



EUROPA-  
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 13.6.2014  
COM(2014) 353 final

PART 2/2

**RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL RÅDET OG EUROPA-PARLAMENTET**

**Fjerde rapport om overvågningen af udviklingen på jernbanemarkedet**

{SWD(2014) 186 final}

# RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL RÅDET OG EUROPA-PARLAMENTET

## Fjerde rapport om overvågningen af udviklingen på jernbanemarkedet

### INDHOLDSFORTEGNELSE

3.5.	Kvaliteten af jernbanetransporttjenester .....	44
3.5.1.	Jernbanetjenester i forhold til andre tjenester .....	44
3.5.2.	Tjenesteydelsernes kvalitet .....	44
3.5.3.	Hyppeghed af afgangene .....	47
3.5.4.	Punktlighed .....	48
3.6.	Jernbanetransporttjenester, der er omfattet af forpligtelser til offentlig tjeneste (PSO) .....	51
3.6.1.	Forpligtelser til offentlig tjeneste og jernbanesegmenter .....	51
3.6.2.	Finansiering af forpligtelserne til offentlig tjeneste .....	53
3.6.3.	Udlicitering af forpligtelser til offentlig tjeneste .....	56
3.7.	Udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder .....	57
3.8.	Markedsåbningsgrad .....	59
3.9.	Harmonisering mellem medlemsstaterne .....	60
3.10.	Udvikling af beskæftigelse og sociale forhold .....	64
3.10.1.	Beskæftigelse i jernbanesektoren .....	64
3.10.2.	Jernbanearbejdsmarkedets sociodemografiske struktur .....	66
3.10.3.	Uddannelsesaktiviteter .....	68
3.10.4.	Andre aspekter af arbejdsvilkårene .....	68
4.	EU-nettets tilstand og infrastrukturbegrænsninger .....	69
4.5.	Variation i infrastrukturen .....	69
4.6.	Forvaltning af infrastruktur .....	70
4.7.	Elektrificering .....	70
4.8.	Togbevægelser .....	70
5.	Anvendelsen af adgangsrettigheder .....	71
5.5.	Jernbanegodstransport .....	71
5.6.	Passagerjernbaner – regionale segmenter og forstadssegmenter .....	72

5.6.1.	Passagerjernbaner – alle segmenter .....	72
5.6.2.	Regionale segmenter og forstadssegmenter .....	73
5.6.3.	Jernbanehøjhastighedssegmenter og langdistancesegmenter.....	73
5.7.	Passagerjernbaner – internationale tjenester .....	74
6.	Hindringer for mere effektive jernbanetjenester .....	74
7.	Konklusioner .....	75

**Bilagene til denne rapport findes i arbejdsdokumentet fra Kommissionens tjenestegrene  
SWD(2014) 186**

### 3.5. Kvaliteten af jernbanetransporttjenester

#### 3.5.1. Jernbanetjenester i forhold til andre tjenester

Jernbanetjenester fortsatte med at være ret dårligt placeret på forbrugerresultattavlen, som sammenligner flere typer tjenester på det indre marked. Jernbanerne lå på 27.-pladsen i 2012 i forhold til andre tjenester på det indre marked, hvad angår præstationsindikatoren for forbrugermarkedet<sup>41</sup> - kun ejendomsmarkedet, realkreditlån og investeringsprodukter klarer sig dårligere, hvorimod luftfartselskaber, posttjenester og transport i byområder er placeret langt bedre end jernbanerne.

#### 3.5.2. Tjenesteydelseernes kvalitet

##### **RUBRIK 7 – FORORDNINGEN OM FLYPASSAGERERS RETTIGHEDER – MINIMUMSSTANDARDE FOR TJENESTERS KVALITET**

I forordning (EF) nr. 1371/2007 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser<sup>42</sup> fastsættes følgende minimumsstandarde for tjenesters kvalitet i bilag III:

- Oplysninger og billetter
- Forbindelsers punktlighed og generelle principper for behandling af trafikforstyrrelser
- Aflysninger af togforbindelser
- Rengøring af togvogne og stationsbygninger
- Tilfredshedsundersøgelser blandt kunderne
- Klagebehandling, refusion og erstatning for ikke-opfyldelse af servicekvalitetsstandarderne
- Assistance til handicappede og bevægelseshæmmede.

##### 3.5.2.1. Tilfredshed generelt

Ifølge forbrugerresultattavlen indtager jernbanerne også en plads som nr. 27 ud af 30 tjenesteydelser på det indre marked, hvad angår generel tilfredshed (15 % af forbrugerne giver jernbanetjenesterne mellem 0 og 4 på en skala fra 0 til 10)<sup>43</sup>.

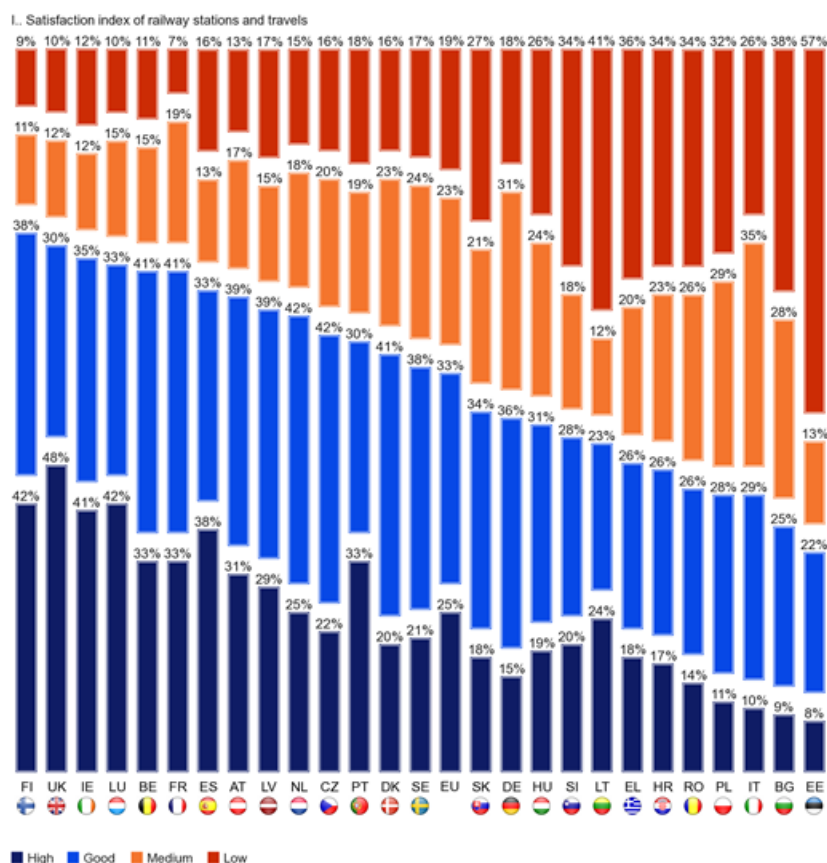
På grundlag af Eurobarometer-undersøgelsen 2013, hvor 28 036 borgere i EU blev interviewet (ca. 1 000 interviews pr. medlemsstat), ser det ud til, at kun 58 % af EU's borgere er meget eller forholdsvis tilfredse med jernbanetjenesternes niveau.

<sup>41</sup> Forbrugerresultattavlens markedspræstationsindikator er et sammensat indeks, der tager 4 vigtige aspekter af forbrugernes erfaringer i betragtning (hvor let tjenesteydelser kan sammenlignes, forbrugerens tillid til, at sælger overholder forbrugerbeskyttelseslovgivningen, opståede problemer og den generelle tilfredshed blandt forbrugerne).

<sup>42</sup> EUT L 315 af 3.12.2007, s. 14.

<sup>43</sup> Forbrugerresultattavle 2012, side 27 – Gennemsnittet for det indre marked er følgende: 9 % giver en vurdering fra 0 til 4 og 37 % fra 5 til 7 (for jernbanerne er sidstnævnte 40 %).

Figur 31 – Tilfredshedsindeks for jernbanestationer og jernbanerejser (2013)



Kilde: Flash Eurobarometer 382a om europæernes tilfredshed med jernbanetjenesterne – (telefoninterview med 28 036 EU-borgere over 15 år) – Bilag 12 til arbejdsdokumentet fra Kommissionens tjenestegrene SWD(2014) 186.

Med hensyn til generel tilfredshed ligger Finland og Det Forenede Kongerige øverst i tilfredshedsindekset med en brugertilfredshed på over 75 %, hvorimod Bulgarien og Estland har mindre end 30 % tilfredse brugere. Italien har også en meget lav tilfredshedsgrad (36 %). Over 50 % af respondenterne i Tyskland og Sverige er tilfredse, men ligger dog under EU-gennemsnittet (55 %).

