EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 30.7.2025
COM(2025) 439 final

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

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

{SWD(2025) 239 final}

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

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

1 VIGTIGSTE RESULTATER

En pålidelig overvågning af jernbanemarkedet er en grundlæggende forudsætning for at følge med i markedsudviklingen og for at træffe velunderbyggede politiske beslutninger.

Denne rapport dækker data frem til 2022 og henviser til den senere udvikling i sektoren, hvor det er muligt.

Flere vigtige resultater er fremkommet for perioden 2018-2022.

- **Passagertrafik**: Covid-19-pandemien førte til et kraftigt fald på 46 % i passagertrafikken i 2020 sammenlignet med 2019. Dette blev efterfulgt af en effektiv genopretning, hvor den samlede jernbanepassagertrafik i EU-27 nåede op på 395,5 mia. passagerkilometer i 2022, hvilket kun er lidt under de 411,8 mia., der blev registreret i 2019.

- **Godstrafik**: For jernbanegodstransport målt i tonkilometer var faldet i 2020 mildere (-8 % sammenlignet med 2019), da godstransporten fortsatte med at levere kritiske tjenester til økonomien under pandemien. I 2022 nåede den samlede godstrafik næsten niveauet før pandemien med 416 mia. tonkilometer.

- **Jernbanepassagerers andel**: Jernbanetransportens andel af landtransporten i EU-27 steg en smule fra 7,8 % i 2018 til 8,1 % i 2022, på trods af et kraftigt fald på 2,4 procentpoint i 2020 som følge af pandemien.

- **Højhastighedstog**: Højhastighedsnettet i EU-27 blev udvidet med næsten 1 100 km mellem 2018 og 2022 og nåede op på 12 015 km. Denne vækst viser et langsigtet engagement i at fremme sektoren for højhastighedstog, som har bevist, at den kan konkurrere effektivt med andre transportformer.

- **Beskæftigelse i jernbanesektoren**: I 2022 var ca. 900 000 personer beskæftiget i jernbanesektoren i EU-27, hvilket er et lille fald i forhold til 2018.

- **Markedsandel for nye aktører**: I 2022 havde nye aktører en markedsandel på 49 % i jernbanegodssektoren (en stigning fra 39 % i 2018) og en andel på 21 % i passagertjenester med offentlige serviceforpligtelser (+8 procentpoint sammenlignet med 2018). Kommercielle passagertjenester oplevede også øget konkurrence, idet nye aktører erobrede 12,6 % af markedet (+6,6 procentpoint).

- **Jernbaneudgifter**: I 2022 var de samlede jernbaneudgifter (infrastrukturudgifter + kompensation for offentlige serviceforpligtelser) 178,31 EUR pr. indbygger i EU-27,

hvilket svarer til en nominel stigning på 29 % i forhold til 2018. En stor del af stigningen synes dog at være drevet af inflationen.

2 METODE

Nærværende rapport er den niende 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]. Denne niende rapport sætter primært fokus på udviklingen i perioden 2018 til 2022 med henvisninger til tendenser og politiske udviklinger, der strækker sig ud over rapporteringsperioden frem til datoen for udarbejdelsen af denne rapport.

Ud over data fra ordningen for overvågning af jernbanemarkedet (Rail Market Monitoring Scheme, herefter benævnt RMMS), som medlemsstaterne og Norge har indgivet, er denne rapport baseret på uddrag af den såkaldte Statistical pocketbook med titlen "*EU transport in Figures*[3]", rapporter fra Det Europæiske Jernbaneagentur[4], Eurostat[5], statistikker indhentet af diverse sektororganisationer samt præsentationer og undersøgelser. Hvor data vedrørende RMMS-forordningen er den eneste kilde, evaluerer rapporten udviklingen i perioden 2018-2022 for at sikre dataenes sammenlignelighed. Hvor der benyttes andre kilder, fremlægger rapporten også udviklingen over en længere periode.

Aggregerede data og gennemsnitsværdier er for EU-27 (dvs. de nuværende EU-medlemsstater)[6].

3 JERNBANETRAFIK OG BÆREDYGTIGHED

Jernbanetrafikken har reduceret den direkte udledning af drivhusgasser næsten konstant siden 1990, og den dækker omkring 16,6 % af godstrafikken og 8,1 % af passagertrafikken ud af alle transportformer internt i EU i 2022. Transportsektoren (herunder international luftfart og søfart) tegner sig for en fjerdedel af den samlede udledning af drivhusgasser i EU-27. Inden for transportsektoren tegnede jernbanerne sig kun for 0,3 % af udledningen af drivhusgasser fra alle transportformer i EU-27. Transportsektoren tegnede sig for 31,0 % af det samlede endelige energiforbrug i EU-27 i 2022. Inden for transportsektoren tegnede jernbanetrafik sig kun for 0,6 % af det endelige energiforbrug. Hvis målsætningerne i den europæiske grønne aftale skal opfyldes, skal jernbanetrafikken stå for en større andel af både passager- og godstransport.

---

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

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

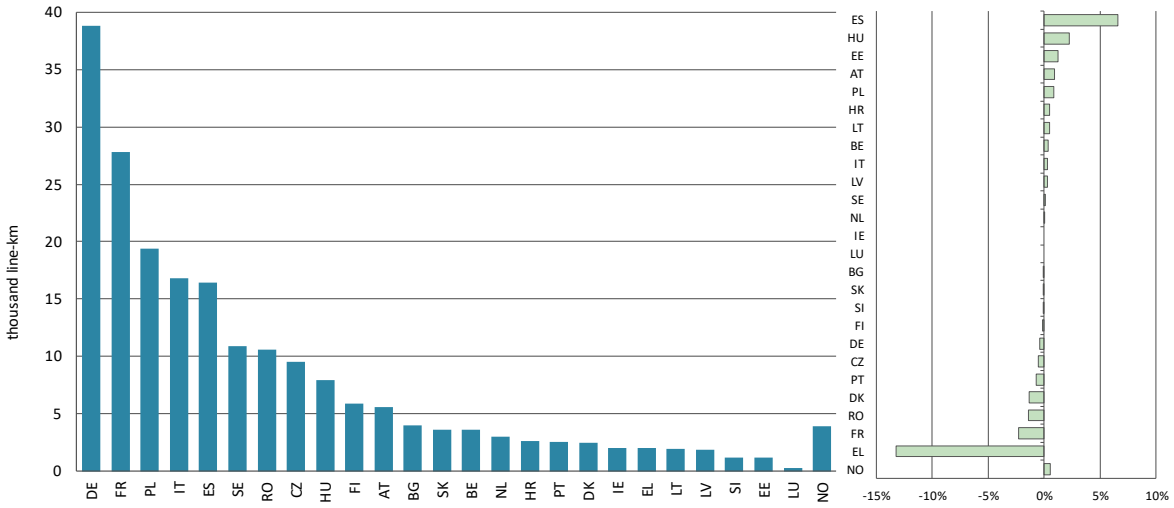
5 https://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/database.

6 Norge er omfattet af RMMS, men data for Norge er ikke medtaget i EU's samlede tal og gennemsnit.

4 EU'S JERNBANENET

Den samlede længde af jernbanenettet i EU-27 var i 2022 på ca. 202 131 strækningskilometer, hvilket er en lille stigning på 0,1 % i forhold til 2018. Omkring 57 % af jernbanenettet er blevet elektrificeret, hvilket er en stigning på 1,4 % siden 2018.

