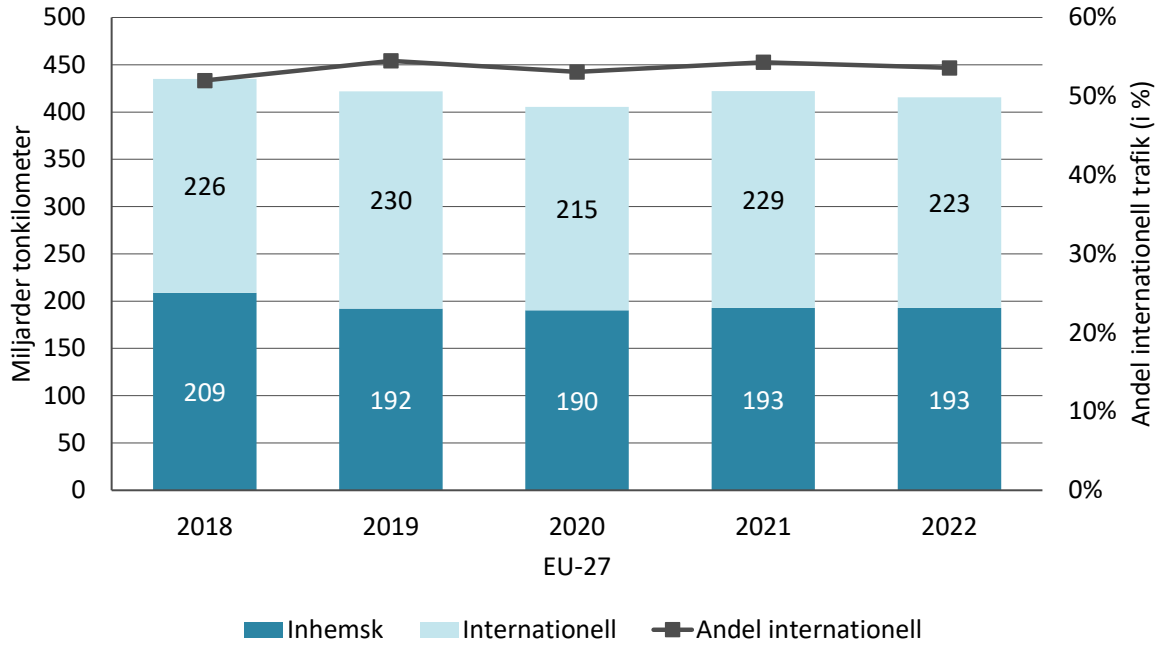


Källa: Eurostat, 2024 (https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tran_hv_ms_psmod/default/table?lang=en&category=tran.tran_hv_ms).

Den totala godstrafiken på järnväg i EU-27 minskade från 422 miljarder tonkilometer 2019 till 405 miljarder tonkilometer 2020 på grund av pandemin. År 2022 hade den nästan återhämtat sig och uppgick till 416 miljarder tonkilometer, vilket är nära den nivå som rådde före pandemin.

Andelen internationella godstransporter på järnväg höll sig genomgående över 50 % under hela perioden, med en topp på 55 % 2019 och en stabilisering till 54 % 2022. Denna stabilitet står i kontrast till pandemins mer uttalade effekter på den internationella persontrafiken på järnväg.

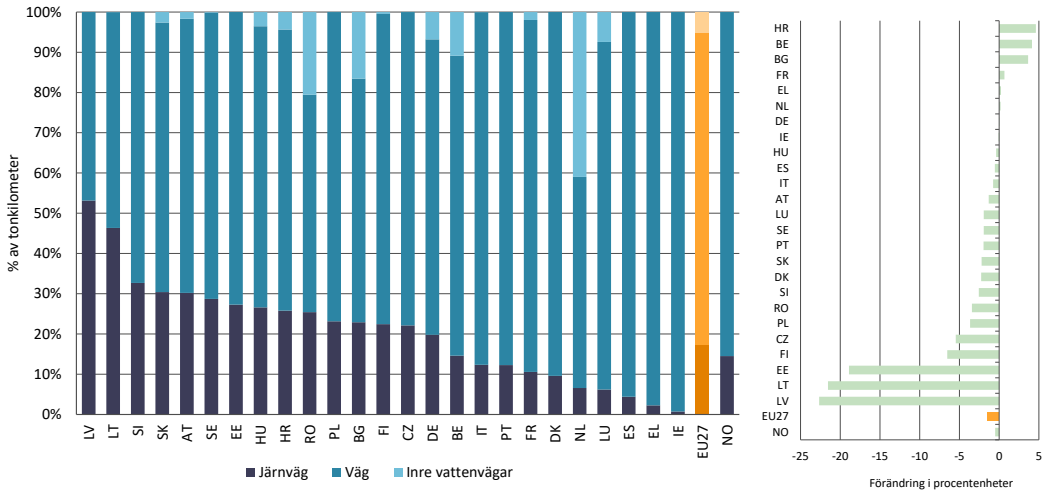
Figur 5: Utvecklingen för godstrafikvolymerna på järnväg (inhemsk trafik, internationell trafik samt andel internationell trafik av den totala trafiken) (miljarder tonkilometer, 2018–2022)



Källa: Övervakningen av järnvägsmarknaden, 2022.

Mellan 2018 och 2022 var vägtransporter fortfarande det dominerande transportsättet för gods i EU-27 och översteg genomgående 75 % av den totala andelen av godstransporter på land räknat i tonkilometer, med en topp på 77,7 % 2022. Under samma period minskade järnvägstransporternas andel från 18,7 % till 17,2 %, vilket tyder på en fortsatt övergång till vägtransporter, även om siffrorna för intermodala järnvägstransporter var mer positiva i relativa termer än för transporter av bulkmaterial och enstaka vagnslaster. Den övergripande nedgången var särskilt uttalad i Lettland, Estland och Litauen, där godsvolymerna minskade betydligt på grund av det minskade utbytet med Ryssland.