Hvad de fleste indikatorer angår, er det nødvendigt at understrege, at de laveste tilfredshedsgrader generelt findes i Italien og central-/sydøsteuropæiske medlemsstater.

### 3.5.2.2. Tilfredshed med transaktioner i detaildet<sup>44</sup>

**68 % af europæerne er tilfredse med oplysningerne om togenes køreplaner (16 % utilfredshed).** For så vidt angår konventionelle tog<sup>45</sup>, er tilfredsheden steget en anelse siden 2011 (3 procentpoint) med store stigninger i Polen og Nederlandene (tilfredsheden er steget med henholdsvis 16 og 12 procentpoint).

<sup>44</sup> Se også bilag 12 til arbejdsdokumentet fra Kommissionens tjenestegrene SWD(2014) 186.

<sup>45</sup> Flash Eurobarometer-undersøgelsen, der blev gennemført i 2013 om kvaliteten af jernbanetjenesterne, følger op på en lignende undersøgelse i 2011 – men Flash Eurobarometer-undersøgelsen fra 2011 omfatter ikke forstadstjenester. Som følge heraf er der kun foretaget sammenligning mellem de to undersøgelser for nationale, internationale og regionale tjenester ("konventionelle").

**67 % af europæerne er tilfredse med adgangen til billetsalg på stationerne** (17 % utilfredshed – men op til 37 % i Tyskland). Tilfredshedsgraden<sup>46</sup> har været stabil siden 2011 (78 % tilfredshed) med store stigninger i Østrig og Grækenland (14 og 10 procentpoint), men utilfredsheden i Italien, Danmark og Slovenien er bekymrende (alle med et fald på over 10 procentpoint). Utilfredsheden er lidt højere i landsbyerne (19 % utilfredshed) end i byerne (14 % utilfredshed). Europæere, der berøres af adgangsproblemer (som f.eks. bevægelseshæmmede personer), er også lidt mere utilfredse (20 % utilfredshed).

**Kun 36 % af europæerne er tilfredse med klagemekanismerne (18 % utilfredshed – op til 31 % i Italien). Tilfredsheden med klagebehandlingen er steget med 10 procentpoint siden 2011** – hvilket viser de første virkninger af gennemførelsen af forordning (EF) nr. 1371/2007. Tilfredsheden er steget med mere end 20 procentpoint i 4 medlemsstater (Frankrig, Letland, Finland og Spanien) og med 10-20 procentpoint i andre 7 lande. Tilfredsheden er kun faldet med mere end 5 procentpoint i Den Tjekkiske Republik, Italien og Estland. Det er vigtigt at understrege, at 54 % af de forbrugere, der har oplevet et problem med tog, klagede til jernbaneforetagendet eller tredjepart, hvilket er under 70 % i gennemsnit for alle tjenesteydelser<sup>47</sup>.

De fleste europæere er **tilfredse med tilgængeligheden af gennemgående billetter** (58 %) med de højeste niveauer i Frankrig, Belgien og Finland (alle over 70 %), men også i Det Forenede Kongerige og Tyskland. Som med andre tilfredshedsgrader ligger Italien/central- og sydøsteuropæiske medlemsstater dårligt (men også Sverige og Østrig).

### 3.5.2.3. Tilfredshed med servicen i toget<sup>48</sup>

**Tilfredsheden med oplysninger givet under togrejser og især i forbindelse med forsinkelser** er forblevet stabil, men utilstrækkelig (under 50 % er tilfredse). Flest er tilfredse i Storbritannien (70 %), Finland og Irland, mens den største utilfredshed findes i Frankrig (47 %) og Tyskland (42 %). Siden 2011 har der fundet store forbedringer sted i Finland, Polen og Nederlandene, for så vidt angår konventionelle tog (alle med en stigning på mere end 9 procentpoint).

**Tilfredshed med det tilgængelige personale:** 58 % af europæerne er tilfredse med tilgængeligheden af personale i deres egen medlemsstat. Højeste grad af tilfredshed findes i Belgien, Finland og Luxembourg (alle over 70 %), mens Tyskland (32 %), Irland og Frankrig har de største grader af utilfredshed (alle over 28 %).

**Tilfredsheden med rengøring og vedligeholdelse af togvogne er stadig utilfredsstillende.** Mindre end halvdelen af europæerne (48 %) er tilfredse med rengøringen af jernbanevogne, herunder toiletter. Finland, Irland og Det Forenede Kongerige ligger i toppen, hvad angår tilfredshed (over 68 %), mens Italien, Rumænien og Bulgarien har den laveste grad af tilfredshed (sammen med Tyskland og Central- og Sydøsteuropa). Siden 2011 fandt større stigninger sted på de konventionelle strækninger i Østrig, Polen og Den Tjekkiske Republik (alle er steget med mere end 10 procentpoint) og større fald i Italien, Portugal og Letland (alle er faldet med mere end 10 procentpoint).

**Tilfredsheden med cykeladgang til tog** er højest i Danmark (47 %) og Det Forenede Kongerige (44 %), mens den største utilfredshed findes i Rumænien (28 %), Frankrig (24 %) og Tyskland (20 %).

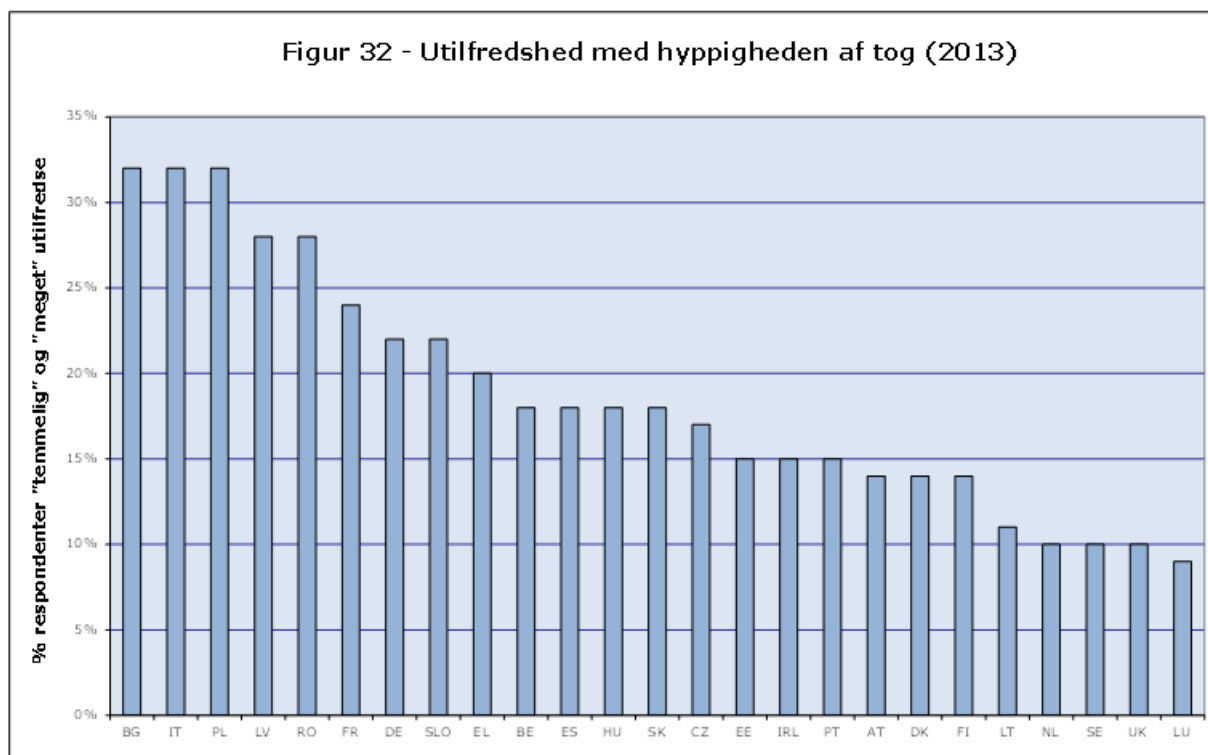
<sup>46</sup> Idem.

<sup>47</sup> Forbrugerresultattavle 2012, s. 24.

<sup>48</sup> Jf. bilag 12 til arbejdsdokumentet fra Kommissionens tjenestegrene SWD(2014) 186.

### 3.5.3. Hyppighed af afgang

Tilfredshed med hyppigheden af afgang er af afgørende betydning for, om jernbanerne tiltrækker rejsende – da tid sammen med pris er den faktor, der påvirker forbrugernes beslutninger vedrørende rejser allermost<sup>49</sup>. I alt er 59 % af de europæiske borgere ifølge Eurobarometer-undersøgelsen tilfredse med hyppigheden. Det Forenede Kongerige, Sverige og Nederlandene er mindst utilfredse med hyppigheden. Italien, Central-/Sydøsteuropa er mest utilfredse (som i tidligere undersøgelser). Frankrig og Tyskland har polariserede meninger – tilfredsheden med hyppigheden med afgang er over gennemsnittet, men det samme gælder utilfredsheden.