Figur 1: De nationale jernbanenets længde, opdelt pr. land (tusind strækning-km, 2022), og relativ ændring (2018-2022)



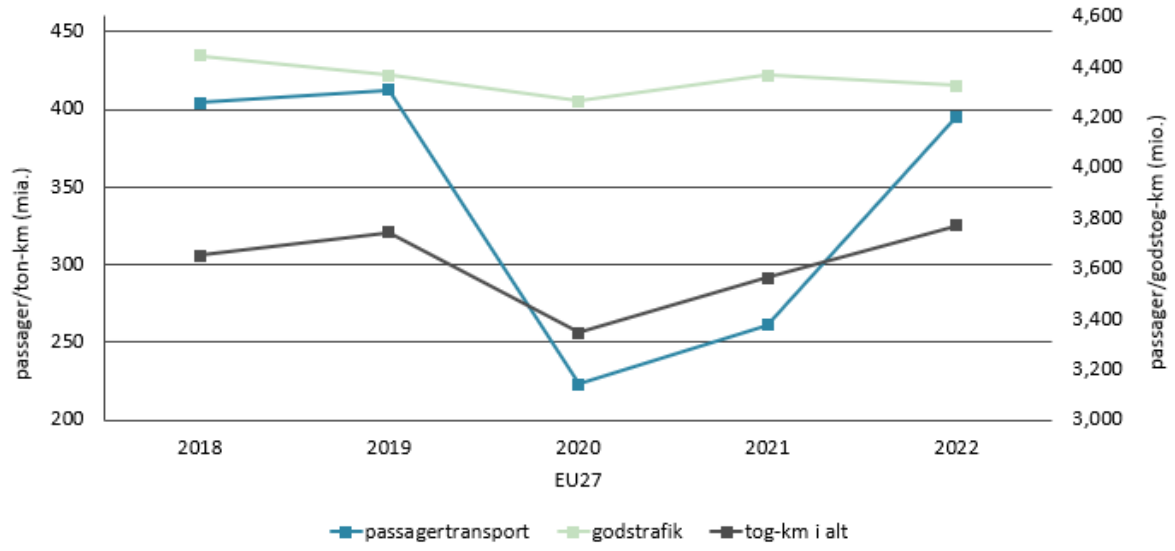
Kilde: Eurostat, 2024
(https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ttr00003/default/table?lang=en&category=t_rail)

Ved udgangen af 2022 omfattede EU's højhastighedsnet 12 015 strækningskilometer, svarende til en stigning på 10,4 % siden 2018. I strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet er der fastsat ambitiøse mål for højhastighedsjernbanetrafikken, hvor trafikmængden ønskes fordoblet senest frem til 2030 og tredoblet frem til 2050 i forhold til referencescenariet i 2015.

5 JERNBANETRANSPORTTJENESTERNES UDVIKLING

Efter et årti med moderat vækst blev EU's samlede togkilometer (både passager- og godstransport) kraftigt påvirket af covid-19-pandemien. I 2020 faldt godstransporten med 8 % i togkilometer i forhold til 2019, mens passagertransporten oplevede et kraftigere fald på 46 %. I 2021 var fragtmængderne imidlertid genoprettet og lå på samme niveau som i 2019, før de faldt en smule i 2022. For så vidt angår passagertransport steg den i 2022 til 96 % af niveauet før pandemien og nåede op på 395 mia. passagerkilometer.

Figur 2: Passager- og godstrafik i volumen (passager-km, ton-km og tog-km, 2018-2022)

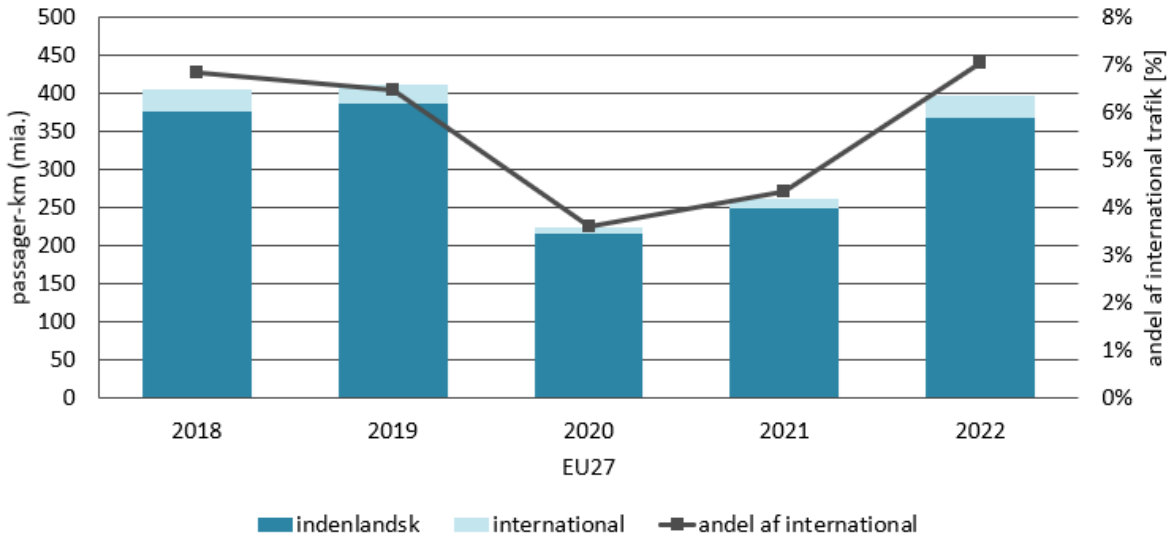


Kilde: RMMS, 2022

I 2022 transporterede jernbanerne ca. 1,5 mia. ton gods og 6,6 mia. passagerer, hvilket viser en genopretning efter det kraftige fald, der blev konstateret under covid-19-pandemien.

Indenlandsk passagertransport var fortsat dominerende og tegnede sig for over 93 % af alle passagerkilometer i EU-27. Pandemien har yderligere forstærket jernbanepassagertrafikkens overvejende indenlandske karakter. Før krisen tegnede international passagertransport sig for ca. 7 % af den samlede jernbanetrafik, men denne andel faldt til under 4 % i 2020 på grund af rejserestriktioner. I 2022 var den andel, som international passagertransport udgjorde af jernbanetrafikken, nået op på 7 % igen.

Figur 3: Udvikling i mængden af jernbanepassagertrafik (indenrigs, international og den internationale jernbanepassagertransports andel af den samlede trafik) (milliarder passager-km, 2018-2022)

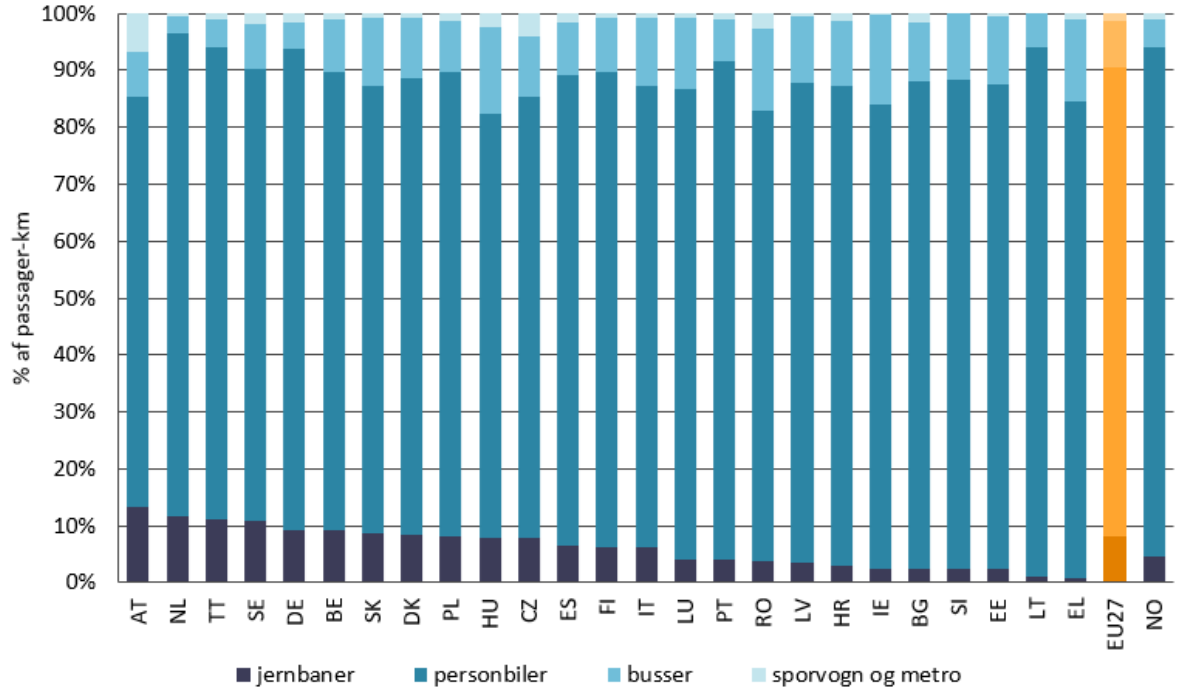


Kilde: RMMS, 2022

I 2020 faldt europæernes gennemsnitlige tilbøjelighed til at rejse med tog kraftigt til 500 passagerkilometer pr. indbygger pr. år fra 934 km i 2019. I 2022 var dette tal delvist steget til

888 km pr. indbygger. Jernbanernes andel af alle transportformer, som lå på 7,8 % i 2019, faldt med 2,4 procentpoint i 2020, efterhånden som flere mennesker skiftede til privatbiler. I 2022 steg den imidlertid igen til 8,1 %, hvilket oversteg niveauet før pandemien, mens biler forblev den dominerende transportform på 82,4 %.

