EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 6.2.2019
COM(2019) 51 final

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET

Sjätte rapporten om övervakning av utvecklingen på järnvägsmarknaden

{SWD(2019) 13 final}

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL RÅDET OCH EUROPAPARLAMENTET

Sjätte rapporten om övervakning av utvecklingen på järnvägsmarknaden i enlighet med artikel 15.4 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU

1. Inledning

Järnvägsmarknaden[1] bidrar avsevärt till EU:s ekonomi, och sysselsätter direkt mer än en miljon människor (järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare). Den europeiska järnvägstrafiken transporterar cirka 1,6 miljarder ton fraktgods och 9 miljarder passagerare varje år. Järnvägstransporten är av avgörande betydelse för EU:s strategi för en mer hållbar transportsektor, den ekonomiska och sociala sammanhållningen samt för att stärka banden till medborgarna inom och mellan EU-länder.

Detta är den sjätte rapporten om övervakning av utvecklingen på järnvägsmarknaden som lämnats från kommissionen till Europaparlamentet och rådet i enlighet med artikel 15.4 i direktiv 2012/34/EU[2]. Syftet med rapporten är att ge en överblick över den viktigaste utvecklingen på järnvägsmarknaderna i förhållande till EU:s mål för järnvägspolitiken[3]. I rapporten behandlas en rad ämnesområden, till exempel utvecklingen av den inre marknadens järnvägstrafik, infrastruktur och tjänster som finns tillgängliga för järnvägsföretag, ramvillkoren (inklusive avgifter[4]), järnvägsnätets tillstånd, utnyttjandet av tillträdesrätt och hinder för en effektivare järnvägstrafik. I det medföljande arbetsdokumentet finns en detaljerad analys.

Denna rapport är den första som bygger på frågeformuläret om rapportering som inrättas i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/1100 om övervakning av järnvägsmarknaden[5] (nedan kallad *RMMS-förordningen*). RMMS-förordningen, som började tillämpas den 1 januari 2016, ska gradvis bli ett mer konsekvent och sammanhängande dataset med en övergångsperiod som slutar med rapporteringsåret 2016.

Utöver de RMMS-data som EU-medlemsstaterna 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*[6], rapporter från Europeiska unionens järnvägsbyrå[7],

---

1 I denna rapport omfattar "järnvägssektorn" järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare.

2 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).

3 Norge deltog i enkäten om övervakning av järnvägsmarknaden (RMMS-frågeformuläret), men data för Norge är inte inkluderade i de genomsnittliga och totala EU-uppgifterna. Utöver rapporten om järnvägsmarknaden offentliggör Europeiska unionens järnvägsbyrå årsrapporter om järnvägssäkerhet samt tvåårsrapporter om driftskompatibilitet för järnvägar.

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

5 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.

6 https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2018_en

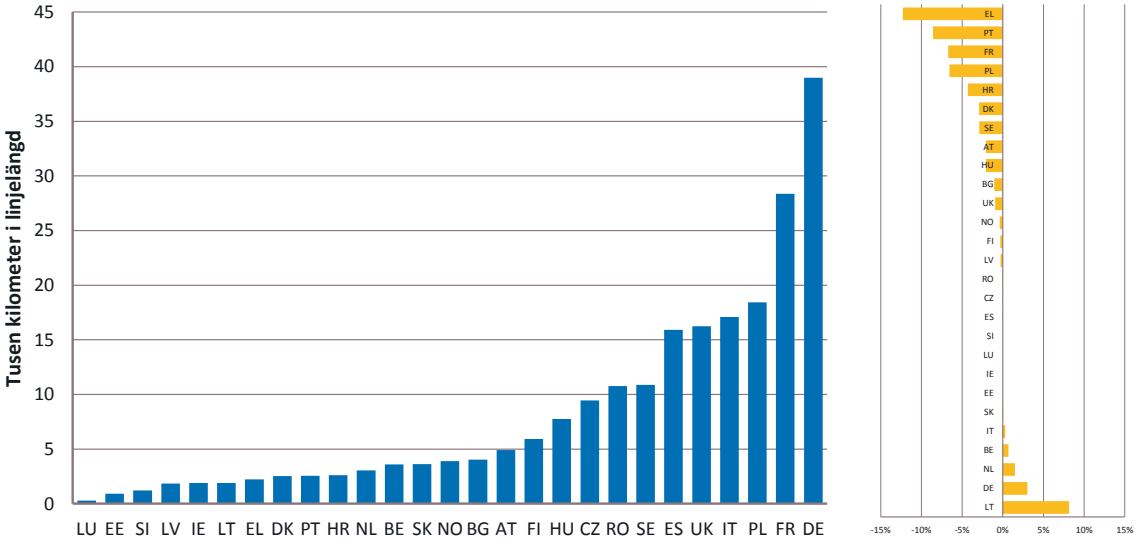
7 https://www.era.europa.eu/library/corporate-publications_en

Eurostat[8], statistik som samlats in av organisationer inom olika sektorer samt presentationer och studier.

2. EU:s järnvägsnät

Den totala **linjelängden på EU:s järnvägsnät**[9] var år 2016 cirka 221 000 kilometer (1,6 % mindre än år 2011). **Järnvägsnätens densitet** återger ländernas olika geografiska kännetecken. Det framgår att järnvägsnätet i de nordiska och baltiska länderna har lägst densitet i förhållande till arealen men högst i förhållande till befolkningen. Cirka 54 % av EU:s nätverk elektrifierades under 2016, vilket innebär att den elektrifierade sträckan har utökats med 2 097 km sedan 2011 (+1,7 %). EU:s **höghastighetsnät** omfattade över 8 400 kilometer i linjelängd vid slutet av 2017, vilket är mer än en fördubbling sedan 2003.

Figur 1: Längden på nationella nätverk under 2016 och relativ förändring 2011–2016



Källa: Statistisk pocketutgåva 2018. Tilläggsinformation från olika källor.

3. Tjänster till järnvägsföretagen

Anläggningar för kartläggningstjänster är en pågående utmaning på grund av den stora variationen av tjänster som tillhandahålls samt det höga antalet operatörer i olika storlekar.

Enligt tillgängliga RMMS-data[10] fanns det under 2016

- 31 000 stationer för passagerare,
- 2 358 godsterminaler,
- 452 rangerbangårdar,
- 1 667 underhållsanläggningar,
- 702 havs- och inlandshamnanläggningar och

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

9 Inklusive Norge.

10 Ofullständiga data med luckor och olika definitioner som tillämpats. Data som omfattar Norge.

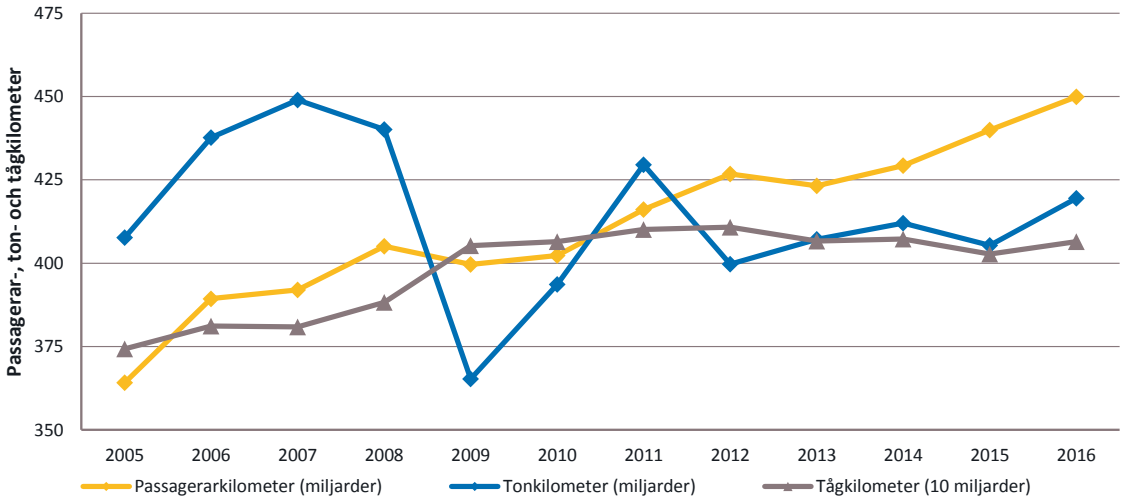
– 954 bränsledepåer.

Kommissionen arbetar med att genomföra förordning (EU) 2017/2177 om tillträde till anläggningar för tjänster och järnvägsrelaterade tjänster[11], en portal för järnvägsanläggningar i EU för att kartlägga dessa, samt ett bättre genomförande av RMMS-förordningen för att övervaka anläggningarna.

4. Järnvägstrafikens utveckling

Det totala antalet tågkilometer i EU, som inbegriper tågrörelser för både persontåg och godståg, förblev stabilt mellan 2009 och 2016. Persontrafiken fortsatte att växa 1,7 % per år. Godstrafiken på järnväg hade dock svårt att återhämta sig från den kraftiga volymminskningen som inträffade 2009 vid finanskrisens mest kritiska tidpunkt. En topp under 2011 följdes av en långsam återhämtning från 2012[12].

Figur 2: Passagerar- och godsvolymer, 2005–2016



Källa: RMMS, 2018. Tilläggsinformation från olika källor och uppskattningar.