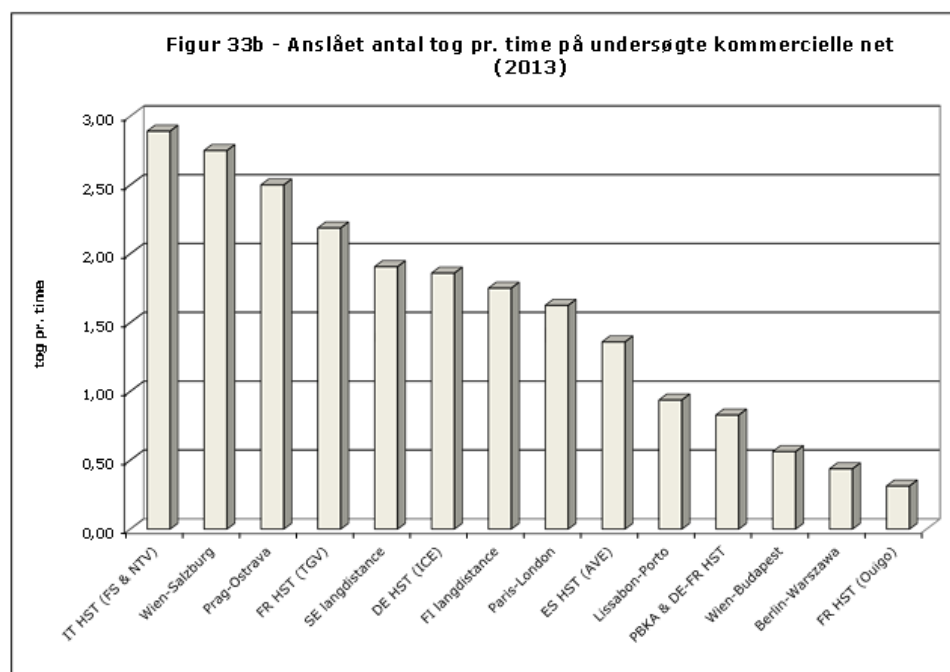
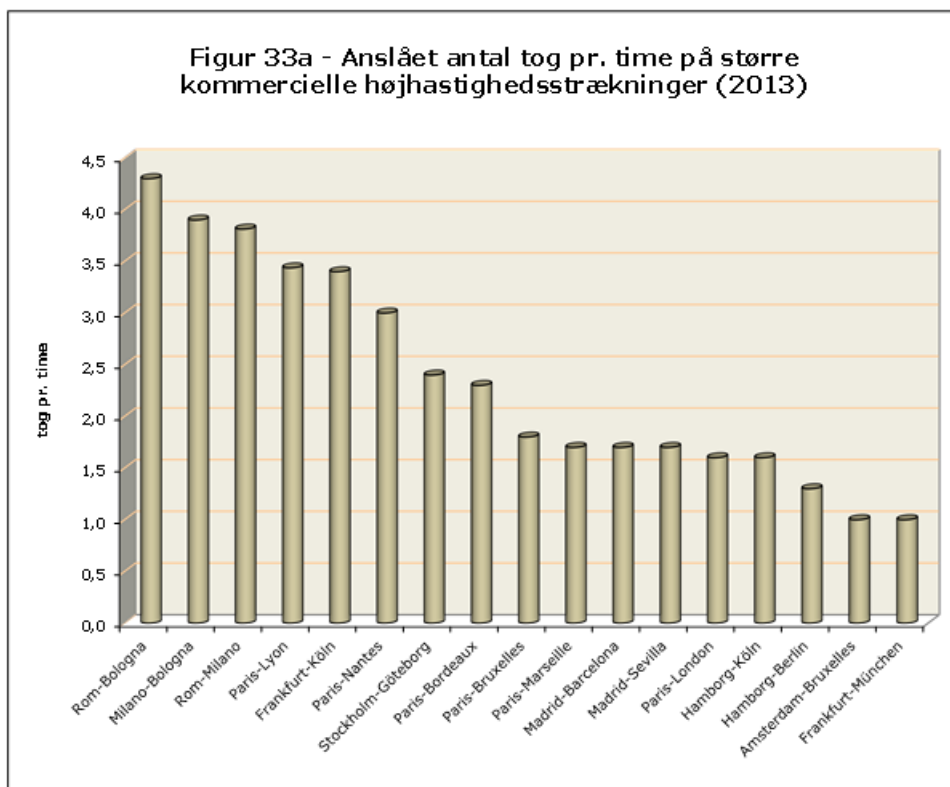


Kilde: Flash Eurobarometer 382a om europæernes tilfredshed med jernbanetjenesterne – Bilag 12 til arbejdsdokumentet fra Kommissionens tjenestegrene SWD(2014) 186.

Hvad angår hyppigheden af afgang på vigtige højhastighedsstrækninger, er der nu omkring 4 tog pr. time på det italienske højhastighedsnet, som har den fordel, at det passerer igennem de fleste vigtige byer på en og samme akse. Strækningerne Paris-Nantes, Paris-Lyon og Frankfurt-Köln er også nået op på mindst 3 tog i timen. På den anden side er der stadig kun 1,5 tog pr. time på vigtige strækninger som Paris-London (som forbinder de to største byer i EU).

Hvad de undersøgte net angår, **findes den største hyppighed (jf. undersøgelserne af billetpriser) generelt på strækningerne med mere end 1 operatør, som f.eks. det italienske højhastighedsnet, Wien-Salzburg og Prag-Ostrava med op til 2,5 tog pr. time.** Hyppigheden på Paris-Benelux/Tyskland er stadig under 1 tog i timen (i gennemsnit).

<sup>49</sup> Selv om der fokuseres på hyppighed, spiller andre tidsmæssige variabler, såsom ventetid, afstand til stationen, rejsetid i selve køretøjet og omstigning, en vigtig rolle for den rejsendes beslutning.



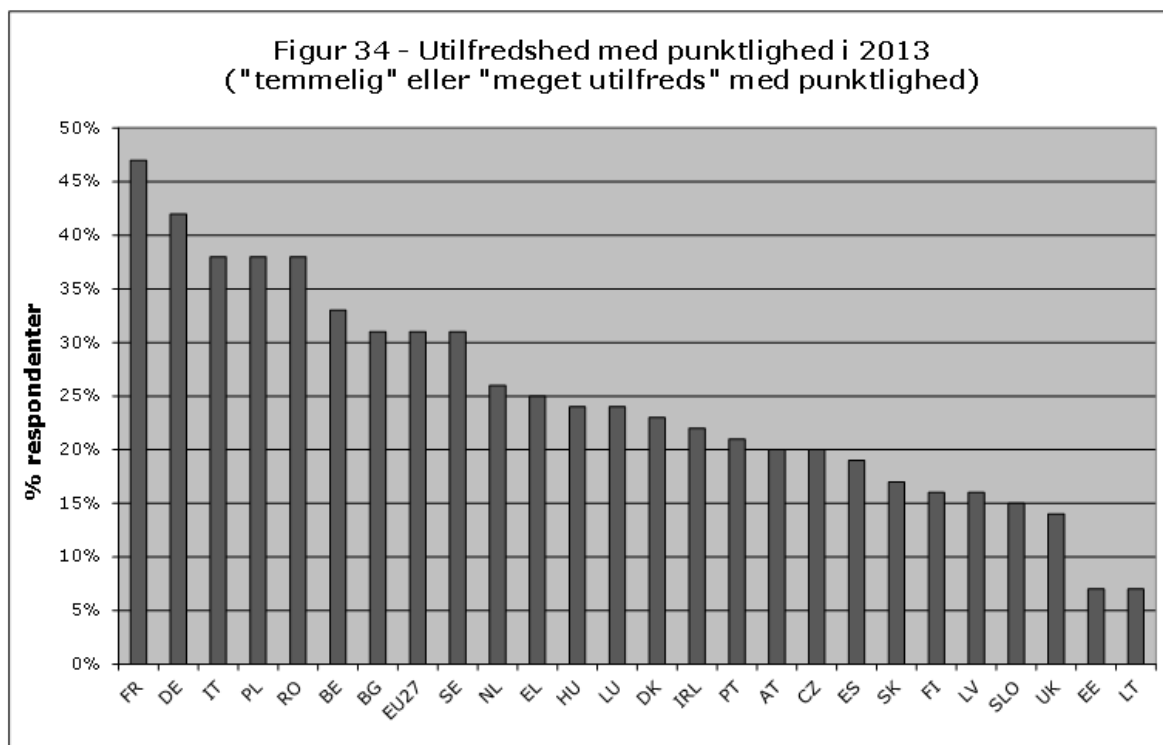
Kilde: European Rail Timetable, sommeren 2013.