Figur 4: Fordeling af landtransportformer for passagerer opdelt efter lande (% i 2022)

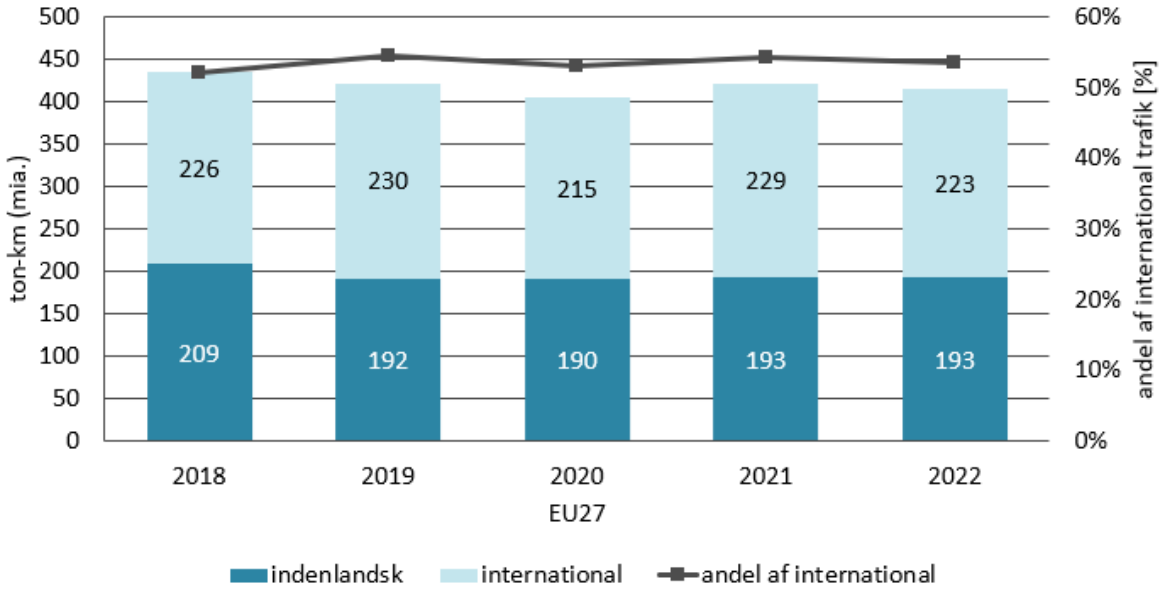


Kilde: Eurostat, 2024 (https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tran_hv_ms_psmod/default/table?lang=en&category=tran.tran_hv_ms)

Den samlede jernbanegodstrafik i EU-27 faldt fra 422 mia. tonkilometer i 2019 til 405 mia. tonkilometer i 2020 som følge af pandemien. I 2022 var den næsten steget til 416 mia. tonkilometer og nærmede sig niveauet før pandemien.

Andelen af internationale jernbanegodstjenester lå konsekvent over 50 % i hele perioden, idet den toppede med 55 % i 2019 og stabiliserede sig på 54 % i 2022. Denne stabilitet står i kontrast til pandemiens mere udtalte indvirkning på den internationale jernbanepassagertrafik.

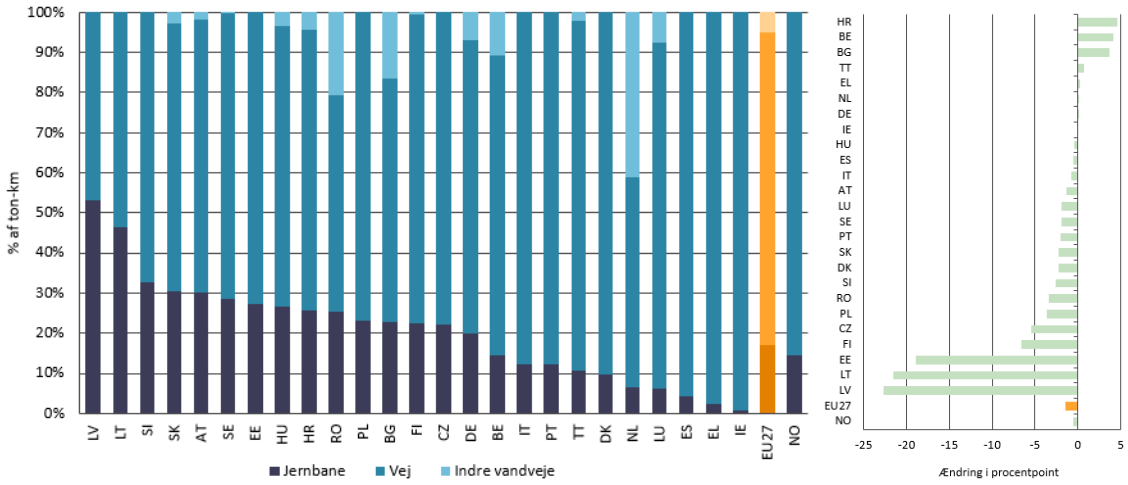
Figur 5: Udvikling i mængden af jernbanegodstrafik (indenrigs, internationalt og den internationale jernbanegodstransports andel af den samlede trafik) (milliarder ton-km, 2018-2022)



Kilde: RMMS, 2022

Mellem 2018 og 2022 var vejtransport fortsat den dominerende godstransportform i EU-27, idet den konsekvent oversteg 75 % af den samlede godstransport på land i tonkilometer og toppede med 77,7 % i 2022. I samme periode faldt jernbanetransportens andel af alle transportformer fra 18,7 % til 17,2 %, hvilket tyder på et fortsat skift i retning af vejtransport, selv om intermodal jernbanetransport klarede sig relativt bedre end bulkmateriale- og enkeltvognstransport. Det samlede fald var særlig udtalt i Letland, Estland og Litauen, hvor fragtmængderne faldt betydeligt som følge af mindre handel med Rusland.

Figur 6: Fordeling af landtransportformer for gods opdelt efter lande (% i 2022) og ændringer for jernbanetransportens andel i procentpoint (2018-2022)