Figur 6: Godstrafik på land fördelad på olika transportsätt efter land (i % under 2022) samt förändringen i procentenheter för järnvägstransport (2018–2022)



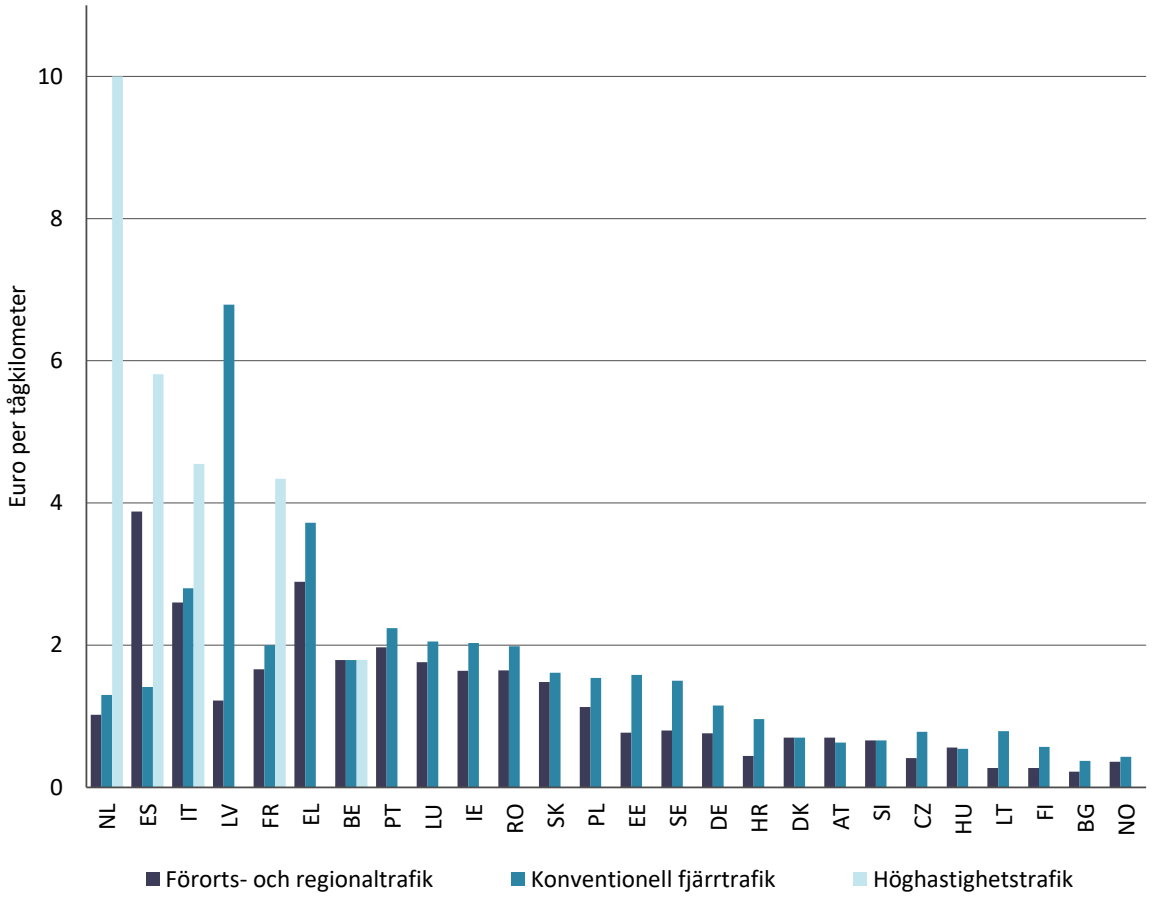
Källa: Eurostat, 2024 (https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tran_hv_ms_frmod/default/table?lang=en&category=tran.tran_hv_ms).

6 UTVECKLINGEN AV RAMVILLKOREN FÖR JÄRNVÄGSSEKTORN

6.1 Uttag av infrastrukturavgifter

År 2022 förblev avgifterna för tillträde till järnvägsspår för höghastighetståg (exklusive påslag) högre än för annan persontrafik i alla länder där sådana avgifter togs ut. Tillträdesavgifterna för höghastighetståg var dock i allmänhet lägre 2022 än 2018 i de medlemsstater som hade höghastighetsnät.

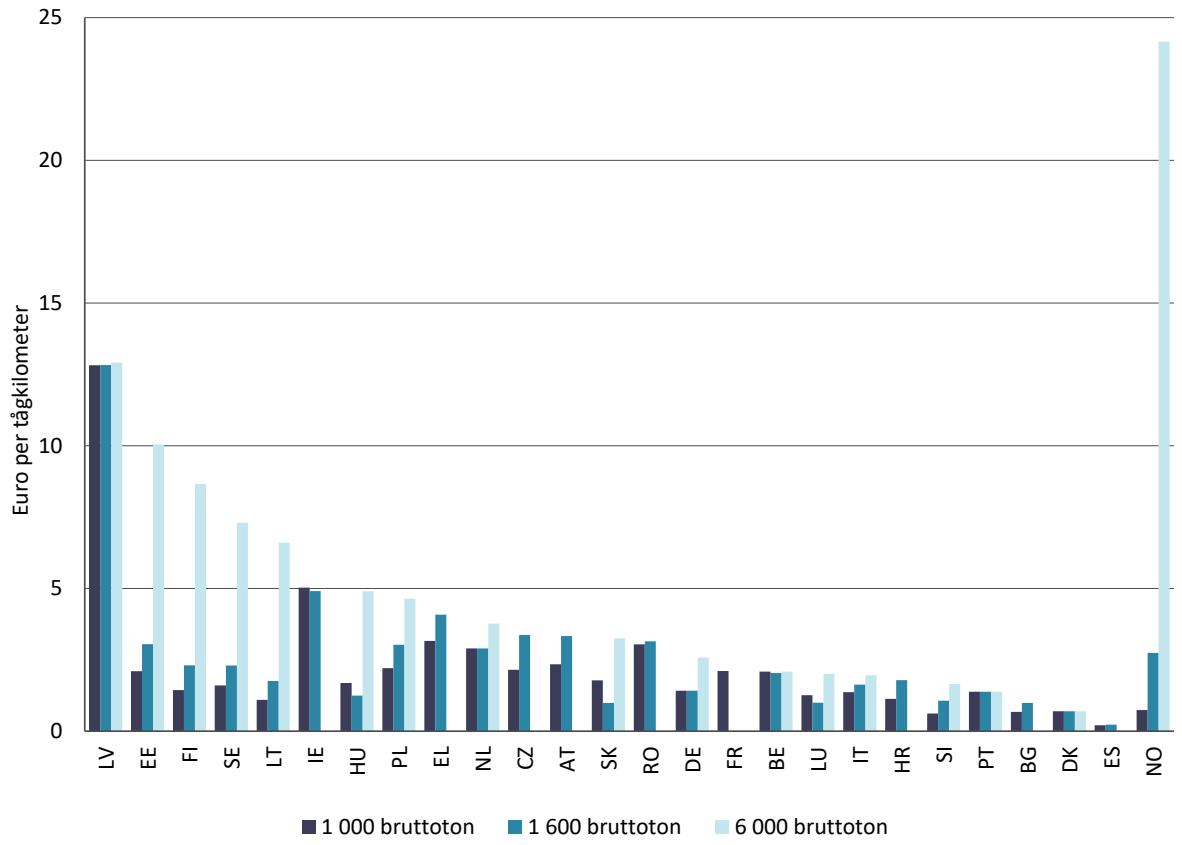
Figur 7: Tillträdesavgifter (exklusive påslag) för olika kategorier av persontåg, efter land (i euro per tågkilometer, 2022)