Järnvägstransporten kan spela en viktig roll när det gäller att påskynda minskningen av utsläpp i transporttrafiken. Järnvägstransporten står endast för 2 % av EU:s totala energiförbrukning, men stod under 2016 för 11,2 % av transporterna av allt gods och för 6,6 % av alla passagerartransporter. Det är dessutom det enda transportmedlet som nästan kontinuerligt har minskat koldioxidutsläppen sedan 1990. I förhållande till alla andra transportmedel svarade järnvägstransporten år 2016 för endast 0,5 % av koldioxidutsläppen[13].

Persontrafik

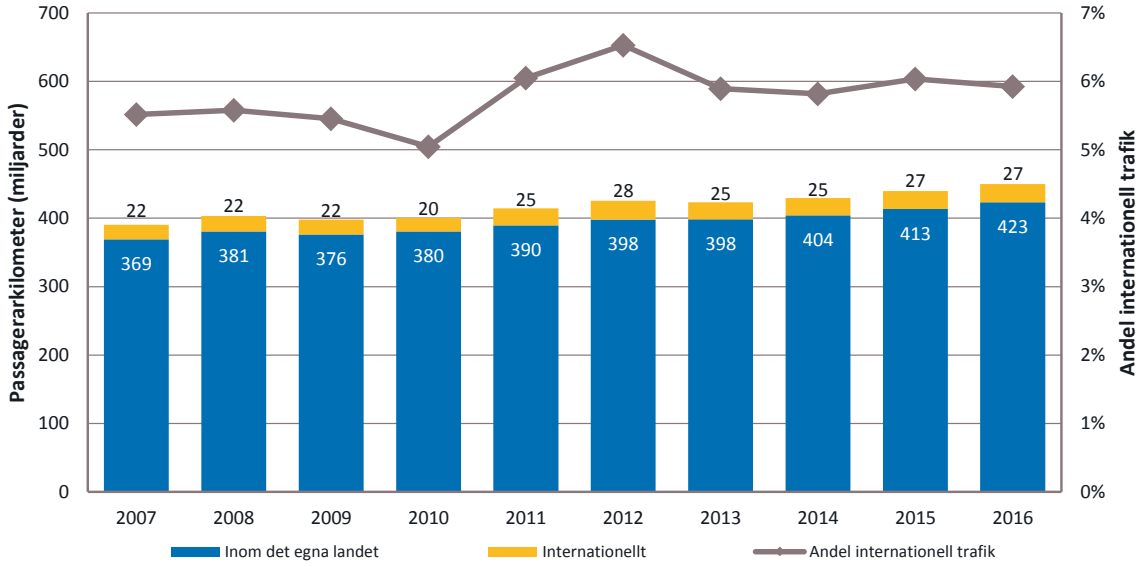
År 2016 hade persontrafikvolymerna i EU nått 450 miljarder passagerarkilometer av totalt sex biljoner passagerarkilometer för landtransporter. Persontrafiken sker till största delen inrikes, och endast 6 % var landsöverskridande trafik under 2016.

[11] Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/2177 av den 22 november 2017 om tillträde till anläggningar för tjänster och järnvägsrelaterade tjänster, EUT L 307, 23.11.2017, s. 1.

[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 andra källor).

[13] Indirekta utsläpp från elförbrukning omfattas inte.

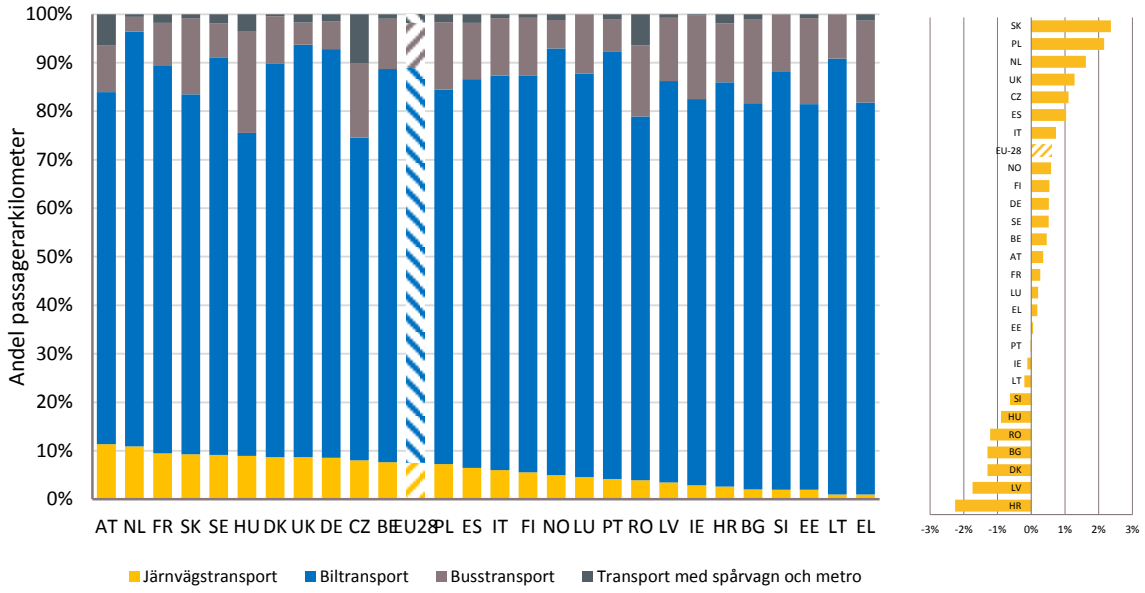
Figur 3: Persontrafikvolymernas utveckling 2007–2016



Källa: RMMS, 2018. Tilläggsinformation från olika källor och uppskattningar.

Den genomsnittliga benägenheten att resa inom EU ökade från 830 passagerarkilometer per invånare under 2011 till 882 under 2016 (+1,2 % per år). Personbilens **andel** för **landtransport** låg kvar på strax över 80 %, men andelen för persontrafik med tåg ökade från 7,0 % till 7,6 % mellan 2007 och 2016.

Figur 4: Landtransport av passagerare fördelad på olika transportmedel efter medlemsland 2016 samt förändringen i andelen för järnvägstransport 2011–2016



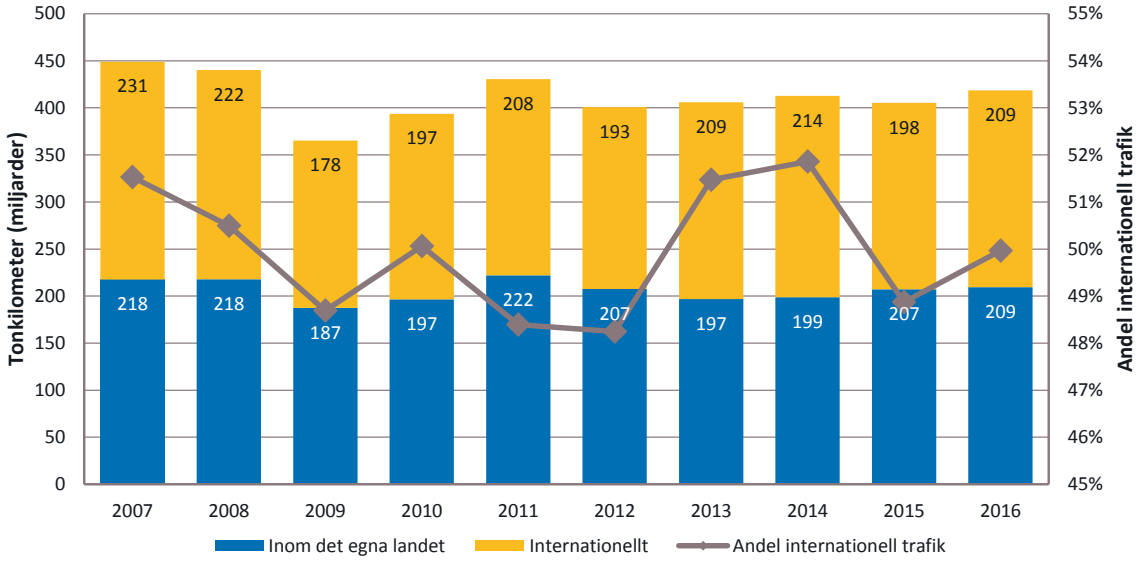
Källa: Eurostat och statistisk pocketutgåva 2018. Data från 2011 för EU-27.

Godstrafik

År 2016 nådde godstrafiken i EU 419 miljarder tonkilometer av den totala landtransporten på 2,5 biljoner. Ungefär hälften av den totala godstrafiken på järnväg är

gränsöverskridande. Detta innebär att godstrafiken på järnväg har en stark europeisk dimension, men att den samtidigt är känsligare för brister i driftskompatibilitet och samarbete mellan nationella järnvägsnät, vilket kan påverka dess konkurrenskraft.