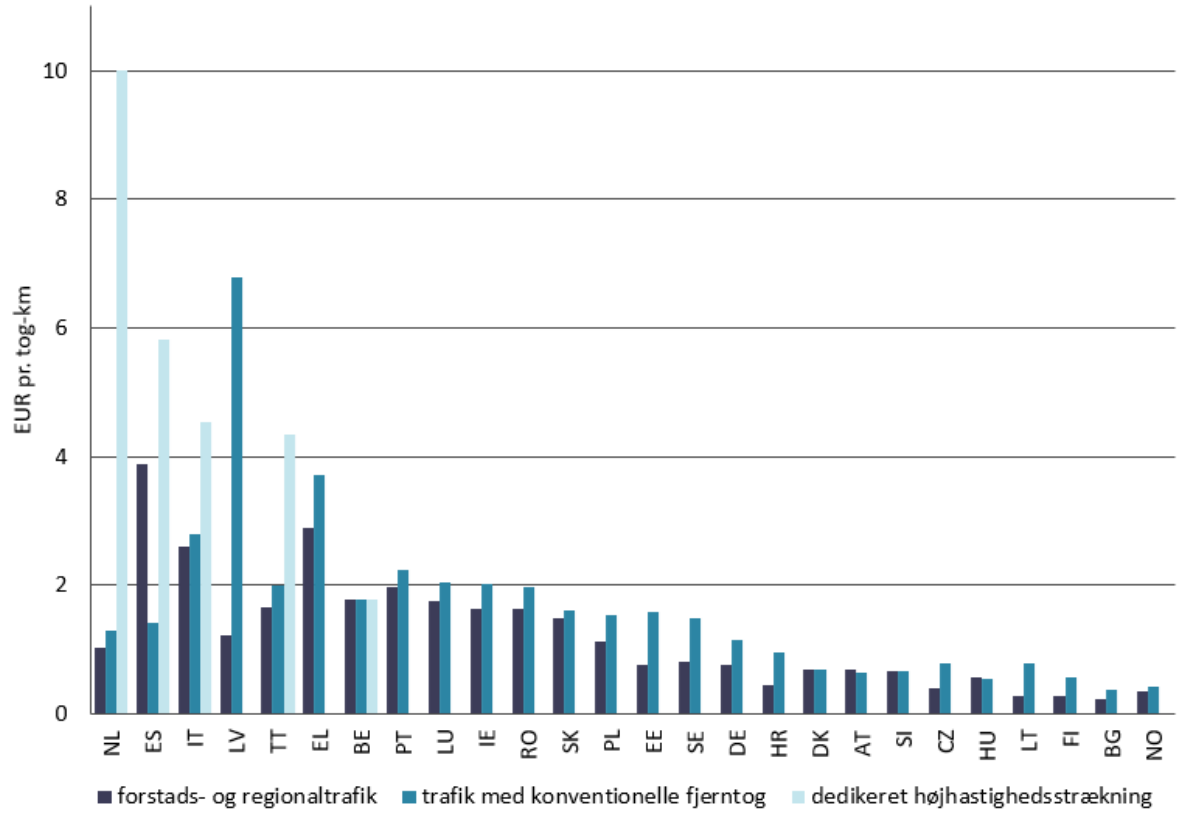
Kilde: Eurostat, 2024 (https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tran_hv_ms_frmod/default/table?lang=en&category=tran.tran_hv_ms)

6 UDVIKLINGEN AF RAMMEBETINGELSER FOR JERNBANESEKTOREN

6.1 Infrastrukturafgifter

I 2022 var sporadgangsafgifterne for højhastighedstog (eksklusive tillæg) fortsat højere end for andre passagertjenester i alle lande, hvor sådanne afgifter fandt anvendelse. Sporadgangsafgifterne for højhastighedstog var imidlertid generelt lavere i 2022 end i 2018 i medlemsstater med højhastighedsnet.

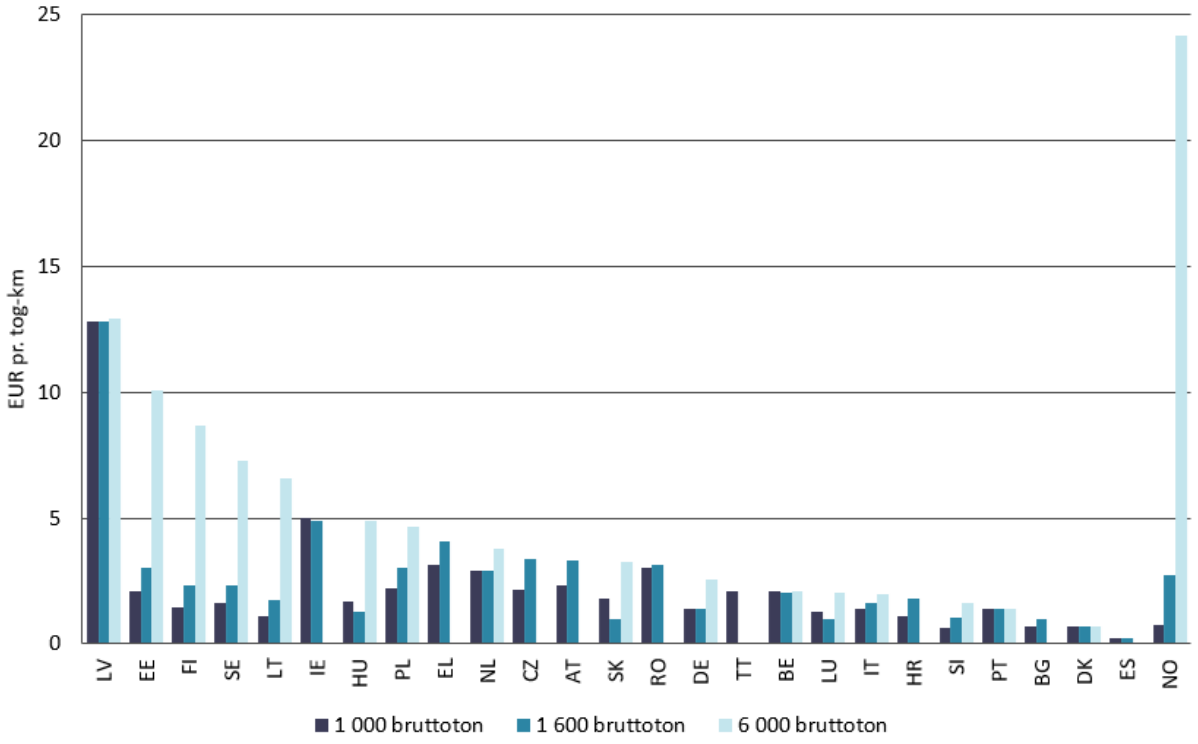
Figur 7: Sporadgangsafgifter (tillæg ikke medtaget): passagertog efter type og land, (EUR pr. tog-km i 2022)



Kilde: RMMS, 2022

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

Figur 8: Sporadgangsafgifter (tillæg ikke medtaget): godstog efter type og land, (EUR pr. tog-km i 2022)



Kilde: RMMS, 2022

For at afbøde de økonomiske konsekvenser af covid-19-pandemien gav forordning (EU) 2020/1429, der blev vedtaget i oktober 2020, medlemsstaterne mulighed for midlertidigt at ophæve, nedsætte eller udsætte sporadgangsafgifterne[7]. Denne foranstaltning ydede en væsentlig finansiel støtte til jernbanevirksomheder, navnlig inden for passagertransport, da trafikmængderne faldt. Forordningen, der oprindeligt var sat til at have en begrænset gyldighedsperiode, blev forlænget fire gange og udløb endeligt den 31. december 2022. Den spillede en afgørende rolle med hensyn til at opretholde jernbanedriften under pandemien og støtte sektorens genopretning, efterhånden som passagertrafikken steg igen.

6.2 Kapacitetsfordeling og infrastrukturbegrænsninger

I 2022 havde jernbanenettet i EU-27 en samlet udnyttelsesgrad (gods- og passagertog) på 18,7 tusinde togkilometer pr. strækningskilometer, hvilket er lidt højere end niveauet før pandemien (18,1 i 2018). Passagertog udgjorde 79 % af denne udnyttelse.

Den samlede længde af spor, der er erklæret overbelastet i EU-27, steg kraftigt mellem 2018 og 2020, men faldt en smule i 2022 til 6 711 km, herunder 3 523 km godstogskorridorer. Den kraftige stigning i forhold til 2018-niveauet skyldtes i vid udstrækning en ændring i Italiens kriterier for erklæring af overbelastning.

[7] 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).