Källa: Övervakningen av järnvägsmarknaden, 2022.

Avgifterna för godståg (exklusive påslag) övervakas utifrån tre olika maximala tågvikter (1 000, 1 600 och 6 000). I de flesta medlemsstater ökar tillträdesavgifterna i takt med tågstorleken, men inte nödvändigtvis i förhållande till tågvikten.

Figur 8: Tillträdesavgifter (exklusive påslag) för olika kategorier av godståg, efter land (i euro per tågkilometer, 2022)



Källa: Övervakningen av järnvägsmarknaden, 2022.

För att mildra de ekonomiska effekterna av covid-19-pandemin antogs förordning (EU) 2020/1429 i oktober 2020. Genom denna blev det möjligt för medlemsstaterna att tillfälligt avstå från, minska eller senarelägga tillträdesavgifterna[7]. Denna åtgärd innebar en väsentlig ekonomisk lättnad för järnvägsföretagen, särskilt dem som ägnade sig åt persontransporter, med tanke på de minskade trafikvolymerna. Förordningen, som ursprungligen var avsedd att endast gälla under en begränsad period, fick sin giltighetstid förlängd fyra gånger, och den upphörde slutligen att gälla den 31 december 2022. Den spelade en avgörande roll för att upprätthålla järnvägstrafiken under pandemin och stödja sektorns återhämtning när persontrafiken på nytt började öka.

6.2 Tilldelning av kapacitet och begränsningar i infrastrukturen

Under 2022 hade järnvägsnätet i EU-27 en sammanlagd användningsnivå (gods- och persontåg) på 18 700 tågkilometer per linjekilometer, vilket är något högre än före pandemin (18 100 år 2018). Persontågen stod för 79 % av denna användning.

Den totala längden spår som förklarades överbelastade i EU-27 ökade kraftigt mellan 2018 och 2020, men minskade något 2022 till 6 711 km, inklusive 3 523 km godskorridorer. Den kraftiga

[7] 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).

ökningen från 2018 års nivåer berodde till stor del på att Italiens kriterier för överbelastning ändrades.

Vid överbelastning prioriterar medlemsstaterna oftast de tjänster som tillhandahålls inom ramen för allmän trafikplikt, följt av internationell persontrafik, medan godstrafiken sällan prioriteras högst[8].

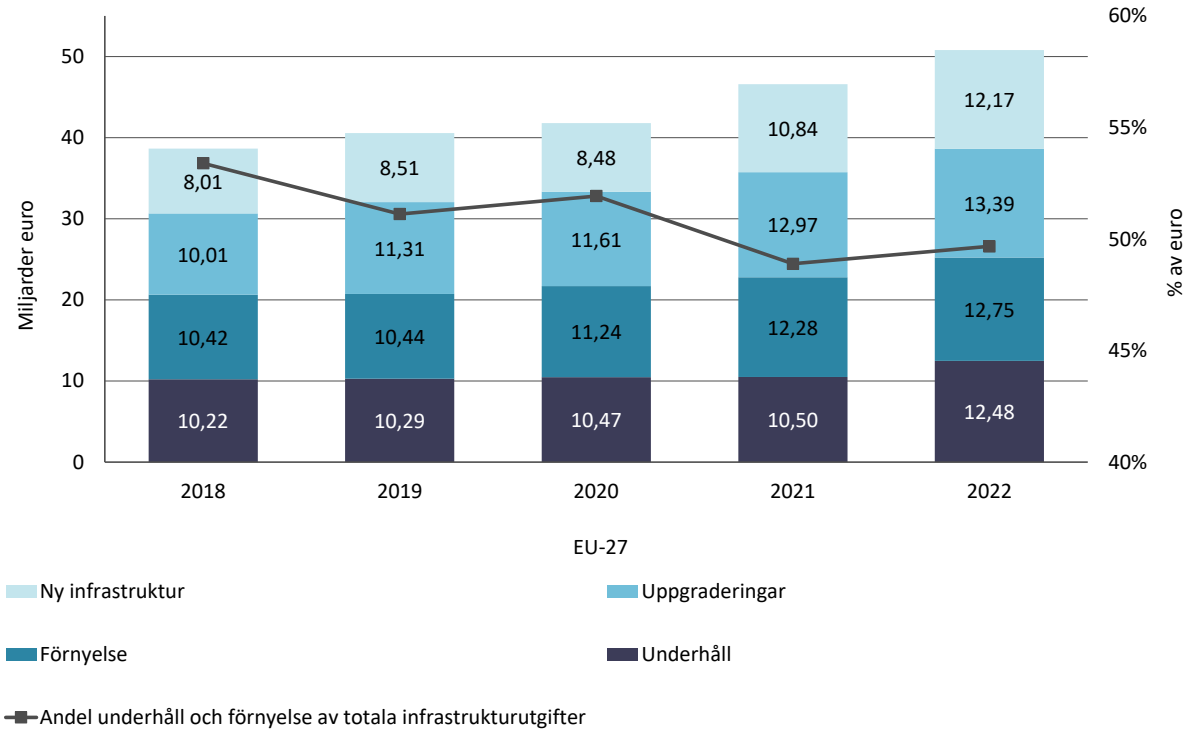
För att främja en effektivare användning av nätet och åtgärda oförenligheten mellan nationella äldre tågkontrollsystem håller det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS) på att införas som ett gemensamt europeiskt signalsystem. Vid tidpunkten för offentliggörandet av denna rapport har omkring 14 % av stomnätet utrustats med ERTMS, och avtal har ingåtts för ytterligare 19 %. Framsteg har visserligen gjorts, men införandet släpar dock efter de ursprungliga målen. Därför krävs ytterligare ansträngningar för att påskynda genomförandet.