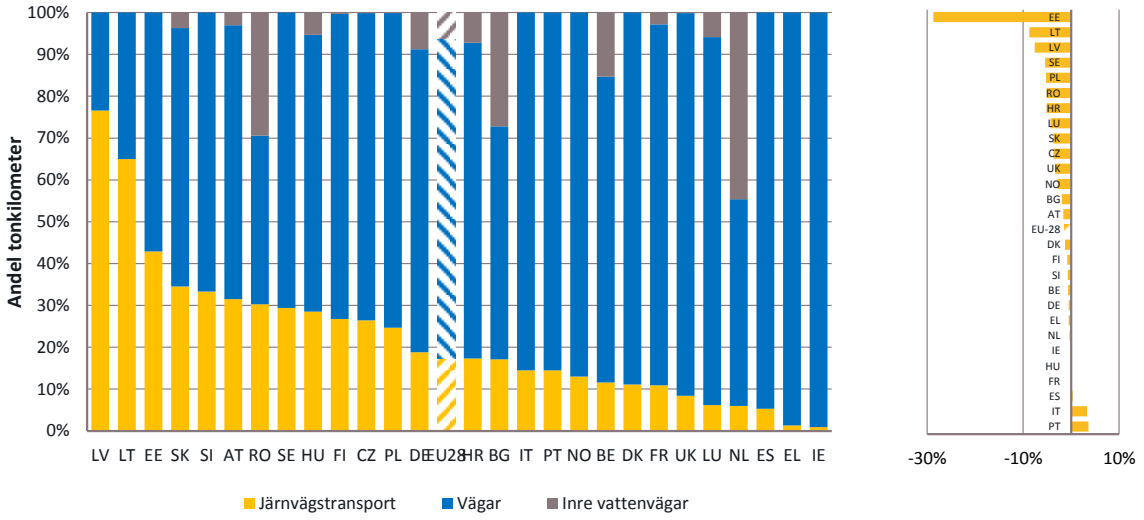
Figur 5: Utvecklingen av trafikvolymer för godstrafik på järnväg 2007–2016



Källa: RMMS, 2018. Tilläggsinformation från olika källor och uppskattningar.

Sedan järnvägstrafikens toppnotering år 2011 (19 %) har andelen för godstransporter på land minskat. Den lyckades dock ligga kvar på cirka 17 % år 2016, samtidigt som andelen för biltransport ökade från 75 % till 76 %.

Figur 6: Landtransport av gods fördelad på olika transportmedel 2016 samt förändring i järnvägstrafikens andel 2011–2016



Källa: Eurostat.

5. Utvecklingen av ramvillkoren för järnvägssektorn

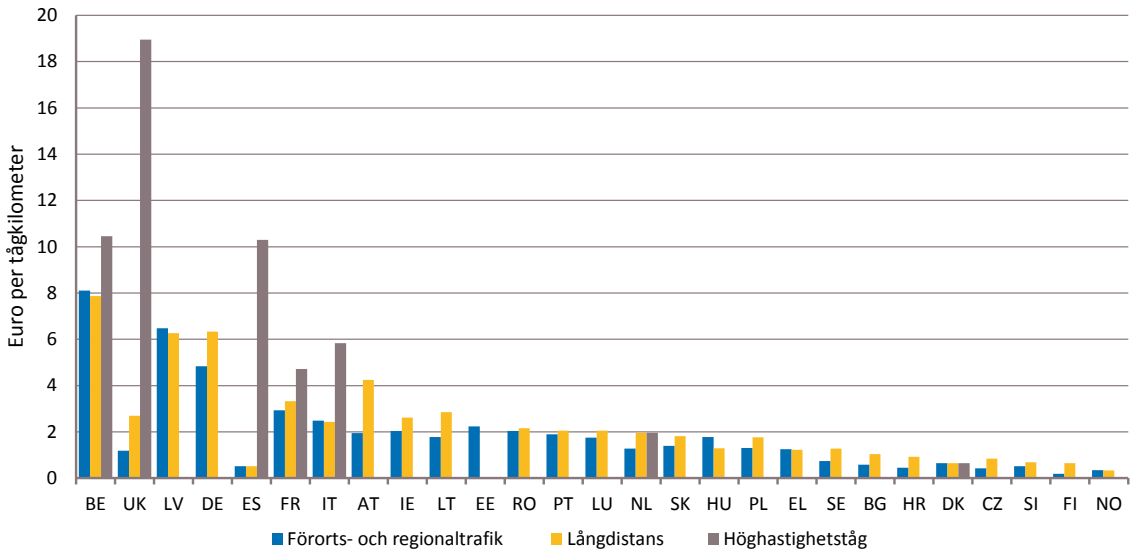
5.1. Uttag av infrastrukturavgifter

Avgifter för tillträde till järnvägsspår stod för mer än 80 % av infrastrukturförvaltarnas intäkter från tillträdesavgifter i de flesta länderna, både för persontåg och godståg.

Avgifterna för tillträde till höghastighetslinjer (utom tillägg) är högre än andra passageraravgifter, och allra högst i Storbritannien (19 euro per tågkilometer under 2016).

Avgifterna för tillträde till konventionella långdistanståg (utom -tillägg) låg på mindre än 3 euro per tågkilometer i de flesta länderna.

Figur 7: Avgifter för tillträde (utom tillägg): persontåg efter typ och land 2016

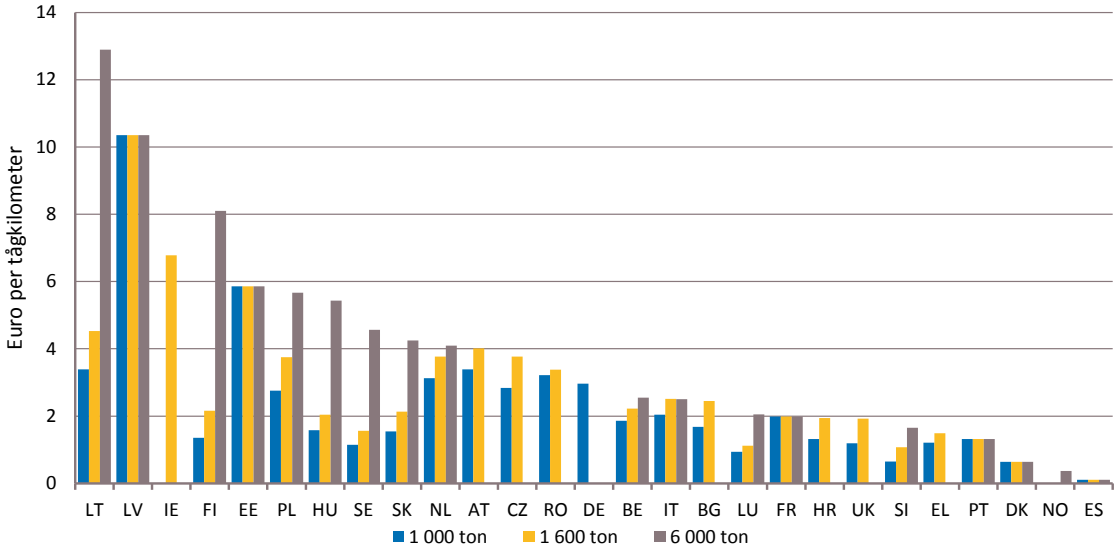


Källa: RMMS, 2018. Data för DE inbegriper tillägg.

Avgifterna för godståg (utom tillägg) övervakas utifrån tre olika maximaltal för bruttodräktighet (1 000, 1 600, och 6 000). Fem medlemsstater (Lettland, Estland, Frankrike, Portugal och Danmark) tillämpar en fast avgift per tågkilometer. I de flesta andra EU-länder ökar tillträdesavgifterna i takt med tågstorleken, men inte nödvändigtvis i förhållande till dräktigheten.

När det gäller avgiftsnivåerna mellan 2013 och 2016 (i de fall uppgifter finns tillgängliga) finns det ingen tydlig uppåtgående eller nedåtgående trend för varken person- eller godståg.

Figur 8: Avgifter för tillträde (utom tillägg): godståg efter typ och land 2016

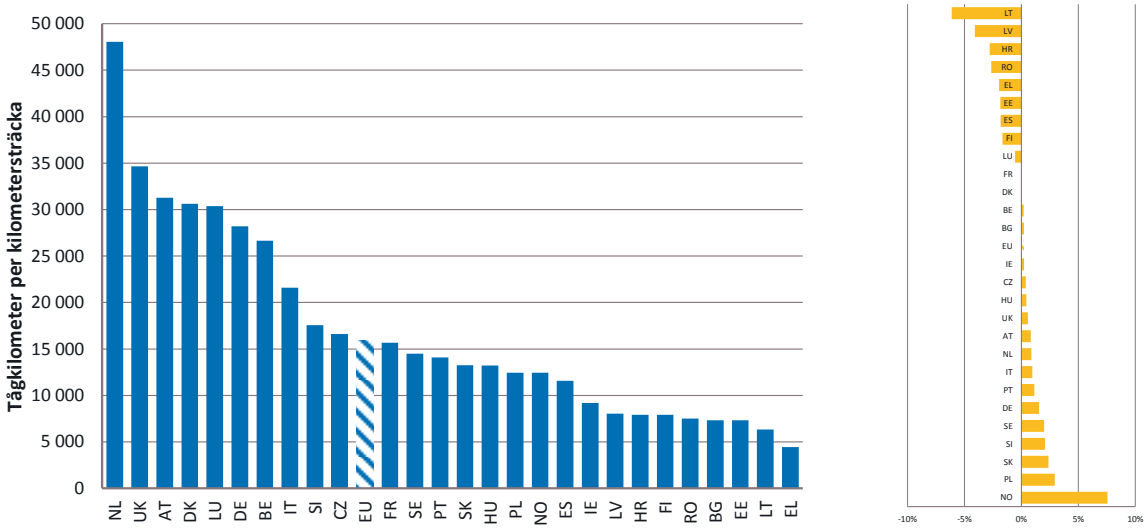


Källa: RMMS, 2018. För DE är indelning efter tågtyp ej tillgänglig – i denna figur omfattas tillägg.