#### 3.5.4. Punktlighed

Ifølge Eurobarometer-undersøgelsen, er utilfredsheden<sup>50</sup> med punktlighed og pålidelighed størst i Frankrig (47 %), Tyskland (42 %) og Italien (38 %) og mindst i Det Forenede

<sup>50</sup> Dvs. at respondenterne, der er temmelig eller meget utilfredse med punktlighed og pålidelighed – ikke omfatter respondenter, der ikke har givet deres mening til kende.

Kongerige, Estland og Litauen. Omvendt er tilfredsheden med punktlighed størst i Irland, Letland, Østrig og Det Forenede Kongerige (over 73 %).

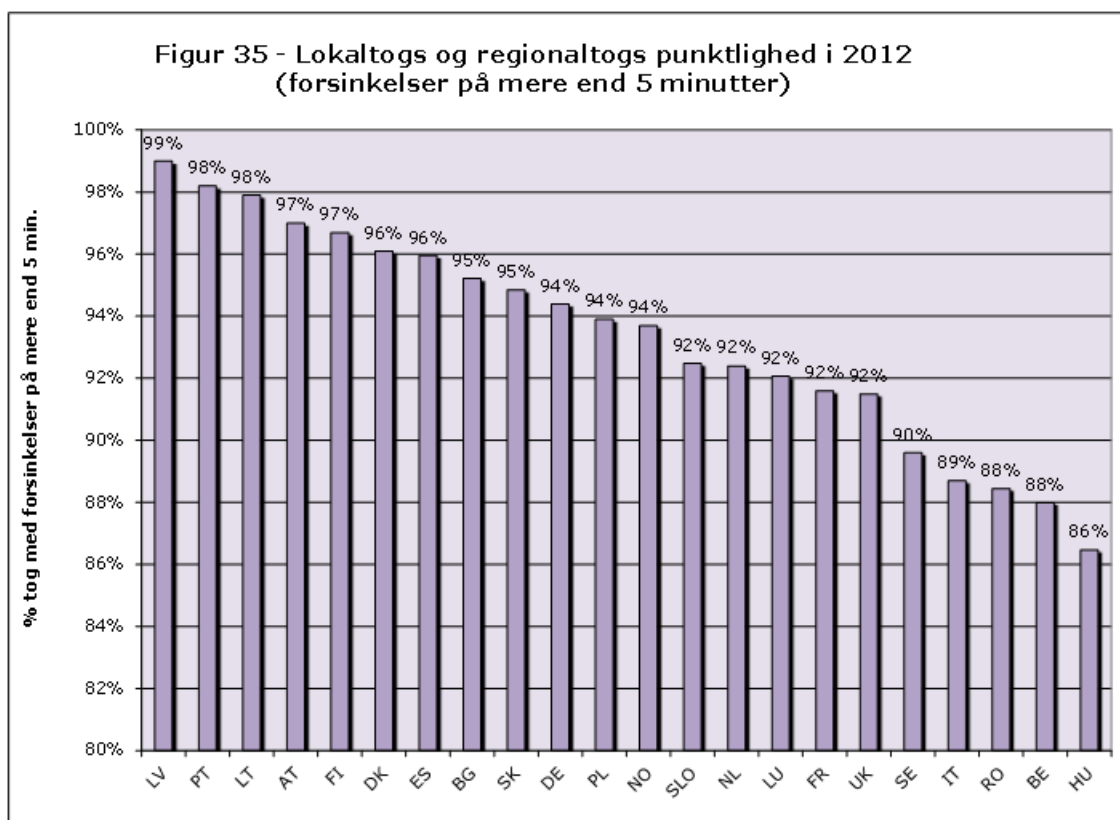


Kilde: Flash Eurobarometer 382a om europæernes tilfredshed med jernbanetjenesterne – Bilag 12 til arbejdsdokumentet fra Kommissionens tjenestegrene SWD(2014) 186.

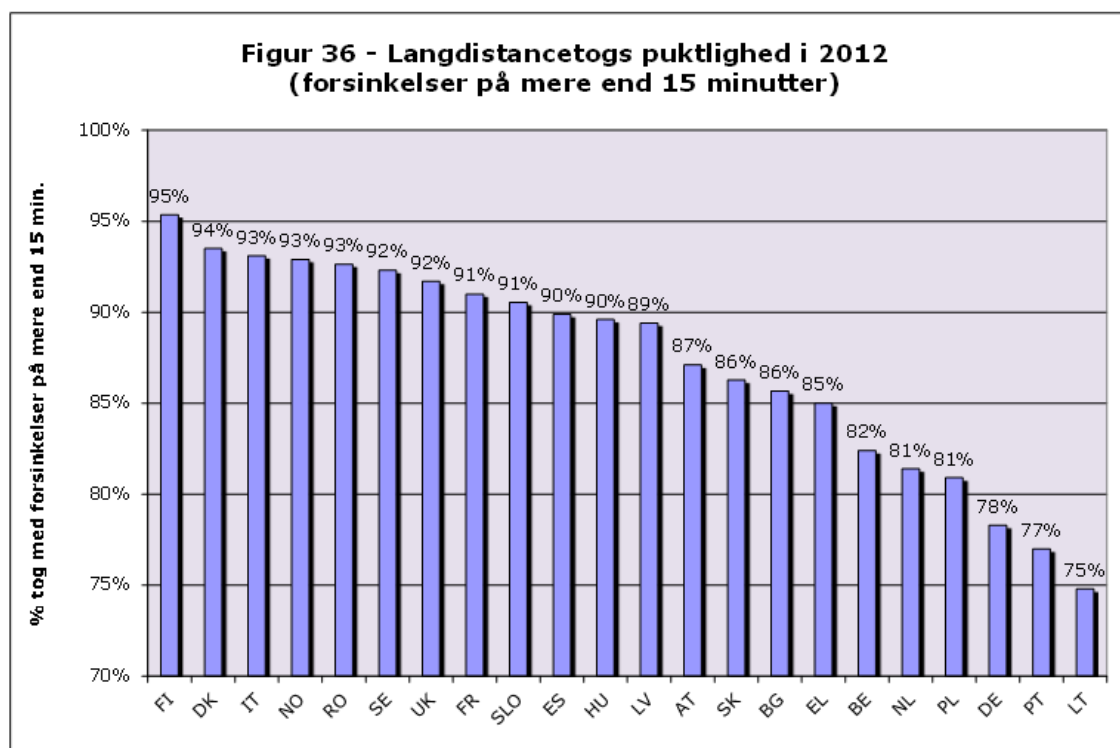
Lokale og regionale tog har været meget punktlige i Letland, Portugal, Østrig og Litauen – mens Belgien og Ungarn – to vigtige pendlermarkeder – klarer sig dårligt<sup>51</sup>. Sverige og Italien ligger også under 90 %, hvad angår punktlighed.

Fjerntogene har været meget punktlige i Finland, Danmark og Italien, mens Polen og Litauen klarer sig dårligt. Punktlighedsgraderne i Tyskland og Portugal er tilsyneladende lavere, fordi der er blevet redegjort for dem ud fra en 5 minutters tærskelværdi, selvom der er en høj grad af utilfredshed hos tyske rejsende.

<sup>51</sup> Der foreligger ingen data fra Irland, Tjekkiet og Estland.



Kilder: RMMS-spørgeskemaer og Trafikverket for Sverige (omfatter ikke forstadstjenester) – Data for Tyskland og Portugal omfatter forsinkelser på mere end 6 og 3 minutter (henholdsvis) – Bilag 14 til arbejdsdokumentet fra Kommissionens tjenestegrene SWD(2014) 186.



Kilder: RMMS-spørgeskemaer og Trafikverket for Sverige – Data for Tyskland og Portugal omfatter forsinkelser på mere end 6 og 5 minutter (henholdsvis) – Bilag 14 til arbejdsdokumentet fra Kommissionens tjenestegrene SWD(2014) 186.

Der er interessante modsætninger i punktlighedsgraderne. I Sverige og Italien har langdistancetog været meget punktlige i modsætning til lokaltog. I Portugal og Litauen var det lige modsat. Ingen af graderne kan tilsyneladende forklare den høje grad af utilfredshed med punktlighed og pålidelighed i Frankrig. Endelig har AVE-togene i Spanien, for så vidt angår højhastighedstjenester, nået en punktlighedsgrad på 99,2 %, hvorimod TGV-togene på de mere belastede net i Frankrig har nået en grad på 91 % (og 85 % for Thalys-tjenesterne i Belgien). Hvad angår kombineret godstransport, ser det endelig ud til, at punktligheden er nået op på 67 % i 2011, men der er stadig 19 % tog, der er mere end 3 timer forsinkede, og 4 %, der er mere end 24 timer forsinkede<sup>52</sup>.