6.3 Utgifter för infrastruktur och finansiering

I EU-27 ökade de nominella infrastrukturutgifterna från 38,7 miljarder euro 2018 till 50,8 miljarder euro 2022. Under 2022 fördelades utgifterna relativt jämnt mellan följande kategorier: 25 % lades på underhåll, 25 % på förnyelse, 26 % på uppgraderingar och 24 % på investeringar i ny infrastruktur. Trots den starka nominella tillväxten innebär den höga inflationen under perioden att ökningen i reala termer inte är lika stor. Efter en justering till 2018 års prisnivåer framgår det att den faktiska tillväxten var mer måttlig och uppgick till omkring 5 % i reala termer.

[8] Sammanlagt rapporterade 14 länder att de prioriterade trafik inom ramen för allmän trafikplikt vid överbelastning. I praktiken kan dock avvikelser förekomma vid vissa tidpunkter eller på grund av lokala förhållanden.

Figur 9: Infrastrukturutgifter och andelen underhåll och förnyelse (i miljarder euro, 2018–2022)



Källa: Övervakningen av järnvägsmarknaden, 2022.

Under 2022 uppgick de totala utgifterna för underhåll och förnyelse till 25,2 miljarder euro i EU-27, vilket motsvarar 50 % av de totala infrastrukturutgifterna, med betydande skillnader mellan länderna. Nationella budgetar förblev den främsta källan till finansiering och stod för 70 % av de totala utgifterna för järnvägsinfrastruktur. EU:s samfinansiering stod för 8 % medan de återstående 22 % kom från andra källor, såsom lån, finansiering med eget kapital och avgifter.

6.4 Järnvägstransporttjänsternas kvalitet

Säkerheten är fortfarande en prioriterad fråga för det gemensamma europeiska järnvägsområdet, och Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA) fortsätter att övervaka framstegen när det gäller säkerhet och driftskompatibilitet. I ERA:s rapport från 2024[9] bekräftas återigen att de europeiska järnvägarna är ett av de säkraste transportsätten. Jämfört med tågresor är dödligheten vid bilresor nästan 84 gånger högre och vid bussresor 7,3 gånger högre.

Den genomsnittliga punktligheten för regional och lokal persontrafik[10] i EU-27 var 90 % 2022, vilket var en minskning från 94 % 2020 men fortfarande högre än före pandemin. Punktligheten

[9] *Report on Railway Safety and Interoperability in the EU 2024* (https://www.era.europa.eu/content/report-railway-safety-and-interoperability-eu-2024).

[10] Inom övervakningen av järnvägsmarknaden anses ett persontåg vara punktligt om det är försenat med högst fem minuter.

för persontrafik med fjärrtåg och höghastighetståg minskade till 87 % 2022, jämfört med 93 % 2020.

När det gäller tillförlitligheten[11] ökade andelen inställda regionala och lokala tåg från 1,9 % 2018 till 4,4 % 2022. För fjärrtrafik och höghastighetstrafik ökade inställningarna från 1,3 % 2018 till 4,9 % 2022. Tillförlitligheten påverkas bland annat av personalbrist, åldrande infrastruktur och eftersläpningar i underhållet.

För godstransporterna på järnväg var den genomsnittliga punktligheten[12] för inhemsk trafik i EU-27 56 % 2022, medan den för internationell godstrafik låg på 42 %. Andelen inställda inhemska godståg uppgick till 8,1 % 2022, medan 14,5 % av de internationella tågen ställdes in.