5.2. Tilldelning av kapacitet, begränsningar i infrastrukturen och hinder för en effektivare järnvägstrafik

Järnvägsnäten i nordvästra Europa är de mest trafikerade näten. Utnyttjandegraden i Nederländerna (med en verksamhet på nästan 50 000 tågkilometer per kilometersträcka 2016), Storbritannien, Österrike, Danmark, Luxemburg, Tyskland och Belgien var 70 % högre än genomsnittet i EU.

Figur 9: Järnvägsnätens utnyttjandegrad 2016 och genomsnittlig ökning 2011–2016



Källa: RMMS 2018 och statistisk pocketutgåva 2018

Överbelastningen understryker det faktum att infrastrukturen har begränsningar, vilket förhindrar all potentiell trafik från att utnyttja järnvägsnätet. Den totala längden för järnvägsspår som konstaterats vara överbelastade ökar (inklusive Norge) och uppgick

under 2016 till nästan 3 000 k , vilket inbegriper järnvägskorridorer för godstransport på 1 000 km. Av de överbelastade järnvägsspåren finns 40 % i Storbritannien. Överbelastningarna är omfattande även i Tyskland, Italien och Rumänien, där mer än 100 spårkilometer har förklarats vara överbelastade.

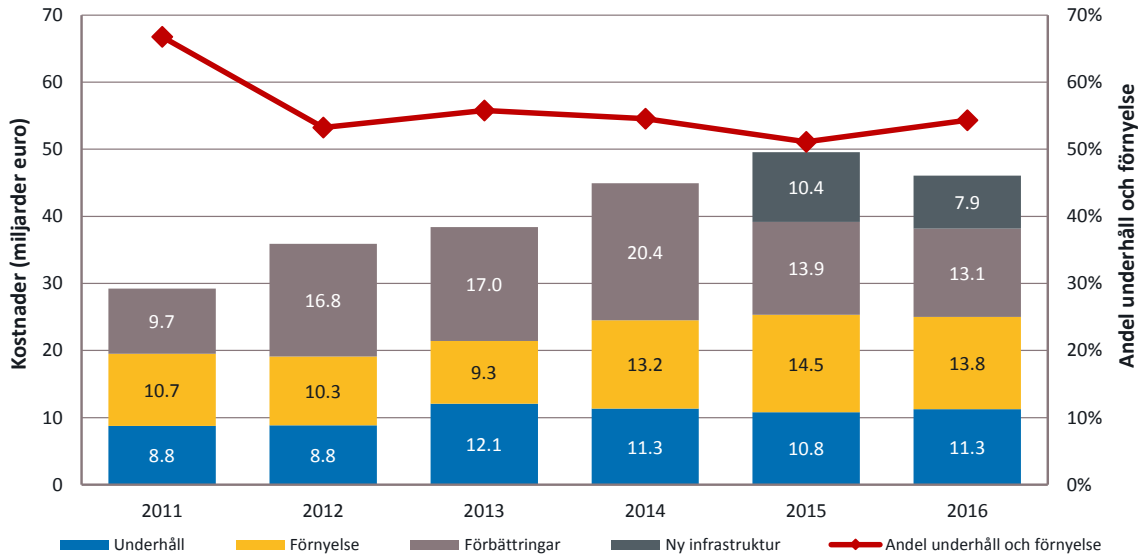
De transporttjänster som vanligtvis prioriteras bland medlemsstaterna är de som omfattas av förpliktelsen vid allmän trafik, som ges högsta prioritet i 11 medlemsstater, följt av internationell persontrafik och godstrafik.

Begränsningar i den operativa infrastrukturen kan också begränsa järnvägstransporten och utgöra ett hinder för en effektivare järnvägstrafik. Detta gäller särskilt inkompatibilitet mellan nationella tågkontrollsystem, vilket utgör ett betydande hinder för driftskompatibiliteten. Därför har unionen infört ett gemensamt europeiskt signalsystem — det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS). I enlighet med den nya europeiska genomförandeplanen för ERTMS[14] måste cirka 30-40 % av stamnätskorridorerna vara utrustade med ERTMS senast 2023 (15 672 km): endast en tredjedel är för närvarande är i drift, så mycket kvarstår att göra under de kommande åren.

5.3. Kostnader för och finansiering av infrastruktur

De totala kostnaderna för finansiering av infrastruktur i EU ökade från 29 miljarder år 2011 till 50 miljarder euro 2015, och sjönk med 3,5 miljarder euro under 2016[15].

Figur 10: Kostnader för infrastruktur och andelen underhåll och förnyelse 2011–2016



Källa: RMMS, 2018.

EU kan samfinansiera eller stödja järnvägsinvesteringar genom Sammanhållningsfonden, Europeiska regionala utvecklingsfonden, Fonden för ett sammanlänkat Europa, Europeiska investeringsbanken och Europeiska fonden för strategiska investeringar. Genom EU:s nuvarande finansieringsram (2014–2020) har över 33 miljarder euro avsatts för stöd till järnvägsinvesteringar.

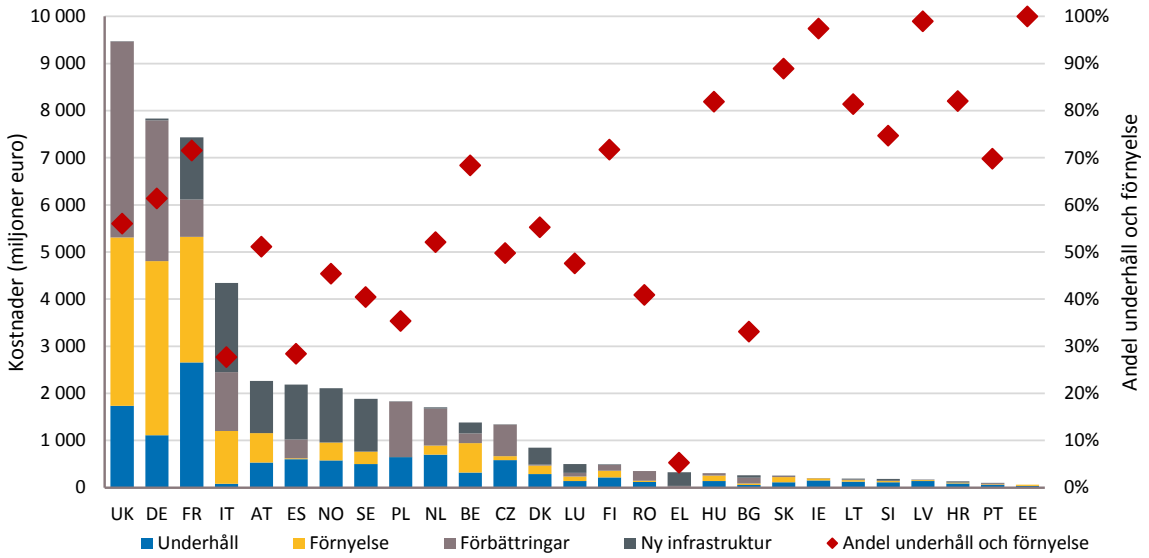
[14] Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/6 av den 5 januari 2017 om den europeiska genomförandeplanen för det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg, EUT L 3, 6.1.2017, s. 6–28.

[15] Omfattar inte Norge.

Att underhålla och förnya det befintliga järnvägsnätet för att förbättra säkerhet, funktionalitet och tillförlitlighet är en stor utmaning för infrastrukturförvaltare – i synnerhet med tanke på den ökande trafiken och de krävande prestationsmålen som de nationella myndigheterna och operatörerna har kommit överens om.

2016 uppgick de totala kostnaderna för underhåll och förnyelse till 26 miljarder euro[16]. Andelen kostnader för underhåll och förnyelse låg på 54 % av totalkostnaden, men varierade mellan olika länder. Länderna i centrala och östra Europa spenderade en betydande andel på underhåll och förnyelse av järnvägslinjer.