Med hensyn til pålidelighed ligger Ungarn, selvom nogle dataserier er ufuldstændige, i bunden med ca. 14 % aflyste tog. Danmark, Frankrig, Det Forenede Kongerige og Norge aflyste alle ca. 2-3 % af lokaltogene. Det Forenede Kongerige og Norge fremlagde tilsvarende procentsatser for langdistancetjenester. Højhastighedstjenesterne er tilsyneladende særdeles pålidelige med færre end 0,2 % aflysninger i Frankrig og Italien.

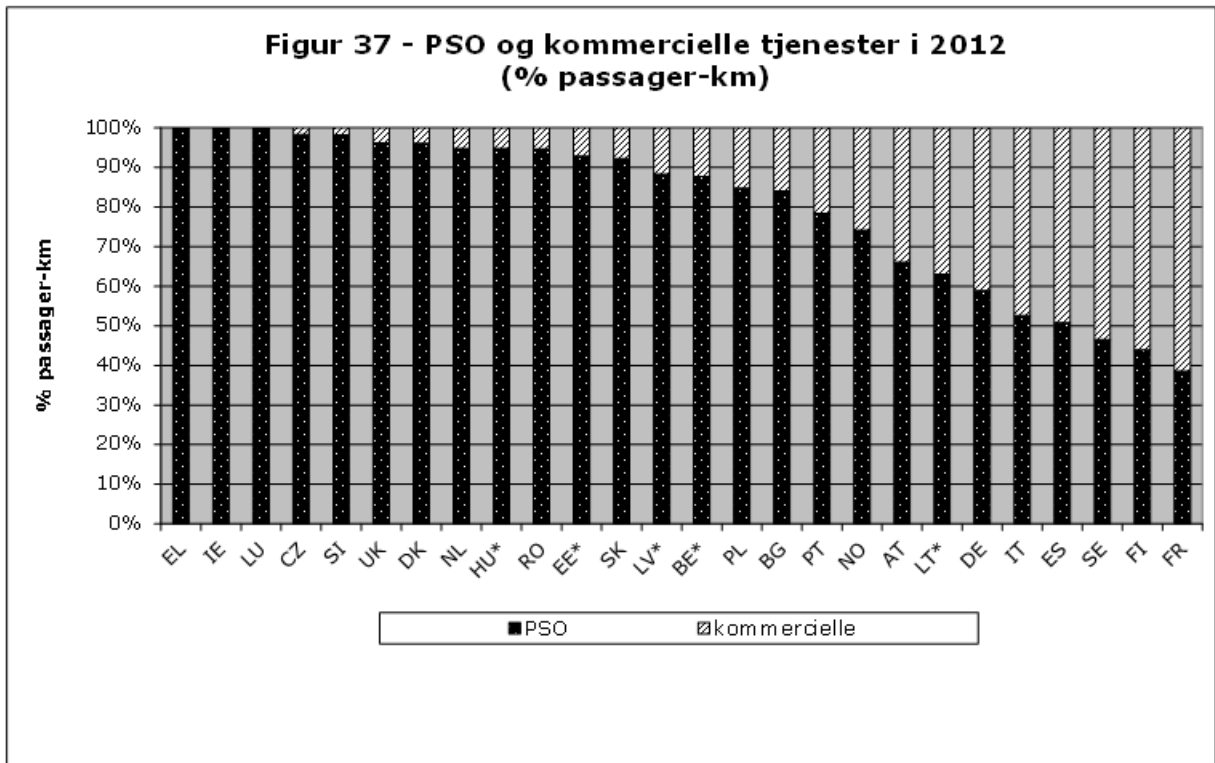
### **3.6. Jernbanetransporttjenester, der er omfattet af forpligtelser til offentlig tjeneste (PSO)**

#### *3.6.1. Forpligtelser til offentlig tjeneste og jernbanesegmenter*

**Forpligtelser til offentlig tjeneste (PSO) dækker ca. 62-65 % af alle EU's passager-km og ca. 74 % af alle tog-km i 2011-2012.** Antallet af passager-km under forpligtelserne til offentlig tjeneste har ændret sig i Frankrig (med tilføjelsen af *Trains d'équilibre du Territoire* og en stigning fra 31 % til 43 % af alle indenlandske passager-km) og i Finland (hvor de steg fra 14 % i 2010 til 45 % i 2012).

---

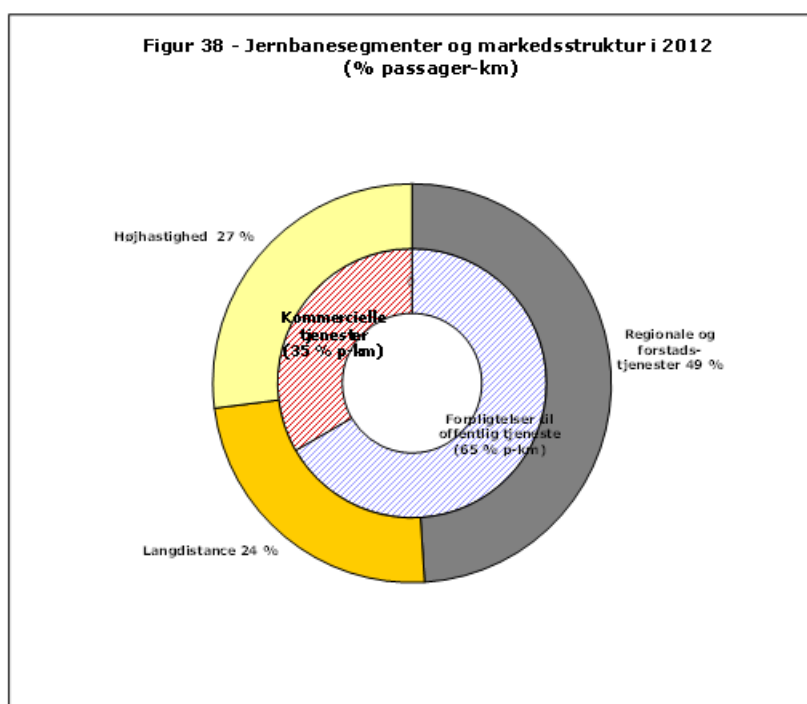
<sup>52</sup> UIRR, Road-Rail Transport: New Developments and Best Practices, 55. Møde i UNECE's arbejdsgruppe for intermodal transport og logistik, 6.-7. november 2011; findes på [www.unece.org](http://www.unece.org). Disse data bekræftes tilsyneladende af CER (2013) Statusrapport over jernbanegodstransport 2013, hvor færre end 70 % af godstogene ankom inden for 15 minutter efter det planlagte tidspunkt i perioden 2008-2012.



Kilde: RMMS-spørgeskemaer — Bilag 15 til arbejdsdokumentet fra Kommissionens tjenestegrene SWD(2014) 186.

Jernbanetjenesternes relative andel af tjenesteydelserne i henhold til forpligtelserne til offentlig tjeneste og kommercielle tjenester varierer for de forskellige markedssegmenter. I Det Forenede Kongerige, hvor de fleste jernbanetjenester er pendlertjenester (jf. figur 4), omfatter forpligtelserne til offentlig tjeneste 99 % af alle indenlandske passager-km. Denne situation står i kontrast til Frankrig, der overvejende er et højhastighedsmarked, og hvor forpligtelserne til offentlige tjenester kun dækker 38 % af det samlede antal passager-km.

Alle forstads- og regionaltjenester (svarende til 49 % af samtlige passager-km) i Europa er tilsyneladende omfattet af forpligtelser til offentlig tjeneste. Højhastighedstjenester, som tegnede sig for omkring 27 % af alle passager-km i EU, drives øjensynlig ikke i henhold til forpligtelser om offentlig tjeneste i nogen af medlemsstaterne, måske lige med undtagelse af visse afsnit af indenlandske strækninger i Nederlandene og Østrig (f.eks. Salzburg-Innsbruck). Som følge heraf kan det antages, at to tredjedele af de konventionelle langdistancetjenester drives som forpligtelser til offentlig tjeneste. Endelig kan forpligtelser til offentlig tjeneste omfatte hele det nationale net, enten med en eller flere offentlige tjenesteydelseskontrakter, i visse mindre medlemsstater, som f.eks. Nederlandene, Belgien, Ungarn, Danmark og Irland – eller større medlemsstater, som det er tilfældet med Det Forenede Kongerige.