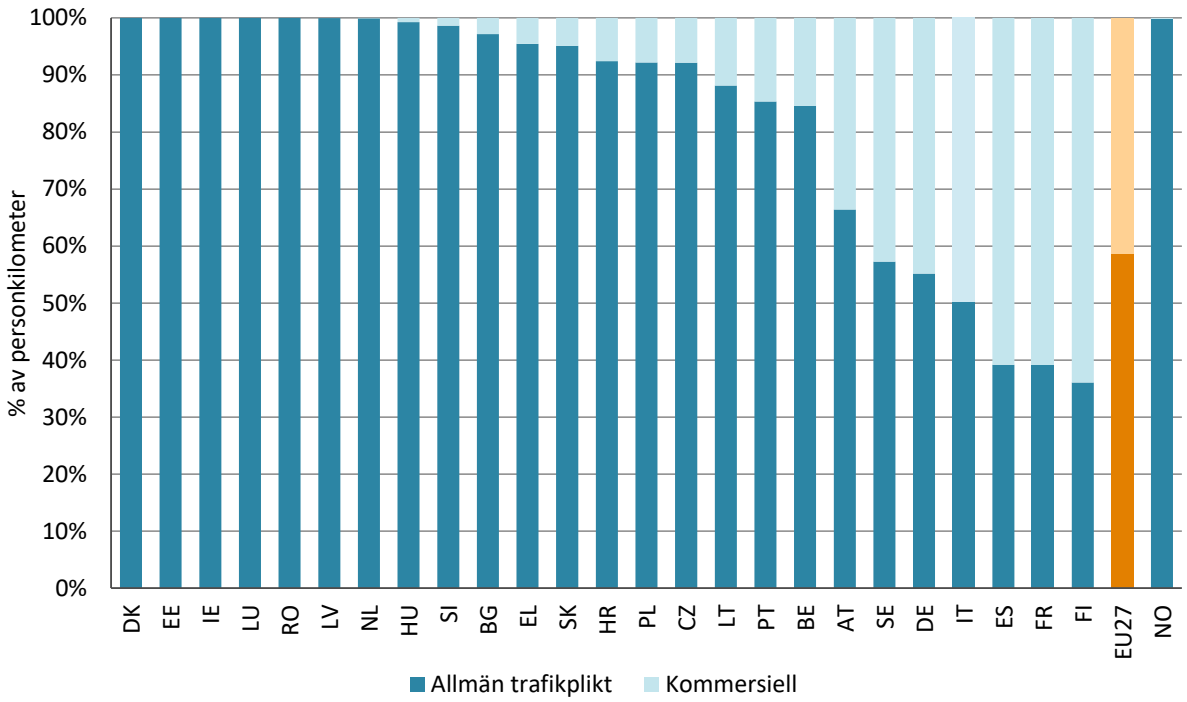
6.5 Avtal om allmän trafik

Under 2022 stod persontrafik som omfattas av allmän trafikplikt i genomsnitt för 58,7 % av det totala antalet passagerarkilometer i EU-27, jämfört med 66 % 2020. Denna minskning återspeglar en successiv övergång till en mer konkurrensutsatt järnvägsmarknad. Nära nog all persontrafik omfattades av den allmänna trafikplikten i Danmark, Estland, Irland, Lettland, Luxemburg, Nederländerna och Rumänien. Den allmänna trafikplikten rör nästan uteslutande inhemsk trafik: under 2022 utgjordes 99,1 % av alla passagerarkilometer som omfattades av allmän trafikplikt av inhemska resor, och regionaltåg var vanligare än fjärrtåg i detta sammanhang.

De kommersiella aktörernas marknadsandel ökade mellan 2018 och 2022. Inom kommersiell persontrafik innehade konkurrenter en marknadsandel på 12,6 % 2022, jämfört med 6 % 2018. På marknaden för allmän trafikplikt ökade konkurrenternas andel till 21 % 2022, vilket är 8 procentenheter mer än 2018.

[11] Definieras som andelen inställda tåg.
[12] Inom övervakningen av järnvägsmarknaden anses ett godståg vara punktligt om det är försenat med högst 15 minuter.

Figur 10: Andel persontrafik som omfattas av allmän trafikplikt och andel kommersiell persontrafik, efter land (i % personkilometer, 2022)



Källa: Övervakningen av järnvägsmarknaden, 2022.

Av de 231 miljarder passagerarkilometer som omfattades av allmän trafikplikt i EU-27 2022 tillryggalades 29 % inom tjänster som hade upphandlats genom konkurrensutsatt upphandling. I likhet med tidigare år genomfördes huvuddelen av de konkurrensutsatta upphandlingarna för passagerartrafik i två av de länder som tidigt avreglerade sina tjänster: Tyskland (81 %) och Sverige (13 %). Ersättning för allmän trafikplikt är fortfarande en betydande inkomstkälla för järnvägsföretag i de flesta EU-medlemsstater.

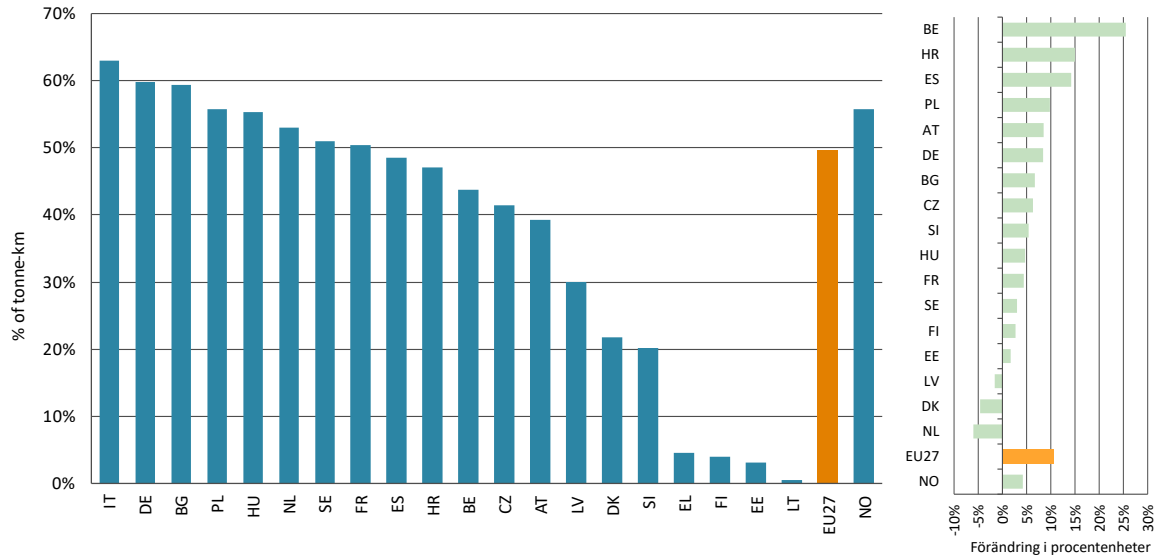
6.6 Tillståndsgivning

År 2022 rapporterades totalt 1 202 aktiva järnvägstillstånd i EU-27, jämfört med 1 192 under 2020. Tyskland rapporterade fortsatt det högsta antalet aktiva tillstånd. Där hade 490 järnvägsföretag beviljats tillstånd, följt av Polen med 126 företag och Tjeckien med 109.