Figur 11: Kostnader för infrastruktur och andelen underhåll och förnyelse per land 2016

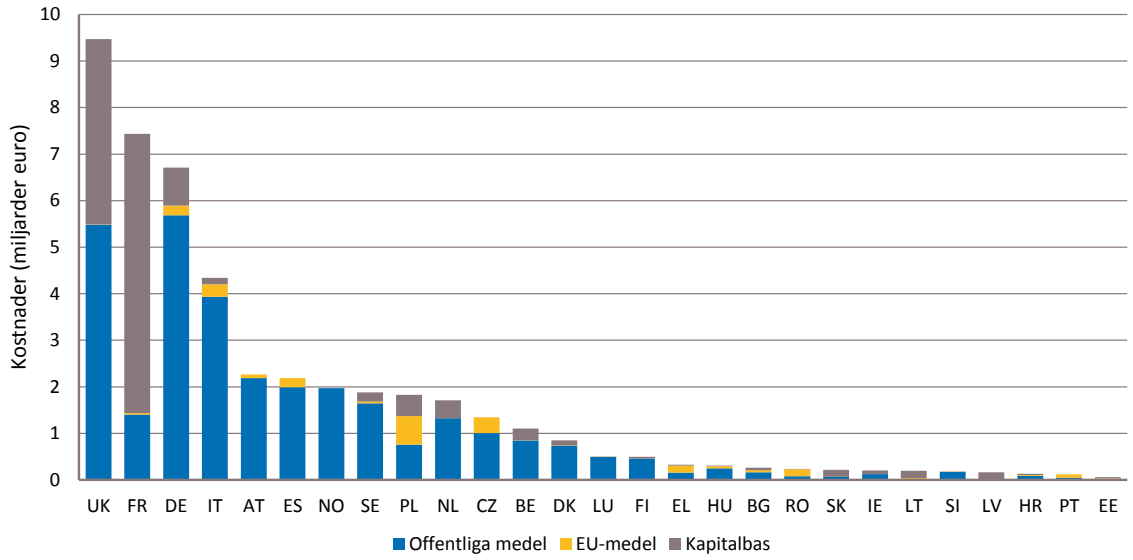


Källa: RMMS, 2018. NO, SE inkluderade förbättringar med förnyelse.

Infrastrukturförvaltarna får resurser för att upprätthålla och förbättra järnvägsinfrastrukturen från flera olika källor. 70 % av resurserna kom dock från nationella budgetar under 2016. Infrastrukturförvaltarnas egna resurser innefattar avgifter för tillträde till infrastrukturen. Andelen total finansiering som genererats internt var högst i Lettland (100 %), Litauen och Frankrike (båda 81 %), följt av Slovakien (69 %) och Storbritannien (42 %).

[16] Norge ingår.

Figur 12: Statlig finansiering av järnvägsinfrastruktur efter källa och land 2016



Källa: RMMS, 2018.

5.4. Tjänster avseende järnvägstransport

Punktlighet och persontrafikens tillförlitlighet

Enligt den definition som används[17] var i genomsnitt 90 % av den lokala och regionala persontrafiken **punktlig**. Långdistanståg tenderar att vara mindre punktliga på grund av att längre distanser ofta omfattar högtrafikerade linjer med blandad trafik. Järnvägstrafikens **tillförlitlighet**, uppmätt i form av andel inställda tåg, ligger vanligtvis under 2 % för såväl långdistanståg som lokala och regionala tåg.

Punktlighet och godstrafikens tillförlitlighet

När det gäller godstrafikens **tillförlitlighet** är tillgängliga data begränsade eftersom medlemsstaterna fortfarande utnyttjade övergångsperioden för att anpassa sig till RMMS-förordningens nya rapporteringskrav. De flesta medlemsstaterna rapporterade att den nationella godstrafiken var **punktligare**[18] än den internationella godstrafiken. Grundat på befintliga data förefaller godstrafikens tillförlitlighet vara betydligt lägre än persontrafikens tillförlitlighet – och internationell trafik hårdare drabbad än inrikes trafik, främst på grund av de längre distanserna.

Säkerhet

Järnvägstransport är fortfarande ett av de säkraste transportmedlen. År 2016 inträffade 964 järnvägsrelaterade dödsfall[19] i Europa. De flesta av dessa involverade personer som passerade plankorsningar (255) samt obehöriga personer (600). Antalet dödsfall som drabbade anställda och passagerare var 32 respektive 44. Järnvägssäkerheten fortsatte att förbättras mellan 2010 och 2015, men antalet dödsfall och allvarliga skador ökade något under 2016. Mellan 2011 och 2015 var resor med tåg mer än 25 gånger säkrare än resor med bil.

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

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

19 Självmord omfattas inte. Mer information finns i järnvägsbyråns rapport om järnvägssäkerhet och driftskompatibilitet i EU 2018, *Report on Railway Safety and Interoperability in the EU 2018*.

Kundernas nöjdhetsgrad när det gäller persontrafik

Enligt en Eurobarometer-undersökning[20] som offentliggjordes i september 2018 var 66 % av EU-medborgarna nöjda med persontågens frekvens, 59 % med punktligheten och tillförlitligheten, och 55 % med reseinformationen under tågresans gång, särskilt vid förseningar. Dessa siffror visar på betydande förbättringar jämfört med en liknande undersökning som utfördes 2013.

Undersökningen ger också en insikt i folks resvanor. Fyra av fem (80 %) av EU-medborgarna reser med tåg och tar sannolikt tåget för resor till förorter (67 %). Det finns fortfarande utrymme för förbättringar: endast 38 % av EU-medborgarna är nöjda med hur klagomål hanteras och anser att tillgängligheten till järnvägstrafiken för passagerare med nedsatt rörlighet behöver utvecklas. Av undersökningen framgår att 75 % av EU-medborgarna anser att det är enkelt att köpa tågbiljetter och att 62 % är nöjda med tillgången till biljetter för resor där flera transportmedel används.

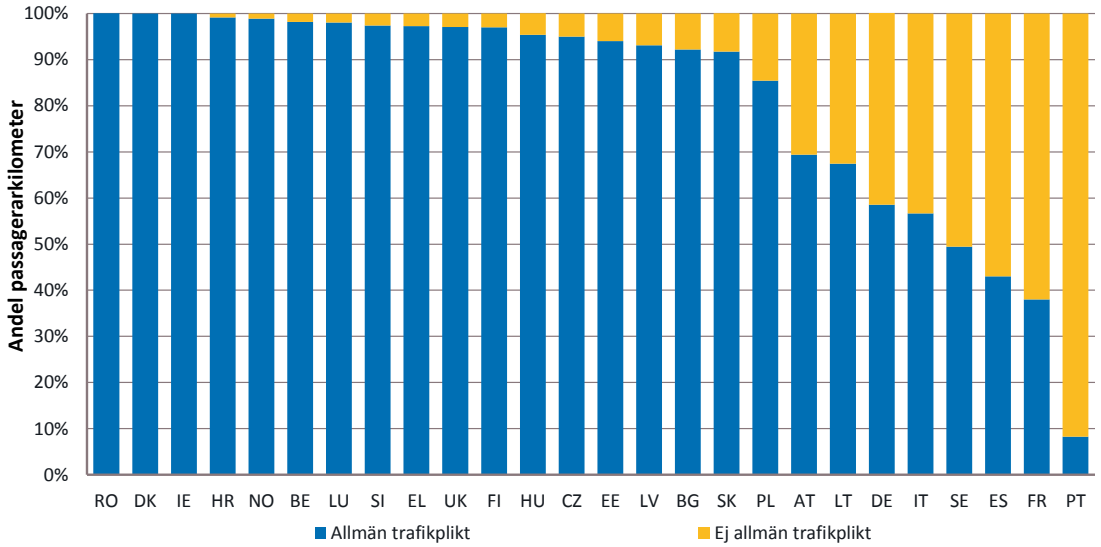
Intressenternas tillfredsställelse när det gäller järnvägskorridorer

Det finns ingen EU-omfattande jämförande undersökning av kundtillfredsställelse när det gäller godstrafik[21]. Det verkar dock råda ett visst samförstånd mellan intressenterna om tre centrala delar för att säkerställa att godstrafikens kunder blir nöjda, nämligen tillförlitlighet, flexibilitet och tillhandahållande av tillförlitlig transportinformation.

5.5. Avtal om allmän trafik

År 2016 utgjordes mer än 60 % av alla passagerarkilometer av järnvägstrafik som omfattades av den allmänna trafikplikten. Ersättning för den allmänna trafikplikten är fortfarande en betydande inkomstkälla för järnvägsföretag i de flesta medlemsstater. Den allmänna trafikplikten används mer för inrikes och regional järnvägstrafik än för långdistanståg. Endast ett fåtal länder rapporterade att de tillämpar allmän trafikplikt på internationell järnvägstrafik.

Figur 13: Passagerarkilometer när det gäller allmän trafikplikt samt kommersiell järnvägstrafik 2016



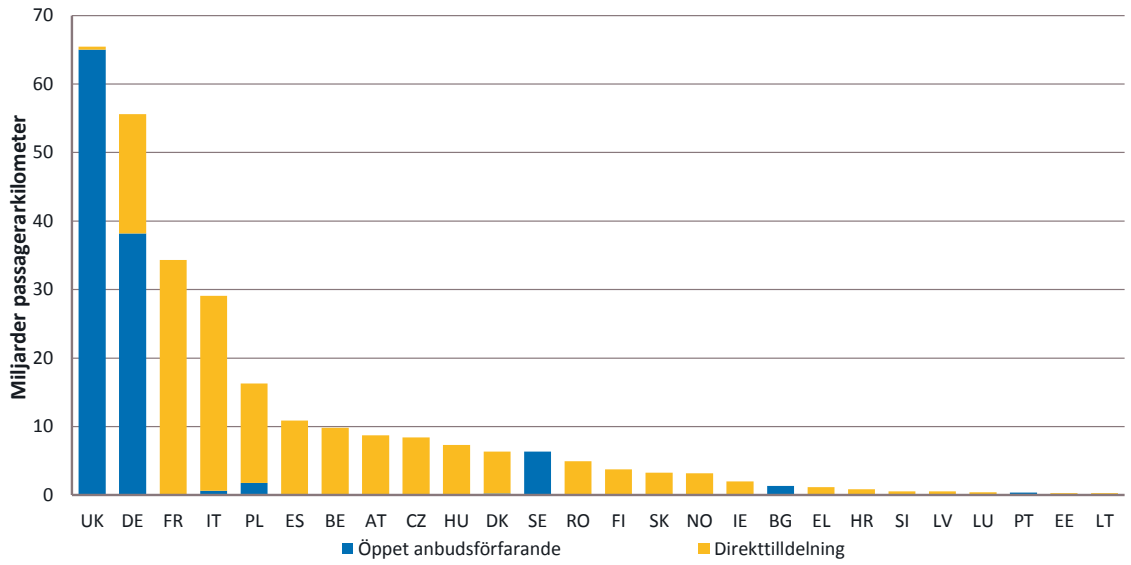
Källa: RMMS, 2018. Inga nya data för NL.