Kilde: RMMS-spørgeskemaer, egen undersøgelse, resultattavlen for statsstøtte. Situationen i Polen kan være en anelse anderledes, da nogle kommercielle tjenester kører på regionale strækninger.

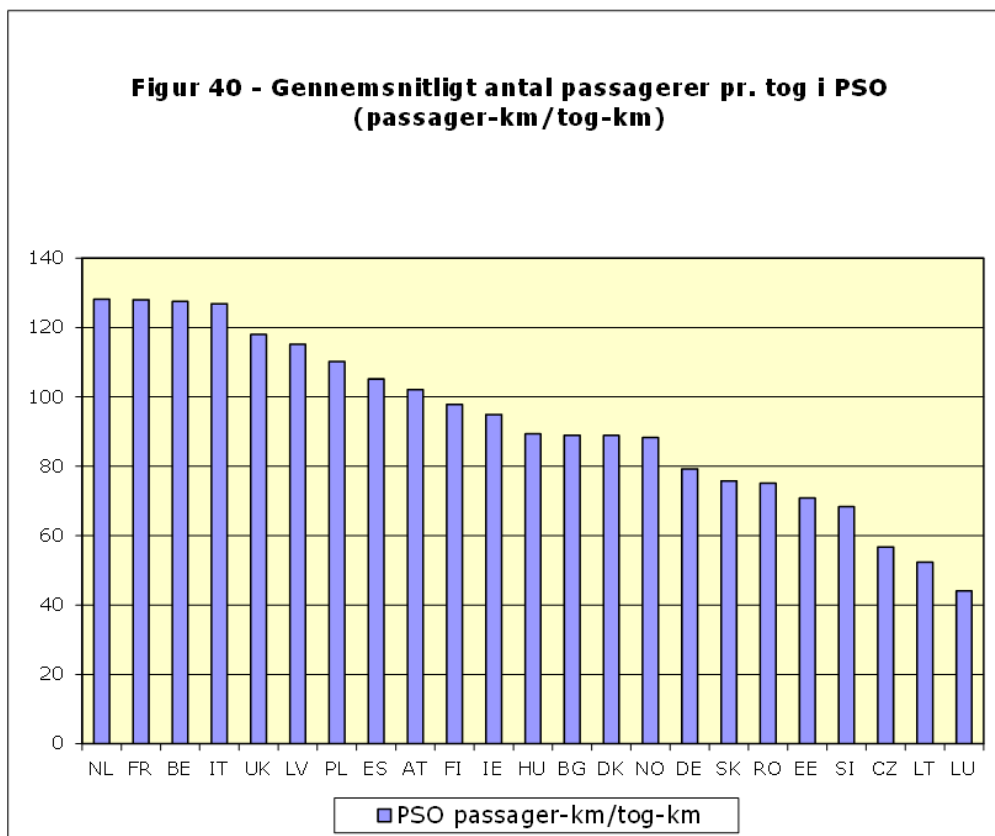
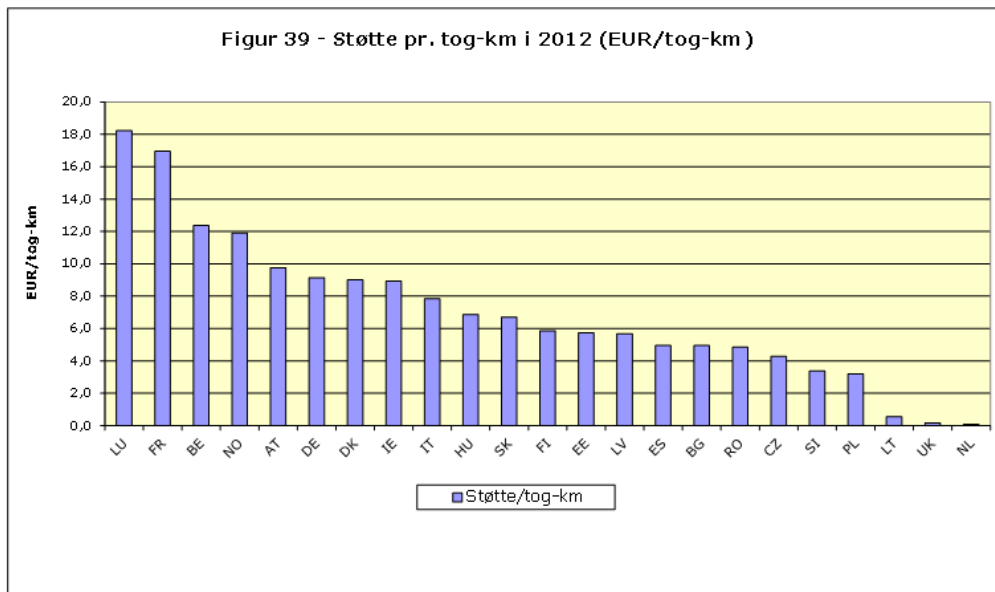
### 3.6.2. Finansiering af forpligtelserne til offentlig tjeneste

I 2011-2012 blev der bevilget ca. 18 mia. EUR<sup>53</sup> i offentlig støtte til jernbaneforpligtelser til offentlig tjeneste i EU med ca. 6 mia. EUR alene til Tyskland, 4,5 mia. EUR til Frankrig og 2 mia. EUR til Italien. Den direkte offentlige støtte i Det Forenede Kongerige og Nederlandene er meget lav, da disse medlemsstater krydsfinansierer deres tabsgivende tjenester ved hjælp af rentable tjenester henhørende under samme offentlige tjenesteydelseskontrakter vedrørende jernbanetransport samt indtægter fra billetsalget (se nedenfor). Dette forklarer delvis, hvorfor Luxembourg og Frankrig yder ca. 18-17 EUR pr. tog-km<sup>54</sup> i støtte, hvorimod den offentlige støtte i Det Forenede Kongerige og Nederlandene er helt nede på 0,1-0,2 EUR pr. tog-km. Ligesom i Frankrig varierer nettostøtteniveauet også i Tyskland<sup>55</sup>. Endelig er der også forskel på antallet af passagerer pr. tog i de europæiske forpligtelser til offentlig tjeneste: I Nederlandene, Frankrig, Belgien, Italien og Det Forenede Kongerige er der omkring 120 passagerer pr. tog, hvorimod der i Tjekkiet, Litauen og Luxembourg er færre end 60 passagerer pr. tog.

<sup>53</sup> 17,8 mia. EUR i 2011 (ingen data for Slovenien og Finland) og 18,4 mia. EUR i 2012 (ingen data for Nederlandene).

<sup>54</sup> Den "offentlige nettostøtte" til et forstadstog på 140 ton i Frankrig anslås kun at beløbe sig til 7,1 EUR pr. tog-km, eftersom 10,9 EUR pr. tog-km tjener til at betale for sporadgangsafgifter.

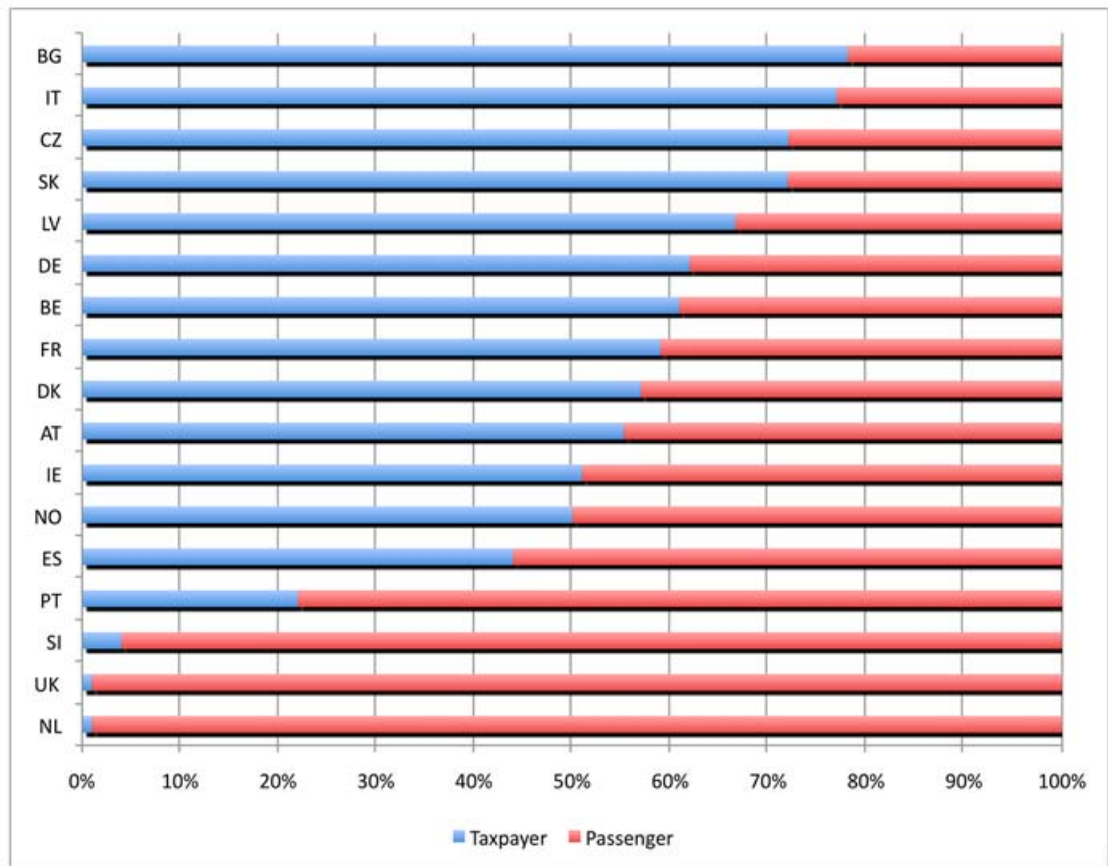
<sup>55</sup> Den "offentlige nettostøtte" til et forstadstog på 140 ton i Tyskland anslås kun at beløbe sig til 4,8 EUR pr. tog-km (efter fradrag af sporadgangsafgifter).