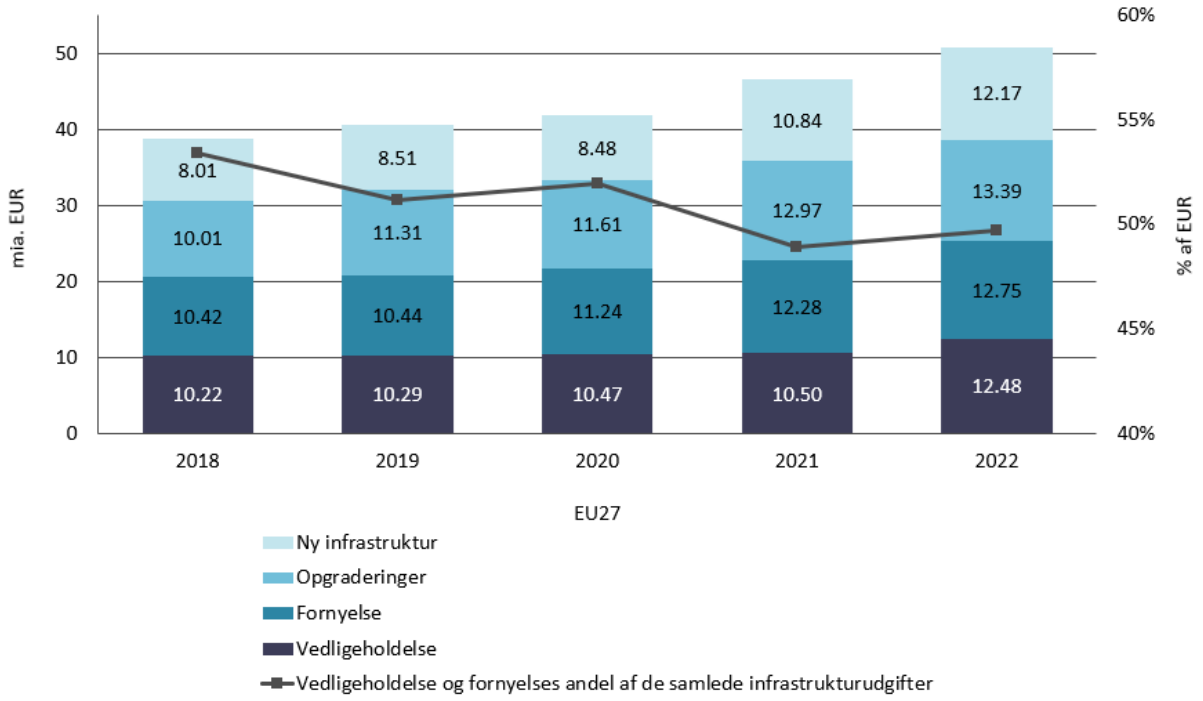
Ved overbelastning er det tjenester under offentlig serviceforpligtelse, der oftest prioriteres af medlemsstaterne, og dernæst kommer international passagertransport, mens godstrafikken sjældent prioriteres højest[8].

For at fremme en mere effektiv anvendelse af nettet og afhjælpe inkompatibilitet mellem nationale nedarvede togkontrolsystemer indføres det europæiske jernbanetrafikstyringssystem (ERTMS) som et fælles europæisk signalsystem. På tidspunktet for offentliggørelsen af denne rapport er ca. 14 % af hovednettet udstyret med ERTMS, og der er indgået aftaler om yderligere 19 %. Selv om der er gjort fremskridt, halter implementeringen stadig bagefter de oprindelige mål, så der er behov for en øget indsats for at fremskynde gennemførelsen.

6.3 Infrastrukturudgifter og finansiering

De samlede infrastrukturudgifter i EU-27 steg fra 38,7 mia. EUR i 2018 til 50,8 mia. EUR i 2022. I 2022 blev udgifterne fordelt forholdsvis ligeligt på tværs af kategorier: 25 % til vedligeholdelse, 25 % til fornyelser, 26 % til opgraderinger og 24 % til nye infrastrukturinvesteringer. Trods en bemærkelsesværdig nominel vækst afdæmpede den høje inflation i denne periode stigninger i faste priser. Justeret til 2018-prisniveauet var den faktiske vækst mere moderat og udgjorde ca. 5 % i faste priser.

Figur 9: Infrastrukturomkostninger og andelen af omkostninger til vedligeholdelse og fornyelse (mia. EUR, 2018-2022)



Kilde: RMMS, 2022

[8] I alt rapporterede 14 lande, at de prioriterede trafik, der er klassificeret som offentlig serviceforpligtelse, i tilfælde af overbelastning. I praksis kan der dog forekomme afvigelser på bestemte tidspunkter eller afhængigt af lokale forhold.

I 2022 beløb de samlede udgifter til vedligeholdelse og fornyelse i EU-27 sig til 25,2 mia. EUR, hvilket svarer til 50 % af de samlede infrastrukturudgifter med betydelige forskelle mellem landene. De nationale budgetter var fortsat den primære finansieringskilde og bidrog med 70 % af de samlede udgifter til jernbaneinfrastrukturen. EU's samfinansiering tegnede sig for 8 %, mens de resterende 22 % kom fra andre kilder såsom lån, egenkapitalfinansiering og afgifter.

6.4 Jernbanetransportydelsernes kvalitet

Sikkerhed er fortsat en topprioritet for det fælles europæiske jernbaneområde, og Den Europæiske Unions Jernbaneagentur (ERA) overvåger fortsat fremskridtene med hensyn til sikkerhed og interoperabilitet. ERA-rapporten for 2024[9] bekræfter, at de europæiske jernbaner fortsat er blandt den sikreste transportform, idet risikoen for dødsfald ved bilkørsel er næsten 84 gange højere end ved togrejser, og busrejser er 7,3 gange mere risikable end togrejser.

Den gennemsnitlige punktlighed for regionale og lokale passagertransportydelser[10] i EU-27 lå på 90 % i 2022, hvilket er et fald fra 94 % i 2020 men stadig højere end niveauet før pandemien. Punktligheden for fjerntog og højhastighedstog til passagertransport faldt fra 93 % i 2020 til 87 % i 2022.

Med hensyn til pålidelighed[11] steg andelen af annullerede regionale og lokale tjenester fra 1,9 % i 2018 til 4,4 % i 2022. For langdistance- og højhastighedstjenester steg antallet af aflysninger fra 1,3 % i 2018 til 4,9 % i 2022. Nogle af de udfordringer, der påvirker pålideligheden, omfatter personalemangel, aldrende infrastruktur og vedligeholdelseseftersläb.

Inden for jernbanegodstransport var den gennemsnitlige punktlighed[12] af de indenlandske afgange i EU-27 56 % i 2022, mens de internationale godstransportafgange lå på 42 %. Andelen af aflyste indenlandske fragtafgange nåede op på 8,1 % i 2022, mens 14,5 % af de internationale afgange blev aflyst.

6.5 Offentlige tjenesteydelseskontrakter

I 2022 tegnede passagertrafikken under offentlig serviceforpligtelse sig i gennemsnit for 58,7 % af de samlede passagerkilometer i EU-27, hvilket er et fald fra 66 % i 2020. Dette fald afspejler et gradvist skift i retning af et mere konkurrencedygtigt jernbanemarked. Næsten al passagertrafik var omfattet af en offentlig serviceforpligtelse i Danmark, Estland, Irland, Letland, Luxembourg, Nederlandene og Rumænien. Offentlige serviceforpligtelser er overvejende indenlandske og tegnede sig for 99,1 % af passagerkilometrene under offentlig serviceforpligtelse i 2022 med en højere andel af regionaltrafik i forhold til langdistancetjenester.

---

9 2024-rapport om jernbanesikkerhed og interoperabilitet i EU (https://www.era.europa.eu/content/report-railway-safety-and-interoperability-eu-2024).