[20] http://ec.europa.eu/commfrontoffice/publicopinion/index.cfm/survey/getsurveydetail/instruments/flash/surveyky/2172.

[21] Järnvägskorridorerna offentliggör även årliga undersökningar baserade på ett standardiserat frågeformulär.

Konkurrensutsatt upphandling användes i endast 41 % av alla tjänster som omfattades av den allmänna trafikplikten under 2016, och nästan uteslutande i tre medlemsstater där marknaden avreglerades tidigt: Storbritannien, Tyskland och Sverige. Tack vare det fjärde järnvägspaketet kommer konkurrensutsatt upphandling gradvis att bli till regel, och direkta tilldelningar kommer endast att tillåtas i exceptionella fall. Nya konkurrenskraftiga anbud på mer än 32 miljoner tågkilometer per år tilldelades under 2016.

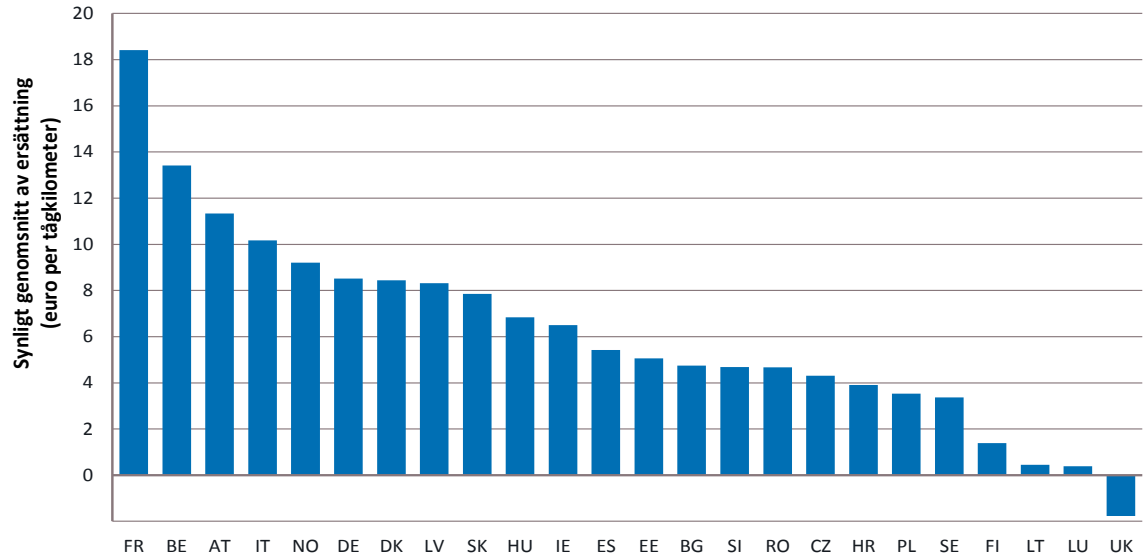
Figur 14: Öppna anbudsförfaranden för allmän trafikplikt som tilldelats direkt 2016



Källa: RMMS, 2018. Inga data för NL.

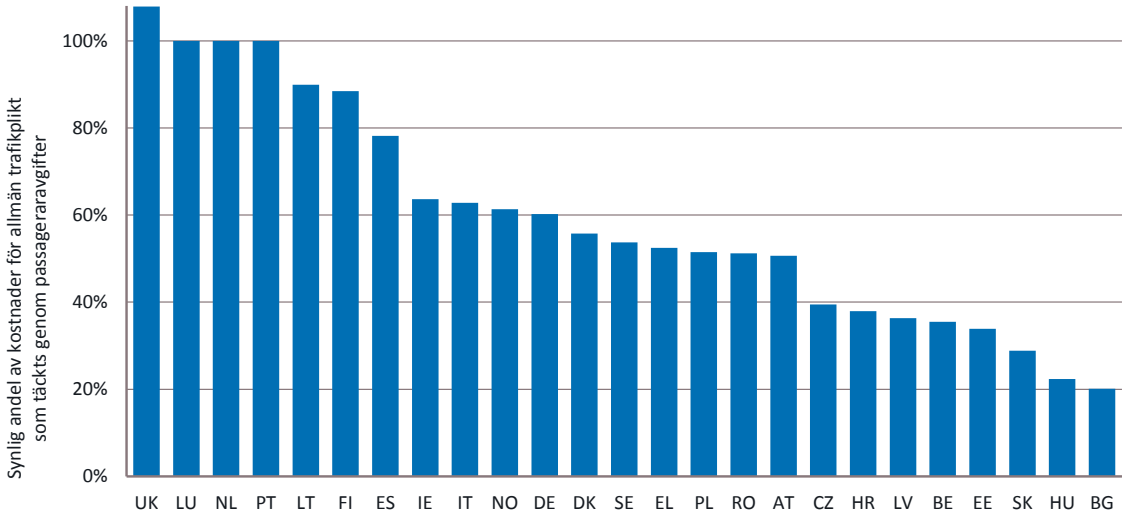
Ersättningsnivåerna för allmän trafikplikt per kilometer samt andelen kostnader för allmän trafikplikt som täcks av passageraravgifter skiljer sig avsevärt mellan olika länder. Den genomsnittliga ersättningen för allmän trafikplikt är negativ i Storbritannien, där anbudsgivare för exklusiva rättigheter i avtal om allmän trafikrätt (franchiseavtal) kan betala en högre avgift om de anser att tjänsterna kan skötas på ett lönsamt sätt utifrån dagens (reglerade) nivåer för tillträdesavgifter och biljettpriser.

Figur 15: Synligt genomsnitt av ersättning för allmän trafikplikt 2016



Källa: RMMS, 2018. Inga data för EL, NL, PT.

Figur 16: Synlig andel av kostnader för allmän trafikplikt som täckts genom passageraravgifter 2016



Källa: RMMS, 2018. Inga data för FR och SL.

5.6. Tillståndsgivning

Antalet aktiva tillstånd hos järnvägsföretag varierade under 2016: mellan 448 i Tyskland och 2 i Luxemburg och Irland. Polen och Tjeckien rapporterade också drygt 100 aktiva tillstånd, och Storbritannien drygt 50.

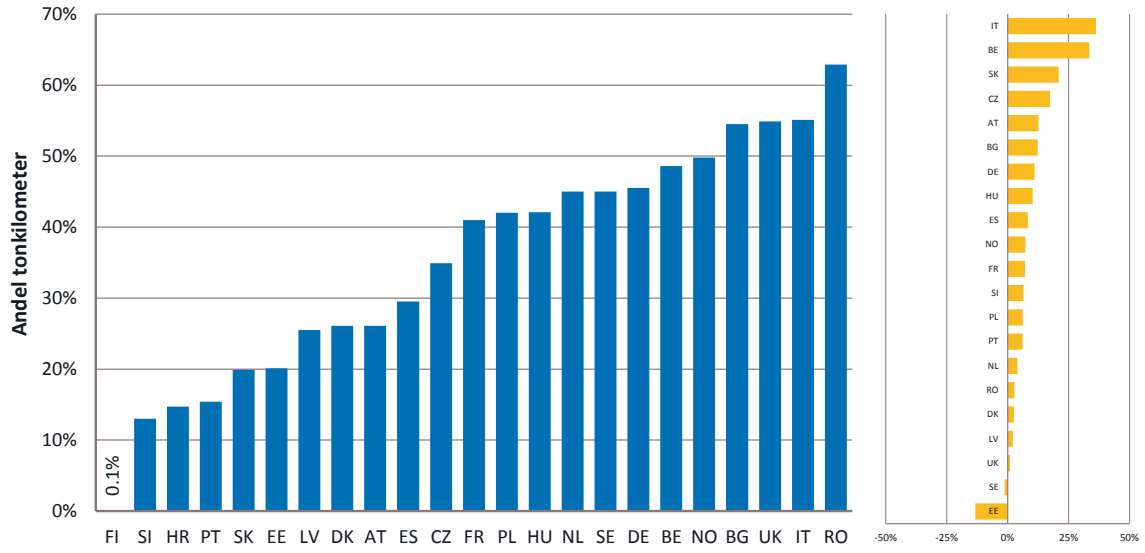
De **genomsnittliga avgifterna** för att erhålla ett tillstånd varierade under 2016 mellan 37 500 euro i Portugal och 10 euro i Kroatien.