6.7 Grad av marknadsöppning och utnyttjande av tillträdesrätt

Under 2022 nådde nya aktörer inom godstransport på järnväg en marknadsandel på 49 % i EU-27. Detta var en fortsättning på den uppåtgående trend som pågått från 2018, då motsvarande siffra var 39 %.

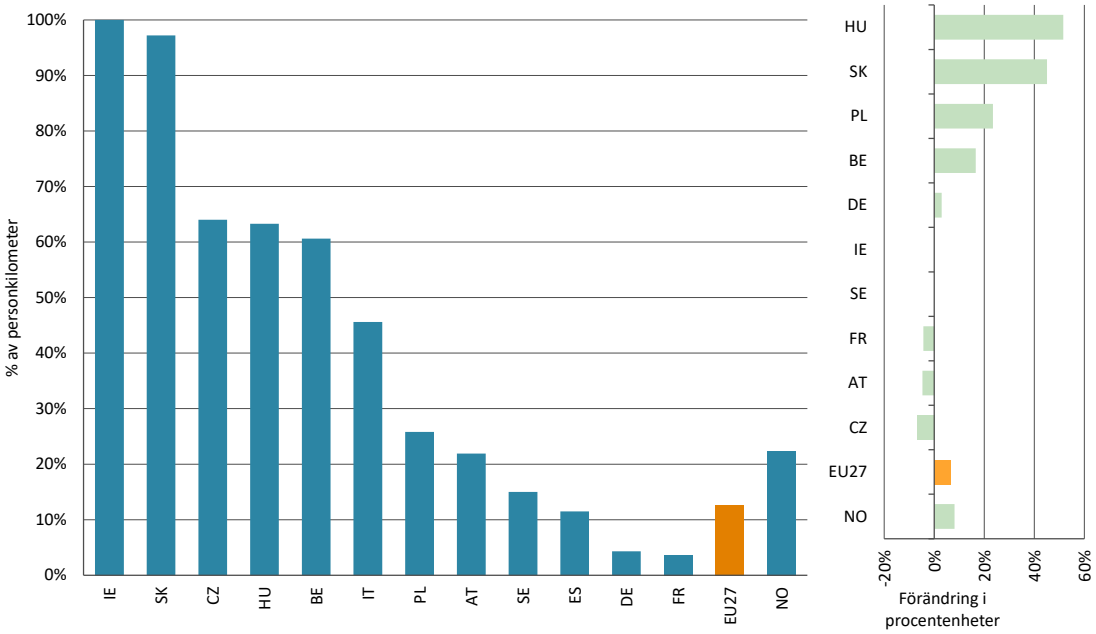
Figur 11: Konkurrenters marknadsandel på marknaden för godstransport på järnväg efter land (i % under 2022) samt förändringen i procentenheter (2018–2022)



Källa: Övervakningen av järnvägsmarknaden, 2022.

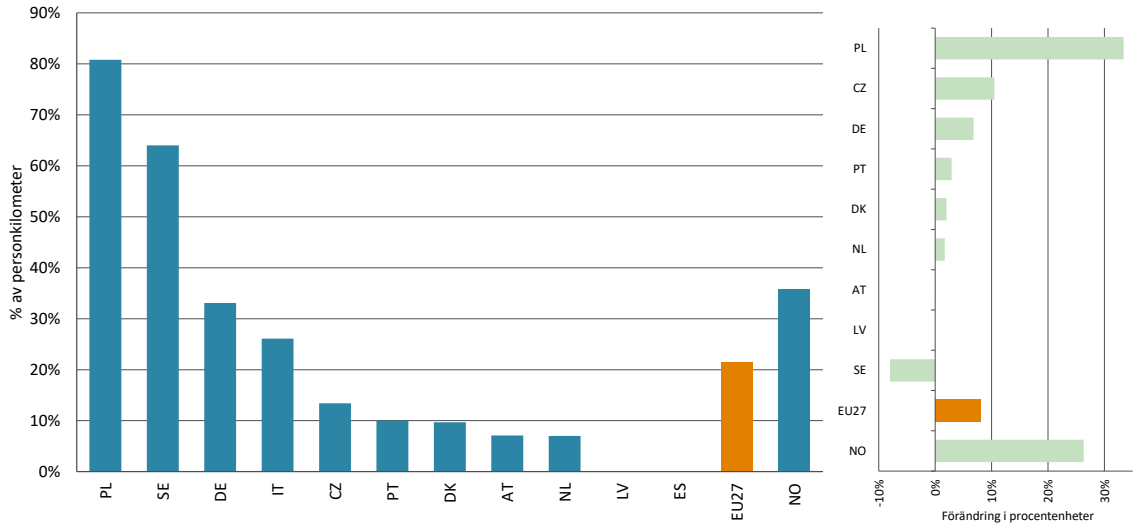
När det gäller kommersiella persontransporter på järnväg var de nya aktörernas marknadsandel 12,6 % 2022, vilket är nästan dubbelt så mycket som 2020 års andel på 6,6 %. På de nationella persontransportmarknader som omfattas av allmän trafikplikt var konkurrenternas marknadsandel 21 % 2022 – en betydande ökning från 18,5 % 2020.

Figur 12: Konkurrenters marknadsandel på marknaden för kommersiella persontransporter, efter land (i % under 2022) samt förändringen i procentenheter (2018–2022)



Källa: Övervakningen av järnvägsmarknaden, 2022.