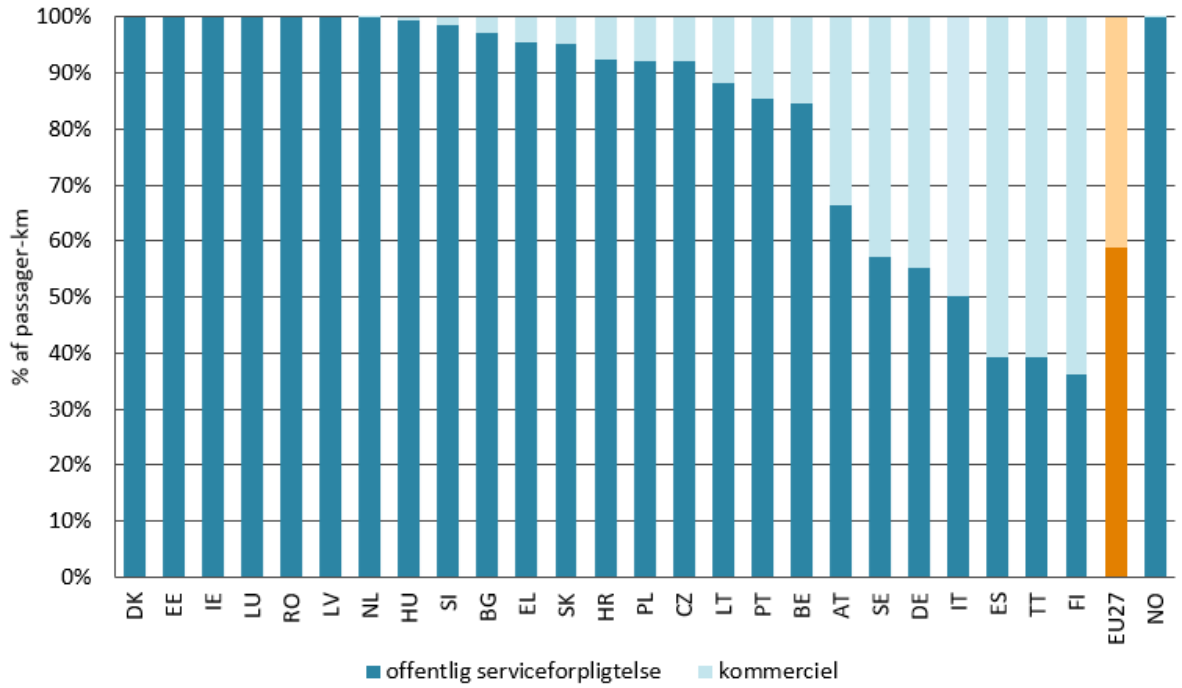
10 I henhold til RMMS er passagerafgange rettidige ved forsinkelser på fem minutter eller derunder.

11 Defineret i forhold til andelen af aflyste afgange.

12 I henhold til RMMS er godsafgange rettidige ved forsinkelser på højst 15 minutter.

Andelen af kommercielle operatører på markedet steg mellem 2018 og 2022. Inden for kommerciel personbefordring havde konkurrenterne en markedsandel på 12,6 % i 2022, hvilket er en stigning fra 6 % i 2018. På markedet for offentlige serviceforpligtelser steg konkurrenternes andel til 21 % i 2022, hvilket er en stigning på 8 procentpoint siden 2018.

Figur 10: Andel af passagertrafik pr. land fordelt på kommercielle jernbanetjenester og jernbanetjenester med offentlig serviceforpligtelse (% af passager-km, 2022)



Kilde: RMMS, 2022

I 2022 tegnede ydelser tildelt gennem udbud sig for 29 % af de 231 mia. passagerkilometer under offentlig serviceforpligtelse i EU-27. I lighed med tidligere år var den største passagermængde, der blev sat i udbud, koncentreret i to tidligt liberaliserende lande: Tyskland (81 %) og Sverige (13 %). Kompensation for offentlig serviceforpligtelse er fortsat en betydelig indtægtskilde for jernbanevirksomheder i de fleste EU-medlemsstater.

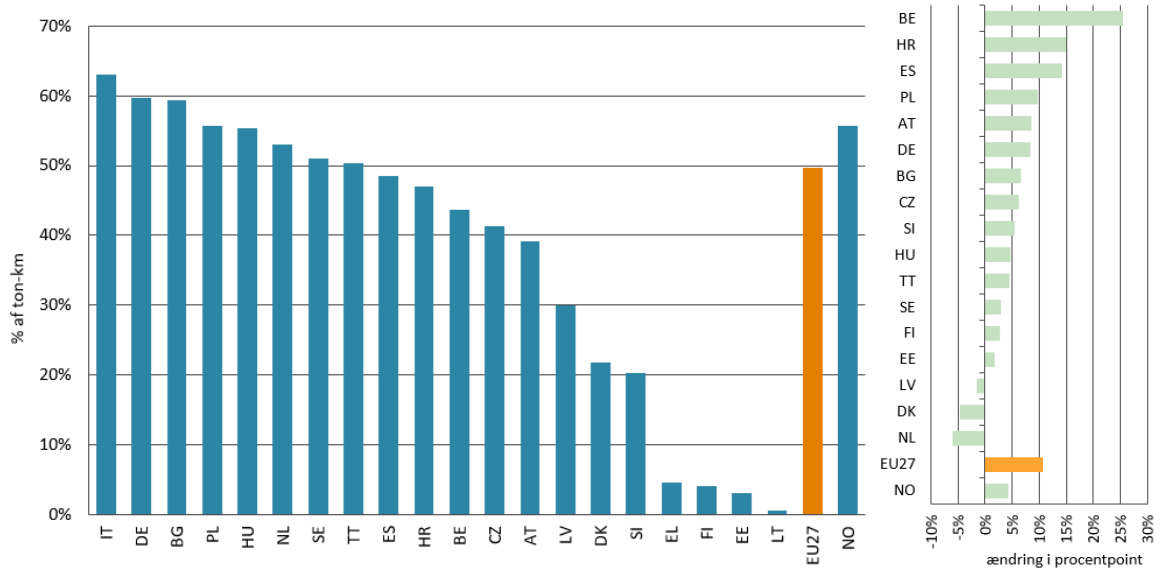
6.6 Licenser

I 2022 blev der indberettet i alt 1 202 aktive jernbanelicenser i EU-27, hvilket er en stigning fra 1 192 i 2020. Tyskland havde fortsat det højeste antal aktive licenser med 490 licenserede jernbanevirksomheder, efterfulgt af Polen med 126 og Tjekkiet med 109.

6.7 Markedsåbning og anvendelse af adgangsrettigheder

I 2022 nåede markedsandelen for nytilkomne i jernbanegodssektoren i EU-27 op på 49 %, hvilket fortsatte en opadgående tendens fra 39 % i 2018.

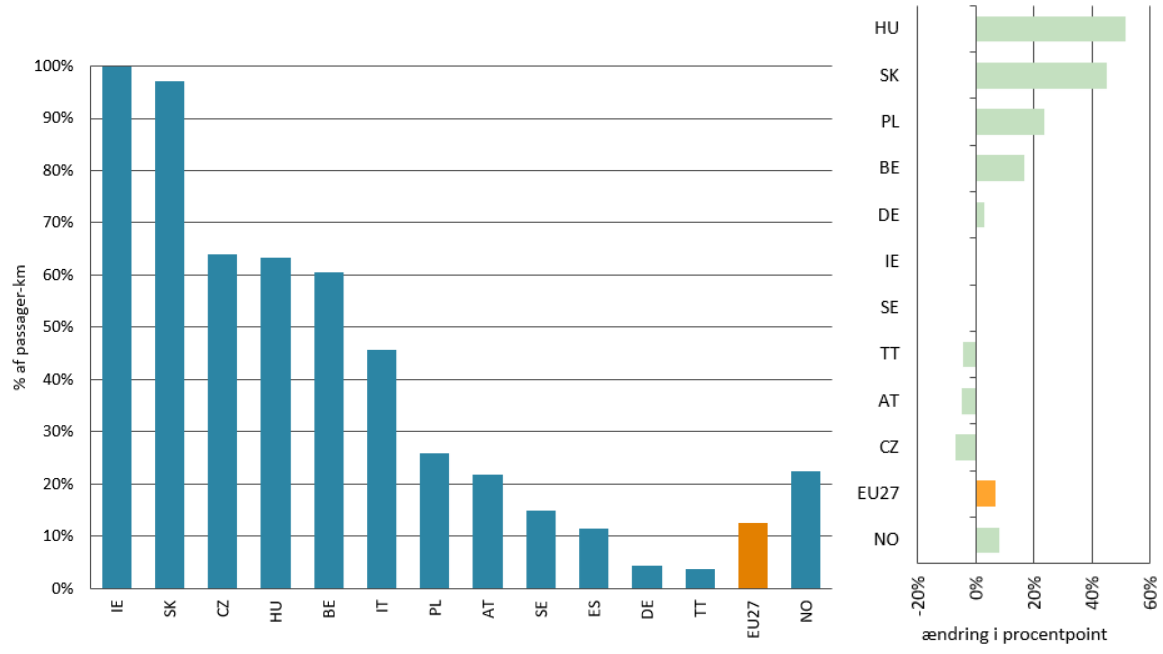
Figur 11: Konkurrenters markedsandel på markedet for godstransport, opdelt pr. land (% i 2022), og ændring i procentpoint, 2018-2022)