Kilde: RMMS-spørgeskemaer, egen undersøgelse, resultattavle for statsstøtteområdet, bilag 15 til arbejdsdokumentet fra Kommissionens tjenestegrene SWD(2014) 186.

**Omkostningerne til forpligtelser til offentlig tjeneste er også blevet dækket af billetsalget, der beløber sig til mindst 21 mia. EUR i EU.** Som nævnt dækker billetsalget i Det Forenede Kongerige og Nederlandene 99 % af omkostningerne til forpligtelserne til offentlig tjeneste, mens skatteyderne i Bulgarien, Tyskland, Italien og Tjekkiet støttede med mere end 70 % af omkostningerne til de offentlige tjenester.

**Figur 41 – Hvem betaler for forpligtelser til offentlig tjeneste?  
(2012)**

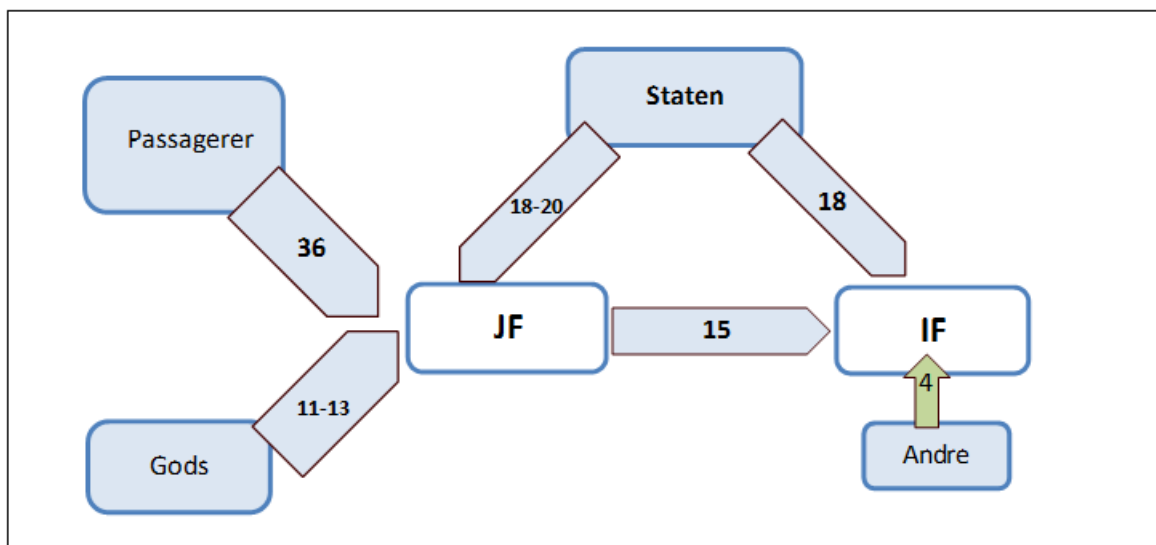


*Kilde: RMMS-spørgeskemaer, egen undersøgelse, de etablerede operatørers årsberetninger.*

#### **RUBRIK 8 – FINANSIELLE STRØMNINGER I JERNBANESKTOREN**

På grundlag af de oplysninger, medlemsstaterne har indgivet i RMMS-spørgeskemaerne og analysen af jernbaneforetagenders (JF) og infrastrukturforvalteres (IF) regnskaber, er det muligt at kortlægge de vigtigste anslåede finansielle strømme (vist i figuren nedenfor i mia. EUR for 2012). Passagerer har købt passagerjernbanetjenester af JF for ca. 38 mia. EUR, og virksomheder har købt jernbanegodstjenester for ca. 11-13 mia. EUR. JF har betalt ca. 15 mia. EUR i sporadgangsafgifter til IF, der har modtaget ca. 18 mia. EUR i form af statstilskud. Kompensation for forpligtelser til offentlig tjeneste udgjorde ca. 18-20 mia. EUR. Sidst, men ikke mindst, modtager IF ca. 4 mia. EUR i andre indtægter (elektricitet, fast ejendom...).

**Figur 42 – Finansielle strømme i jernbanesektoren (i mia. EUR)**



Kilde: Årsberetninger, RMMS-spørgeskemaer.

### 3.6.3. Udlicitering af forpligtelser til offentlig tjeneste

Flere medlemsstater udbyder deres kontrakter om offentlig tjeneste vedrørende jernbanetjenester. Nogle lande gør det i stor målestok (Det Forenede Kongerige, Tyskland og Sverige), mens andre kun har gjort det i et par tilfælde (Polen, Italien, Danmark, Portugal, Nederlandene, Tjekkiet og Slovakiet)<sup>56</sup>. I 2011 iværksatte Det Forenede Kongerige fornyelsen af 5 franchiser, hvorimod Tyskland og Slovakiet rapporterede om en licitation af henholdsvis 18 og 1 kontrakt om offentlig tjeneste, men dog af mindre omfang.

Det er interessant at se, at der tilsyneladende er et stigende indre marked for forsyningspligtkontrakter (PSC). Et stigende antal af disse forsyningspligtkontrakter vedrørende jernbanetransport offentliggøres i EUT (webstedet TED) som enhver anden offentlig indkøbsaftale. Antallet af udbudsbekendtgørelser<sup>57</sup> for forsyningspligtkontrakter, der blev offentliggjort i 2012, nåede op på 41, hvilket er en fordobling siden 2006 – i alt er der 205 forsyningspligtkontrakter offentliggjort siden da. Langt de fleste var tyske udbud (ca. 113), men dette kan også skyldes kontrakternes omfang, og det tyder på, at næsten alle tyske forsyningspligtkontrakter offentliggøres i EUT<sup>58</sup>. Offentliggørelsen af bekendtgørelser om indgåede kontrakter og forudgående frivillige bekendtgørelser<sup>59</sup> er fordoblet siden 2010, og gennemsigtigheden er derfor forbedret.

**Tabel 6 - Forsyningspligtkontrakter offentliggjort i EUT i 2012 pr. medlemsstat**

<sup>56</sup> Antallet af udliciterede kontrakter i en medlemsstat afhænger også af kontraktens omfang. Der er kun 19 franchiser i Det Forenede Kongerige, mens der ifølge Mofair-rapporten er mindst 31 jernbanevirksomheder, der har en eller flere kontrakter om offentlig tjeneste i Tyskland.

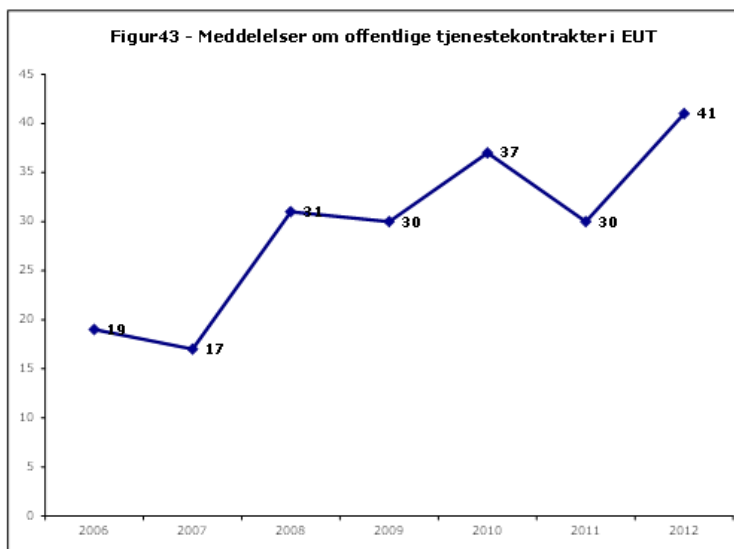
<sup>57</sup> Udbudsbekendtgørelser er blevet fortolket som indkaldelser af tilbud og ikke bekendtgørelser, der kun anvendes for gennemsigtighedens skyld (hvortil forudgående frivillige meddelelser eller bekendtgørelser om indgåede kontrakter er bedst egnede).