Figur 13: Konkurrenters marknadsandel på marknaden för persontransporter som omfattas av den allmänna trafikplikten, efter land (i % under 2022) samt förändringen i procentenheter (2018–2022)



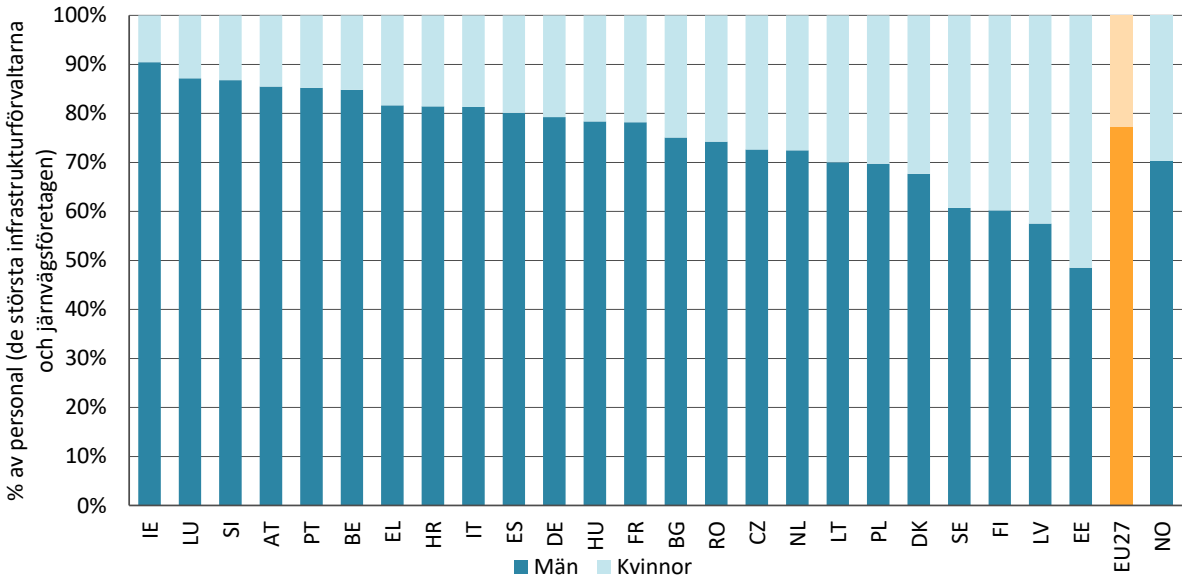
Källa: Övervakningen av järnvägsmarknaden, 2022.

6.8 Anställningsförhållanden och sociala villkor

I slutet av 2022 var omkring 900 000 personer anställda inom järnvägssektorn i EU-27, varav 511 000 arbetade hos järnvägsföretag och 389 000 hos infrastrukturförvaltare. Detta är något mindre än 2020.

Järnvägspersonalen är fortfarande främst manlig, och kvinnor utgjorde endast 23 % av de anställda 2022, vilket är en procentenhet mer än 2020.

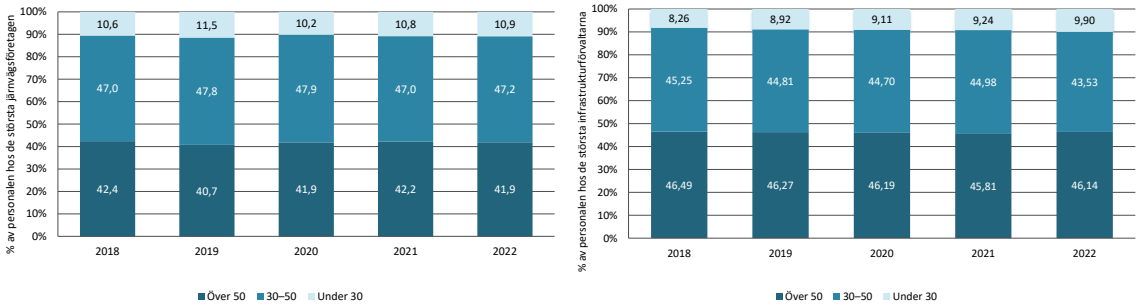
Figur 14: Totalt antal anställda (de största infrastrukturförvaltarna och järnvägsföretagen) efter kön (i % under 2022)



Källa: Övervakningen av järnvägsmarknaden, 2022.

Den åldrande arbetskraften förblir ett problem, trots att det har skett en viss förbättring. Under 2022 var 41,9 % av personalen hos järnvägsföretag över 50 år, vilken var något mindre än 2018 (42,4 %). Andelen yngre anställda (under 30 år) ökade något, från 10,6 % 2018 till 10,9 % 2022.

Figur 15: Anställda efter åldersgrupp, de största järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltarna (i %, 2018–2022)



Källa: Övervakningen av järnvägsmarknaden, 2022.

Heltidsanställning är fortfarande den vanligaste typen av anställning både hos infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag.

7 Slutsatser

Den europeiska järnvägssektorn har uppvisat en betydande motståndskraft i efterdyningarna av covid-19-pandemin. Persontrafiken, som minskade med hela 46 % 2020 jämfört med 2019, återhämtade sig till 96 % av den nivå som rådde före pandemin under 2022, med totalt 395 miljarder passagerarkilometer. Godstrafiken påverkades i mer blygsam utsträckning och hade återhämtat sig redan 2021, då volymerna hade återgått till 2019 års nivåer. Under 2022 minskade dock volymerna på marknaden för godstransport på järnväg något.

Järnvägssektorns återhämtning har underlättats genom riktade EU-insatser, däribland förordning (EU) 2020/1429, som gjorde det möjligt för medlemsstaterna att avstå från tillträdesavgifterna för att minska den ekonomiska pressen på järnvägsföretagen. Dessa åtgärder fick omedelbara positiva effekter och gjorde att sektorn kunde bibehålla sin verksamhet även under den värsta perioden av pandemin. I takt med att medlemsstaterna genomför sina nationella planer för återhämtning och resiliens (inom ramen för EU:s facilitet för återhämtning och resiliens) förväntas investeringar i järnvägen spela en viktig roll för att främja ekonomisk och mobilitetsmässig tillväxt.

Järnvägstransporter förblir en viktig del av EU:s strategi för att uppnå klimatmålen för unionen. Järnvägstrafiken står för så lite som 0,3 % av de totala växthusgasutsläppen från transporter och är därmed det mest miljövänliga av de motoriserade transportsätten. Elektrifieringen av 57 % av EU:s järnvägsnät och det fortsatta arbetet för att i efterhand utrusta godsvagnar med tystare och grönare teknik visar att sektorn arbetar hårt för att minska sitt miljöavtryck. De järnvägsinvesteringar som görs inom ramen för den gröna given och strategin för hållbar och smart mobilitet ska fördubbla godstrafiken på järnväg och trefaldiga persontrafiken med höghastighetståg fram till 2050 jämfört med referensåret 2015, vilket är ett viktigt steg i övergången till hållbara transporter.