Kilde: RMMS, 2022

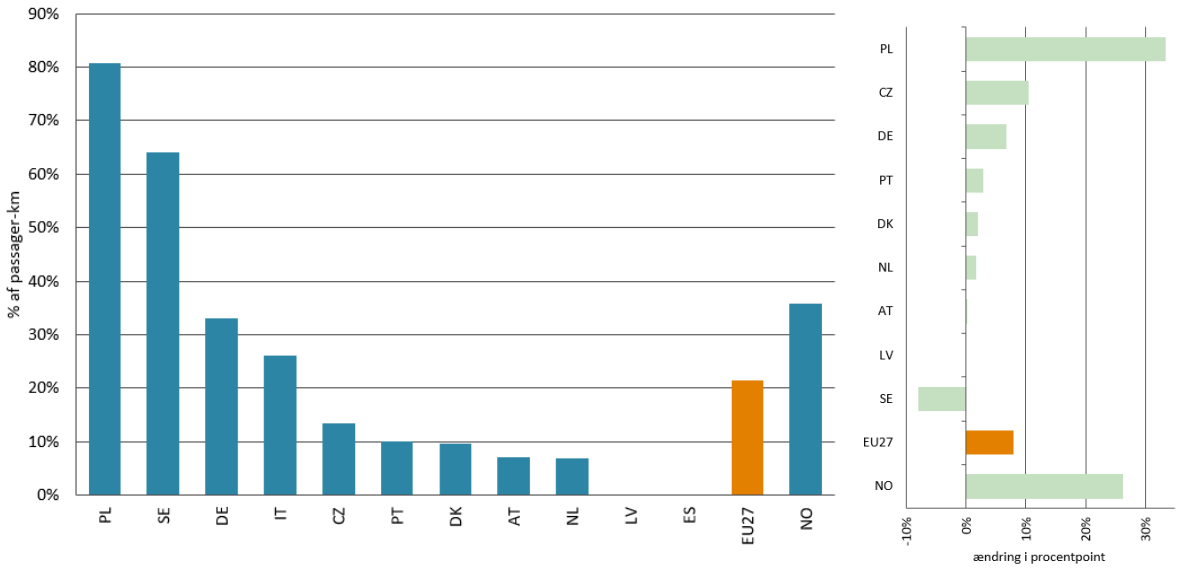
Inden for kommerciel personbefordring med jernbane havde nytilkomne en markedsandel på 12,6 % i 2022, hvilket er næsten det dobbelte af de 6,6 %, der blev registreret i 2020. På det nationale marked for passagertransport under offentlig serviceforpligtelse havde konkurrenterne en markedsandel på 21 % i 2022, hvilket er en betydelig stigning fra 18,5 % i 2020.

Figur 12: Konkurrenters markedsandel på det kommercielle passagermarked, opdelt pr. land (% i 2022), samt ændring i procentpoint (2018-2022)



Kilde: RMMS, 2022

Figur 13: Konkurrenters markedsandel på passagermarkedet under offentlige serviceforpligtelser, opdelt pr. land (% i 2022), samt ændring i procentpoint (2018-2022)



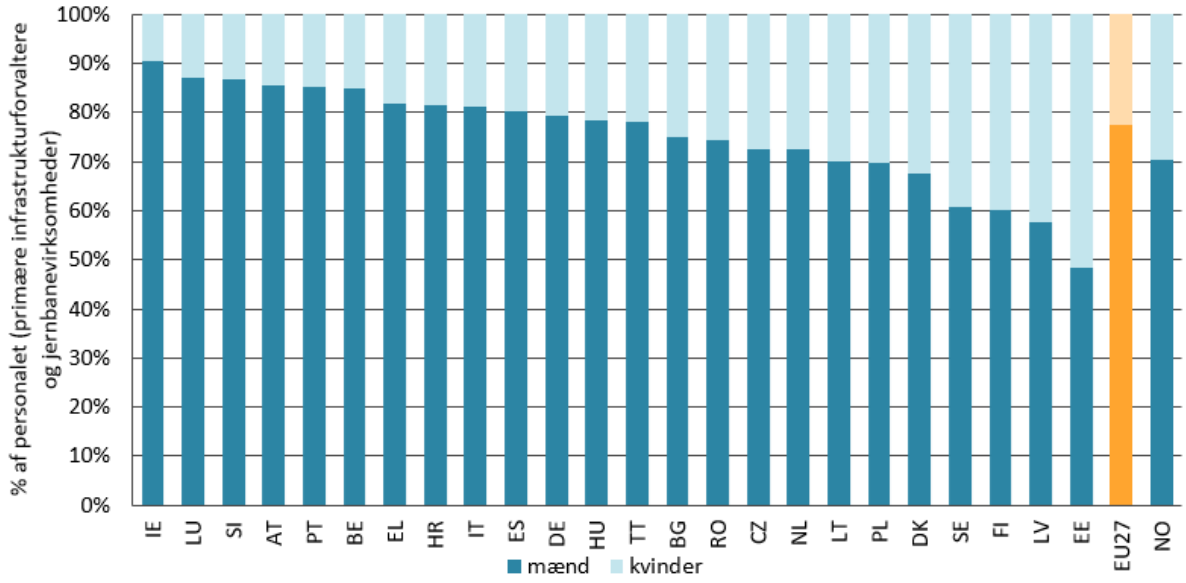
Kilde: RMMS, 2022

6.8 Beskæftigelse og sociale vilkår

Ved udgangen af 2022 beskæftigede jernbanesektoren i EU-27 ca. 900 000 personer, hvoraf 511 000 arbejdede for jernbanevirksomheder og 389 000 for infrastrukturforvaltere. Dette afspejler et mindre fald sammenlignet med 2020-tallene.

Jernbanearbejdsstyrken er fortsat overvejende mænd, idet kvinder kun udgjorde 23 % af de ansatte i 2022, hvilket er en stigning på ét procentpoint siden 2020.

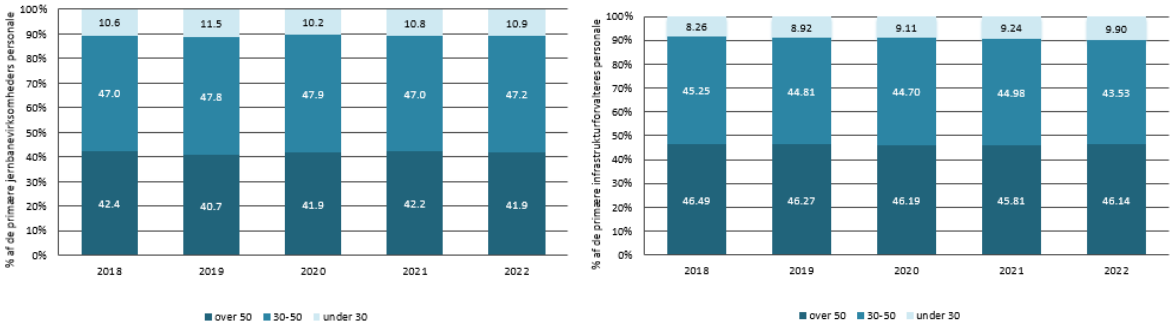
Figur 14: Samlet antal ansatte (primære infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder), opdelt efter køn (% i 2022)



Kilde: RMMS, 2022

Den aldrende arbejdsstyrke giver fortsat anledning til bekymring, selv om der var en lille forbedring. I 2022 var 41,9 % af jernbanevirksomhedernes personale over 50 år, hvilket er et lille fald fra 42,4 % i 2018. Andelen af yngre arbejdstagere under 30 år steg beskedent fra 10,6 % i 2018 til 10,9 % i 2022.