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

5.7. Grad av marknadsöppning och utnyttjande av tillträdesrätt

Tack vare EU:s lagstiftning öppnades marknaden för **godstransporter för konkurrens** 2007. År 2016 fanns det nya aktiva operatörer som konkurrerade med de nationella aktörerna i alla länder utom Grekland, Irland, Litauen och Luxemburg – och i hälften av dem låg **marknadsandelen** för konkurrenterna på mer än 40 %. Mellan 2011 och 2016 ökade konkurrenternas marknadsandel stadigt i alla EU-länderna. Konkurrenterna förlorade marknadsandelar endast i Sverige och Estland. Marknadsandelen i Estland sjönk från 41 % till 20 %.

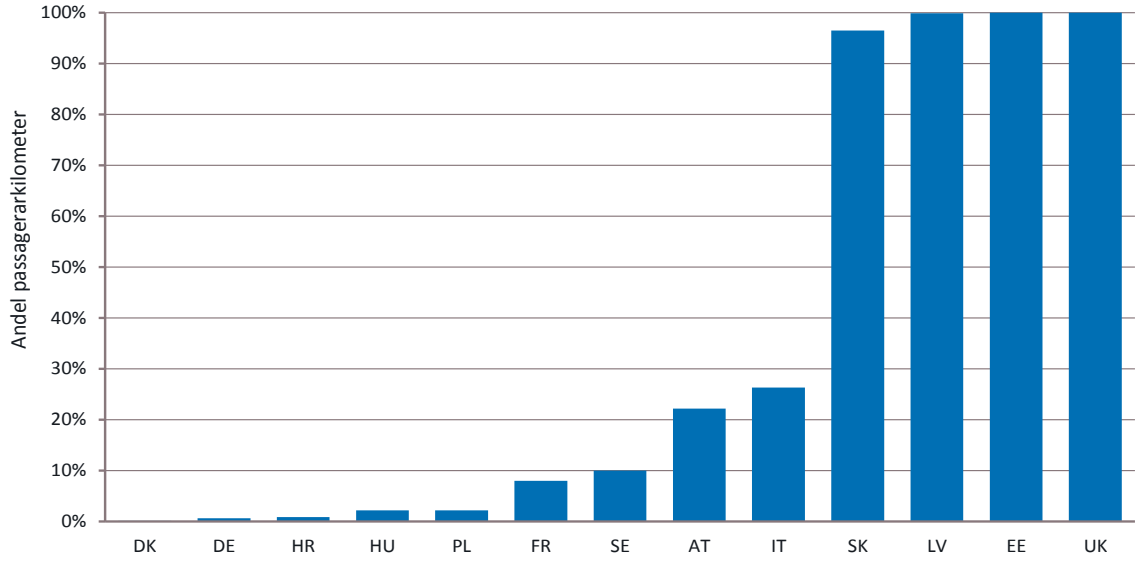
Figur 17: Konkurrenter inom godstransport, marknadsandel samt genomsnittlig ökning 2011–2016



Källa: RMMS, 2018. En operatör med andel på 100 % i EL, IE, LT och LU.

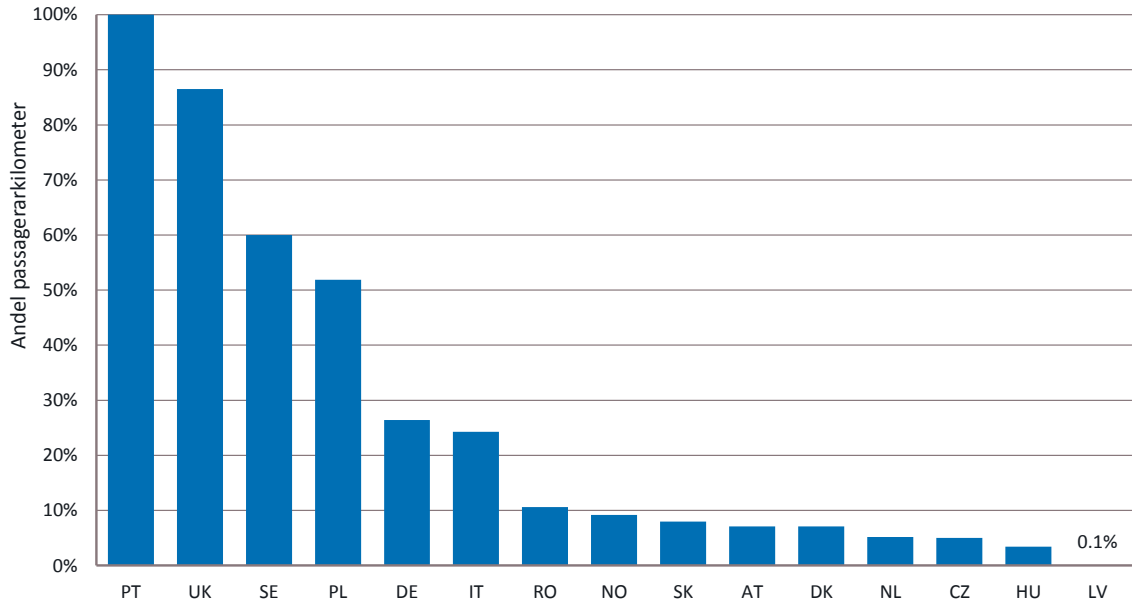
Marknaden för **internationella passagerare** har varit **öppen för konkurrens** sedan 2010, men medlemsstaterna kommer att fortsätta att reglera tillträdet till sina **inrikes marknader för passagerartransporter** tills det fjärde järnvägspaketet har genomförts. Järnvägsföretag som erbjuder passagerartransporter kan tillhandahålla sina tjänster inom ramen för den allmänna trafikplikten eller på helt kommersiella villkor (d.v.s. utan statlig ersättning). På båda dessa marknader kan tjänsterna erbjudas av en ensam aktör med monopol, eller vara öppna för andra konkurrerande järnvägsföretag. Enligt de siffor som rapporterats har endast hälften av medlemsstaterna konkurrenter som är verksamma på den kommersiella marknaden för passagerartransport. Deras **marknadsandel** är i allmänhet högre än 10 %, och i fyra medlemsstater erbjuder nya aktörer nästan alla kommersiella tjänster. Alternativa operatörer finns också i det segment som omfattas av den allmänna trafikplikten, men deras marknadsandel överstiger 10 % endast i ett begränsat antal EU-länder.

Figur 18: Konkurrenter på den kommersiella marknaden för passagerartransporter samt marknadsandel under 2016



Källa: RMMS, 2018. Inga data för BE, CZ, IE, NL och RO.

Figur 19: Konkurrenter på marknaden för passagerartransporter som omfattas av den allmänna trafikplikten, marknadsandel, 2016



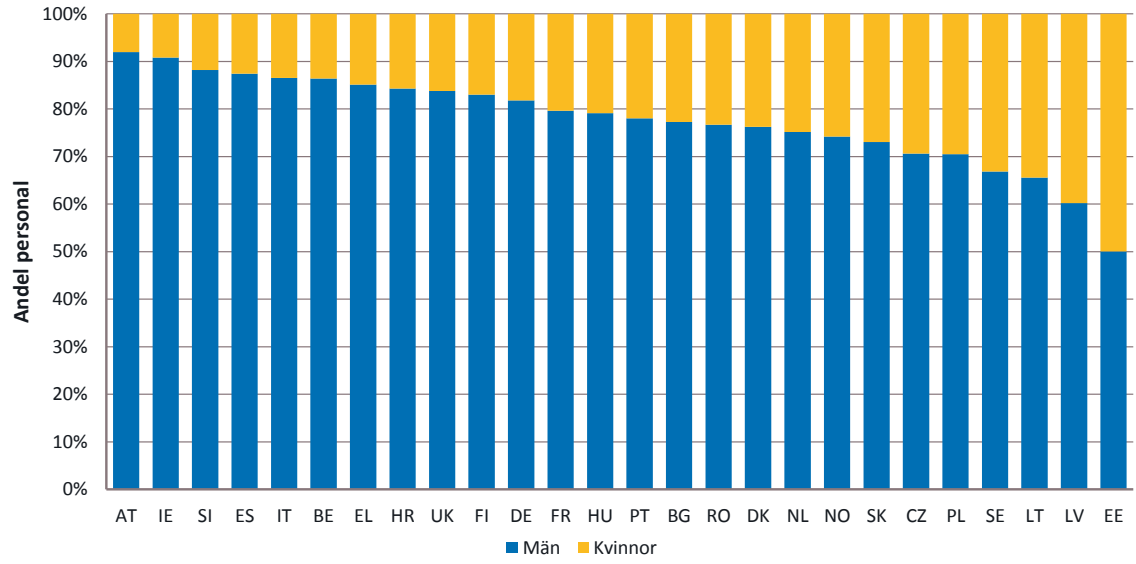
Källa: RMMS, 2018. I alla andra medlemsstater rapporterades en enda aktör.

5.8. Anställningsförhållanden och sociala villkor

Enligt uppgifterna i RMMS som rapporterats av medlemsstaterna och Norge var drygt en miljon personer anställda inom den europeiska järnvägssektorn i slutet av 2016. Av dem var omkring 600 000 anställda av järnvägsföretag och 440 000 av infrastrukturförvaltare.