Bullerproblemen kvarstår, och 22 miljoner människor i EU utsätts nu för skadligt järnvägsbuller. För att ta itu med detta genomför EU initiativ för eftermontering av tysta bromsblock i godsvagnar och översyn av tekniska specifikationer för buller. Det finns fortsatt ett stort behov av ekonomiskt och regleringsmässigt stöd för att uppnå de ambitiösa hållbarhetsmålen.

Avregleringen av marknaden har ökat konkurrensen inom den europeiska järnvägssektorn, och nya aktörer har fått en betydande marknadsandel, särskilt när det gäller godstransporter. Inom detta segment ökade konkurrenternas genomsnittliga marknadsandel i EU-27 från 39 % 2018 till 49 % 2022. Inom persontrafiken skedde också en anmärkningsvärd ökning av konkurrenternas marknadsandel, både för kommersiell trafik (en marknadsandel på 12,6 % och en ökning på 6,6 % mellan 2018 och 2022) och för trafik inom ramen för allmän trafikplikt (en marknadsandel på 21 %, eller +8 % jämfört med 2018). Det kvarstår emellertid vissa utmaningar, däribland skillnader i tillträdesavgifter och behovet av ett mer enhetligt genomförande av befintliga bestämmelser i medlemsstaterna. Bestämmelserna i det fjärde järnvägspaketet tillämpas nu fullt ut13, vilket förväntas leda till ytterligare marknadsöppning,

[13] Den övergångsperiod som föreskrivs i förordning (EG) nr 1370/2007 för att tillåta medlemsstaterna att successivt öppna sin järnvägsmarknad och införa anbudsförfaranden för avtal om allmän trafik löpte ut i december 2023.

som i sin tur förväntas främja innovation och öka kvaliteten på tjänster för både passagerare och gods.

Kommissionen kommer även i fortsättningen att noggrant övervaka om det fjärde järnvägspaketet14 införlivas i nationell lagstiftning och genomförs på ett korrekt sätt, för att säkerställa att det uppnår sin fulla potential.

Under 2022 stod den allmänna trafikplikten för en betydande del av persontrafiken på järnväg. Den persontrafik som omfattas av allmän trafikplikt stod i genomsnitt för 58,7 % av det totala antalet passagerarkilometer i EU-27, en minskning från 66 % 2020. Detta tyder på en stegvis övergång till en mer konkurrensutsatt järnvägsmarknad. De konkurrensutsatta anbudsförfarandena för allmän trafikplikt har ökat och förväntas fortsätta att öka de närmaste åren, med ökad tjänstekvalitet och kostnadseffektivitet som resultat. Utmaningar kvarstår dock när det gäller att balansera avregleringen av marknaden med säkerställandet av rättvis åtgång, särskilt i mer glesbefolkade områden. EU uppmuntrar till ökad öppenhet och konkurrens för att de sociala och ekonomiska effekterna ska bli så stora som möjligt.

Höghastighetstågen är en hörnsten i EU:s arbete för att modernisera transportsektorn. Detta nät hade utökats till 12 015 km 2022, med planer på ytterligare 1 600 km fram till 2035. Spanien, Frankrike och Italien är fortfarande de länder som investerar mest i höghastighetsnät, vilket ger ökad konnektivitet och kortare resetider i hela Europa.

Infrastrukturinvesteringar är fortfarande nödvändiga, och EU bidrar med omfattande finansiering genom mekanismer som Fonden för ett sammanlänkat Europa och Sammanhållningsfonden. Dessa investeringar riktas främst in på projekt som åtgärdar flaskhalsar, förbättrar den multimodala konnektiviteten och uppgraderar befintlig infrastruktur. Tonvikten på digitalisering, inbegripet införandet av ERTMS, ökar järnvägens förmåga att tillgodose framtidens mobilitetsbehov ytterligare.

Den digitala tekniken kommer att medföra stora förbättringar för järnvägssektorn, med effektivare drift och en bättre passagerarupplevelse. Införandet av ERTMS – en viktig del av EU:s strategi för digital omställning – kommer att leda till bättre driftskompatibilitet och säkerhet i det europeiska järnvägsnätet, även om bara omkring 33 % av stomnätet hittills har utrustats med ERTMS eller omfattas av avtal för installation av detta system. Dessutom kommer investeringar i smarta biljettsystem och plattformar med realtidsuppgifter att bidra till att göra järnvägen mer tillgänglig och användarvänlig för passagerarna.

Genom det gemensamma företaget för Europas järnvägar går innovationen framåt på områden som automatiserad tågdrift, digital godshantering och hållbar förvaltning av tillgångar. Dessa initiativ är i linje med EU:s mer övergripande mål att göra järnvägen till ryggraden i ett multimodalt, hållbart transportsystem.

När EU övergår till en grönare och mer sammanlänkad framtid kommer järnvägen att spela en central roll för att minska utsläppen, öka mobiliteten och främja den ekonomiska tillväxten. Fortsatta investeringar i infrastruktur, marknadsöppning och teknisk innovation är avgörande för att uppnå EU:s vision om ett hållbart transportsystem senast 2050. Ett fullständigt genomförande av det fjärde järnvägspaketet, med ökad gränsöverskridande konnektivitet,

[14] I synnerhet övervakas det om principen om obligatoriska anbudsförfaranden för avtal om allmän persontrafik på järnväg respekteras.

hantering av kapacitetsbegränsningar och säkerställande av en rättvisare tillgång till järnvägstjänster kommer att vara viktiga prioriteringar under de kommande åren.

Genom att integrera dessa strategiska element kan den europeiska järnvägssektorn inta en ledande ställning i omvandlingen av Europas transportlandskap och uppfylla sitt löfte om hållbar och effektiv mobilitet för alla.