Figur 15: Ansatte efter aldersgruppe, primære jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere (%, 2018-2022)



Kilde: RMMS, 2022

Fuldtidsansættelse er fortsat den mest almindelige ansættelsesform for jernbanearbejdere hos både infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder.

7 Konklusioner

Den europæiske jernbanesektor har udvist betydelig modstandsdygtighed i kølvandet på covid-19-pandemien. Passagertrafikken, som oplevede et kraftigt fald på 46 % i 2020 sammenlignet med 2019, steg til 96 % af niveauet før pandemien i 2022, og de samlede passagerkilometer nåede op på 395 mia. Der var en mere beskeden indvirkning på godstjenesterne, da de allerede var genoprettet i 2021, hvor mængderne steg igen til 2019-niveauet. I 2022 var der imidlertid en lille nedgang i mængderne på markedet for jernbanegodstransport.

Genopretningen af jernbanesektoren er blevet styrket af målrettede EU-interventioner, herunder forordning (EU) 2020/1429, som gav medlemsstaterne mulighed for at give afkald på sporadgangsafgifter for at mindske det finansielle pres på jernbanevirksomhederne. Disse foranstaltninger ydede øjeblikkelig nødhjælp og gjorde det muligt for sektoren at opretholde driften, da pandemien var på sit højeste. Da medlemsstaterne fortsat gennemfører nationale genopretnings- og resiliensplaner under EU's genopretnings- og resiliensfacilitet, er jernbaneinvesteringer klar til at spille en central rolle med hensyn til at fremme økonomisk og mobilitetsrelateret vækst.

Jernbanetransport er fortsat et afgørende element i EU's strategi for at nå sine klimamål. Da det kun udgør 0,3 % af de samlede transportrelaterede drivhusgasemissioner er jernbanetransport den mest miljøvenlige form for motoriseret transport. Elektrificeringen af 57 % af EU's jernbanenet og den fortsatte modernisering af godsvogne med mere støjsvage og grønnere teknologier understreger sektorens tilsagn om at reducere sit miljøaftryk. Jernbaneinvesteringer under den grønne pagt og strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet har til formål at fordoble jernbanegodstransporten og tredoble passagertrafikken med højhastighedstog senest i 2050 i forhold til referencescenariet fra 2015, hvilket markerer et betydeligt skift i retning af bæredygtig transport.

Støjforurening giver fortsat anledning til bekymring, idet 22 millioner mennesker i Europa er udsat for skadelig jernbanestøj. EU-initiativer såsom modernisering af godsvogne med støjsvage bremseklodser og revision af tekniske specifikationer for støj tager fat på denne udfordring. Fortsat finansiel og lovgivningsmæssig støtte er afgørende for at opfylde de ambitiøse bæredygtighedsmål.

Liberaliseringen af markedet har stimuleret konkurrencen i den europæiske jernbanesektor, idet nye aktører har vundet en betydelig markedsandel, navnlig inden for godstransport. I dette segment steg konkurrenternes gennemsnitlige markedsandel i EU-27 fra 39 % til 49 % mellem 2018 og 2022. På passagermarkedet var stigningen i konkurrenternes markedsandel også bemærkelsesværdig, både for kommercielle tjenester (12,6 % markedsandel med en stigning på 6,6 % mellem 2018 og 2022) og for offentlige serviceforpligtelser (markedsandel på 21 % eller +8 % i forhold til 2018). Der er dog stadig udfordringer, herunder forskelle i sporadgangsafgifter og behovet for en mere ensartet gennemførelse af de eksisterende regler på tværs af medlemsstaterne. Nu, hvor reglerne i den fjerde jernbanepakke er fuldt ud trådt i kraft13, forventes der en yderligere åbning af markedet, hvilket bør sætte skub i innovationen og øge servicekvaliteten for både passagerer og gods.

[13] Den overgangsperiode, der er fastsat i forordning (EF) nr. 1370/2007 for at give medlemsstaterne mulighed for gradvist at åbne jernbanemarkedet og udbyde kontrakter om offentlig trafikbetjening på jernbaneområdet, udløb i december 2023.

Kommissionen vil fortsat nøje overvåge, om den fjerde jernbanepakke14 omsættes korrekt til national lovgivning og gennemføres, for at sikre, at den opnår sit fulde potentiale.

I 2022 tegnede offentlige serviceforpligtelser sig for en betydelig del af jernbanepassagertrafikken. Passagertjenester under offentlige serviceforpligtelser tegnede sig i gennemsnit for 58,7 % af de samlede passagerkilometer i EU-27, hvilket er et fald fra 66 % i 2020. Dette tyder på en gradvis udvikling i retning af et mere konkurrencedygtigt jernbanemarked. Udbuddet af offentlige serviceforpligtelser er steget og forventes fortsat at stige i de kommende år, hvilket forbedrer servicekvaliteten og omkostningseffektiviteten. Der er dog stadig udfordringer med hensyn til at skabe balance mellem markedsliberalisering og sikring af fair adgang, navnlig i mindre befolkede regioner. EU tilskynder til større gennemsigtighed og konkurrence for at optimere de sociale og økonomiske virkninger.

Højhastighedsjernbaner udgør en hjørnesten i Europas indsats for at modernisere transportsektoren. Nettet er udvidet til 12 015 km i 2022 med planer om yderligere 1 600 km inden 2035. Spanien, Frankrig og Italien er fortsat førende inden for højhastighedsinvesteringer og bidrager til forbedret konnektivitet og kortere rejsetider på tværs af kontinentet.

Infrastrukturinvesteringer er fortsat afgørende, og EU afsætter betydelige midler gennem mekanismer som Connecting Europe-faciliteten og Samhørighedsfonden. Disse investeringer prioriterer projekter, der afhjælper flaskehalse, forbedrer multimodal konnektivitet og opgraderer eksisterende infrastruktur. Den vægt, der lægges på digitalisering, herunder udrulning af ERTMS, styrker jernbanernes kapacitet til at opfylde fremtidige mobilitetsbehov yderligere.

Digitale teknologier forventes at medføre betydelige forbedringer i jernbanesektoren, hvilket vil øge driftseffektiviteten og passageroplevelsen. Udrulningen af ERTMS, som er et centralt element i EU's strategi for digital omstilling, forventes at forbedre interoperabiliteten og sikkerheden på tværs af Europas jernbanenet, selv om kun ca. 33 % af hovednettet til dato enten er udstyret med ERTMS eller har sikret aftaler om dets installation. Desuden vil investeringer i intelligente billetsystemer og dataplatforme i realtid bidrage til at gøre jernbanerne mere tilgængelige og brugervenlige for passagererne.

Innovation gennem fællesforetagendet for Europas jernbaner fremmer områder såsom automatiseret togdrift, digital godsforvaltning og bæredygtig forvaltning af aktiver. Disse initiativer er i overensstemmelse med EU's bredere mål om at placere jernbanetransport som rygraden i et multimodalt og bæredygtigt transportsystem.

Efterhånden som Europa omstiller sig til en grønnere og mere forbundet fremtid, vil jernbanerne spille en central rolle med hensyn til at reducere emissionerne, øge mobiliteten og fremme den økonomiske vækst. Fortsatte investeringer i infrastruktur, markedsåbning og teknologisk innovation er afgørende for at nå EU's vision om et bæredygtigt transportsystem senest i 2050. Fuld gennemførelse af den fjerde jernbanepakke, styrkelse af grænseoverskridende konnektivitet, håndtering af kapacitetsbegrænsninger og sikring af mere retfærdig adgang til jernbanetjenester vil være centrale prioriteter i de kommende år.

[14] Navnlig overholdelsen af princippet om obligatorisk udbud af kontrakter om offentlig trafikbetjening inden for personbefordring med jernbane.

Ved at integrere disse strategiske elementer har den europæiske jernbanesektor en chance for at føre an i omstillingen af kontinentets transportlandskab og opfylde sit løfte om bæredygtig, effektiv og inkluderende mobilitet.