Arbetskraften består till största delen av män, andelen kvinnor är i genomsnitt endast 21 %. Andelen kvinnliga medarbetare varierar mellan 50 % i Estland och 8 % i Österrike.

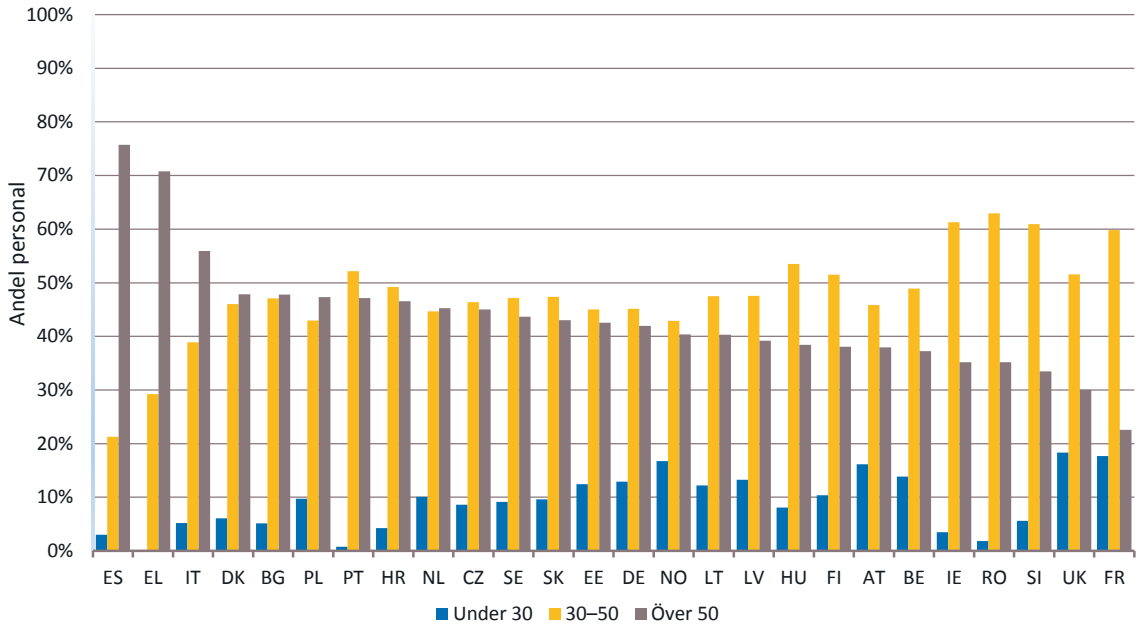
Figur 20: Anställda efter kön och land 2016



Källa: RMMS, 2018. Inga data för LU.

Den åldrande arbetskraften är fortfarande bekymrande, särskilt när det gäller Spanien, Grekland och Italien, där mer än 50 % av arbetskraften år 2016 var 50 år eller äldre.

Figur 21: Anställda efter åldersgrupp och land 2016



Källa: RMMS, 2018. Inga data för LU.

Data visar att 90 % eller mer av personalen har fast anställning, vilket återspeglar både behovet av att hålla fast vid högutbildad personal såsom lokförare och signaloperatörer, samt sysselsättningspolitiken ur historiskt hänseende. Minst 80 % av personalen har dessutom heltidstjänster.

Endast ett fåtal medlemsstater rapporterade att de utnyttjade av lärlingsutbildningar och praktikprogram, något som är vanligt i Österrike för järnvägsföretag och i Tyskland för infrastrukturförvaltare.

6. Slutsatser

Slutsatserna i den här sektionen har dragits på grundval av den analys som utfördes i denna rapport och det medföljande arbetsdokumentet. Syftet är att undersöka om kommissionens pågående initiativ är relevanta samt behovet av lagstiftning inom järnvägssektorn.

EU:s järnvägstrafik fortsätter att växa, särskilt när det gäller passagerarvolymerna, som ökade avsevärt mellan 2011 och 2016. Godstrafikvolymerna fortsätter dock att variera, vilket ledde till att järnvägstrafikens andel minskade i förhållande till vägtransporten under 2016. Samtidigt håller järnvägsmarknaderna gradvis på att öppnas och säkerhetsnivåerna är fortfarande höga. Industrin blir gradvis mer och mer resultatbaserad, innovativ och lyhörd för kundernas krav.

Järnvägstrafiken är en viktig bidragande faktor till EU:s transportmix, och ger ren rörlighet samt hög effektivitet. EU-medborgarna är visserligen mer nöjda med passagerartrafiken i dag jämfört med för fem år sedan, men det finns fortfarande utrymme för förbättringar när det gäller tågresenärers rättigheter. Förhandlingarna pågår

fortfarande med lagstiftarna om kommissionens förslag år 2017 till ändring av förordning (EG) nr 1371/2007[22] om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer.

Denna utveckling har skett mot bakgrund av en väsentlig förändring inom järnvägsindustrin, som drivits på av de strukturförändringar som EU initierade genom lagstiftning för mer än 20 år sedan, som ingicks genom antagandet av det fjärde järnvägspaketet 2016. Genomförandet av järnvägspaketets tekniska pelare från och med juni 2019 kommer att göra driftskompatibiliteten mellan nationella järnvägsnät ännu bättre. Det kommer också att förenkla byråkratin för verksamheter som sträcker sig utanför en enskild medlemsstat samt förstärka rollen för Europeiska unionens järnvägsbyrå. Marknadspelaren fullbordar öppnandet av marknaden för inrikes järnvägstrafik från december 2019, och inför principen om konkurrensutsatt upphandling som regel för avtal om allmän trafik i EU senast december 2023, och direkta tilldelningar kommer endast att tillåtas i exceptionella fall.

Kommissionen har fortsatt arbetet med att genomföra de åtgärder som behövs för en effektivt fungerande marknad. Nu ligger fokus på verkställande och på att se till att paketets båda pelare införlivas och genomförs på rätt sätt, samt att genomförandeakterna antas och uppfylls.

När det gäller godstrafikens strävan att öka sin andel, innebär det faktum att dessa tjänster är internationella till sin natur att de blir känsliga för hinder i driftskompatibiliteten och problem i fråga om samordning över gränserna. För att hantera situationen håller kommissionen på att genomföra en plan med kompletterande initiativ och åtgärder. Kommissionens långvariga politik för att uppnå driftskompatibilitet (inklusive effektiv och samordnad driftsättning av ERTMS) har nyligen förstärkts genom att fokus har lagts på att lösa praktiska problem med operativ verksamhet över gränserna.

Kommissionens utvecklingspolitik för infrastruktur i form av det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) syftar till att förbättra infrastrukturen genom att ta itu med flaskhalsar och felande länkar. För nästa räkenskapsperiod har kommissionen föreslagit att man utnyttjar ekonomiskt stöd från Fonden för ett sammanlänkat Europa 2, Sammanhållningsfonden, Europeiska regionala utvecklingsfonden och InvestEU för att även påskynda digitaliseringen av järnvägsnätet. För att hjälpa järnvägsindustrin att få tillgång till finansiering håller kommissionen på att utveckla en utvärderingsmetod för de miljövänliga komponenterna i järnvägsprojekten i sin handlingsplan om hållbara finansiering[23].

Järnvägskorridorerna är fortfarande en central del av kommissionens politik för att förstärka godstrafiken. Förordningen om godstrafik[24] och direktivet om lokförare[25] är fortfarande under utvärdering. För att stärka godstrafiken föreslog kommissionen i

[22] 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).

[23] https://ec.europa.eu/info/publications/180308-action-plan-sustainable-growth_en

[24] 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)

[25] Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG av den 23 oktober 2007 om behörighetsprövning av lokförare som framför lok och tåg på järnvägssystemet i gemenskapen (EUT L 315, 3.12.2007, s. 51)

november 2017 en ändring av direktivet om kombinerad transport 92/106/EEG [26] som en del av sitt andra paket för rörlighet, för att ge nya, effektivare stödåtgärder med målet att flytta godstrafiken från väg till järnväg.

Dessa centrala politikområden åtföljs av insatser för att hantera problemet med buller från järnvägar och för att bättre integrera det multimodala transportsystemet genom att införa digital teknik och främja innovation, särskilt genom verksamheten i det gemensamma företaget Shift2Rail[27].

Järnvägstrafiken kan heller inte betraktas separat från andra transportmedel: dess konkurrenskraft är även beroende av ramverket för intermodal konkurrens. Kommissionen strävar därför mot att uppnå lika villkor för intermodal konkurrens, genom till exempel paketet för rörlighet och ändringen av Eurovinjettdirektivet[28]. Kommissionen har också beställt en omfattande undersökning om internaliseringen av externa kostnader inom transport. Detta kommer att hjälpa kommissionen att bedöma i vilken utsträckning principerna ”användaren betalar” och ”förorenaren betalar” tillämpas i medlemsstaterna för alla transportmedel.

Tillförlitlig övervakning av järnvägsmarknaden fortsätter att vara en prioritet för att kunna följa marknadsutvecklingen och ta fram riktmärken för resultaten.

[26] Rådets direktiv 92/106/EEG av den 7 december 1992 om gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna (EGT L 368, 17.12.1992, s. 38; svensk specialutgåva, område 7, volym 4, s. 148).

[27] https://shift2rail.org/

[28] https://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2017-05-31-europe-on-the-move_en