<sup>58</sup> Det tyske RMMS-spørgeskema rapporterer om udlicitering af 49 forsyningspligtkontrakter i 2009-2011, mens der var 45 forsyningspligtkontrakter i EUT/TED i samme periode.

<sup>59</sup> Hvad jernbanerne angår, er antallet af bekendtgørelser om indgåede kontrakter vedrørende forhandlede og fremskyndede procedurer uden forudgående offentliggørelse og frivillige forudgående meddelelser fordoblet siden 2009: Der var gennemsnitligt 12 offentliggørelser i 2006-2009 og 22 i perioden 2010-2012.

	BG	CZ	DE	DK	IT	NL	PL	SE	UK	I alt
Udbudsbekendtgørelser	3	1	113	1	2	3	62	13	7	205

Kilde: EUT database TED.



Kilde: EUT database TED.

De forsyningspligtkontrakter, der er offentliggjort i *Den Europæiske Unions Tidende*, udgør et interessant udvalg af forsyningspligtkontrakter i EU som helhed. I den forbindelse er det interessant at bemærke, at **76 % af alle offentliggjorte forsyningspligtkontrakter anvendte "Mere valuta for pengene"**<sup>60</sup> som tildelingskriterie, og kun 23 % anvendte prisen som eneste tildelingskriterie.

På grundlag af en undersøgelse af de europæiske arbejdsmarkedsparter i jernbanesektoren, fremgår det, at det er nødvendigt at overføre personale i Tjekkiet, Danmark, Spanien, Frankrig, Italien, Nederlandene, Det Forenede Kongerige og Norge og valgfrit i Østrig, Bulgarien, Tyskland, Irland, Polen og Sverige<sup>61</sup>. Desuden er det i Østrig, Danmark, Tyskland, Nederlandene og Sverige, hvor der findes sektorspecifikke aftaler, ikke strengt nødvendigt at fastsætte sociale kriterier i udbudsmaterialet, da sociale normer gælder for alle operatører.

### 3.7. Udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder

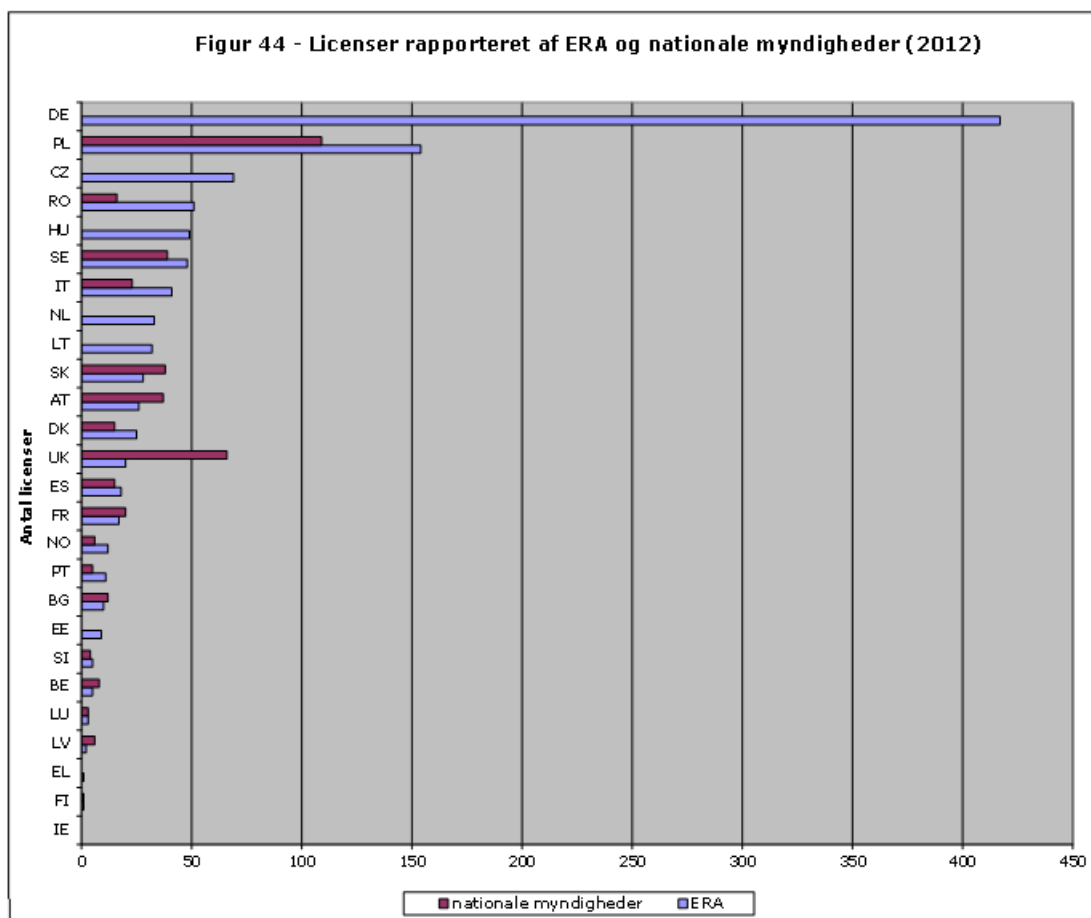
Tyskland ligger fortsat i toppen med langt det største antal licenser med 417 udstedte licenser, efterfulgt af Polen. Det er interessant at bemærke, at mens alle tyske og nederlandske licenser indberettes til Det Europæiske Jernbaneagentur (ERA), meddeles der flere britiske licenser til de nationale myndigheder end til ERA (sandsynligvis fordi de fleste jernbaneoperationer er begrænset til Det Forenede Kongerige på grund af den ringe grad af godstransport på tværs af grænser og den kendsgerning, at kun Eurostar hidtil har ydet personbefordring over grænserne). Et andet interessant særligt forhold i Det Forenede Kongerige er udstedelsen af licenser til "operatører i sidste instans" – i tilfælde af, at en franchiseoperatør<sup>62</sup> går konkurs,

<sup>60</sup> Sociale kriterier, der eventuelt er anvendt, samles statistisk set under dette tildelingskriterie.

<sup>61</sup> CER-ETF (2012), Sociale aspekter og beskyttelse af medarbejderne i forbindelse med ændring af jernbaneoperatør: den nuværende situation, s. 66-67 – i nogle medlemsstater findes der bestemmelser vedrørende personaleoverførsel vedrørende bytransport (hvilket forklarer, hvorfor nogle medlemsstater, der ikke sendte deres forsyningspligtkontrakter i udbud, er opført).

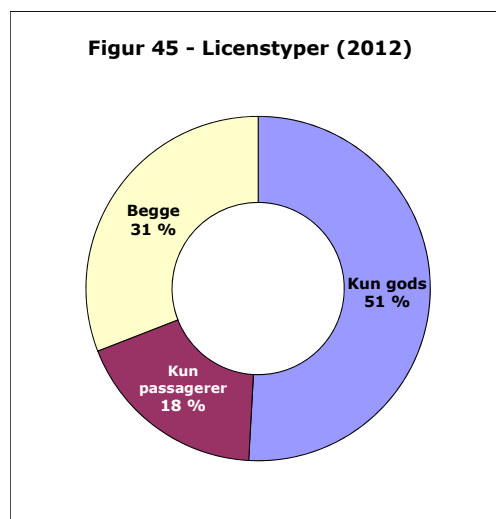
<sup>62</sup> Franchiser er Det Forenede Kongeriges offentlige tjensteydelseskontrakter.

eller udbudsprocedurer forlænges. Antallet af licenser er tydeligvis meget lavt i de medlemsstater, hvor den etablerede operatør stadig har monopol på den indenlandske passagertransport.



*Kilder: Det Europæiske Jernbaneagentur (ERADIS-database),  
RMMS-spørgeskemaer fra medlemsstaterne - Bilag 16 til arbejdsdokumentet fra Kommissionens tjenestegrene  
SWD(2014) 186.*

De fleste licenser, der indberettes til det europæiske jernbaneagentur vedrører godstrafik (51 %) – især i Tyskland og Polen. Ifølge det europæiske jernbaneagentur er der rapporteret om ca. 200 licenser til passagerbefordring, mens ca. 550 kun vedrører godstransport – og 336 dækkede begge.



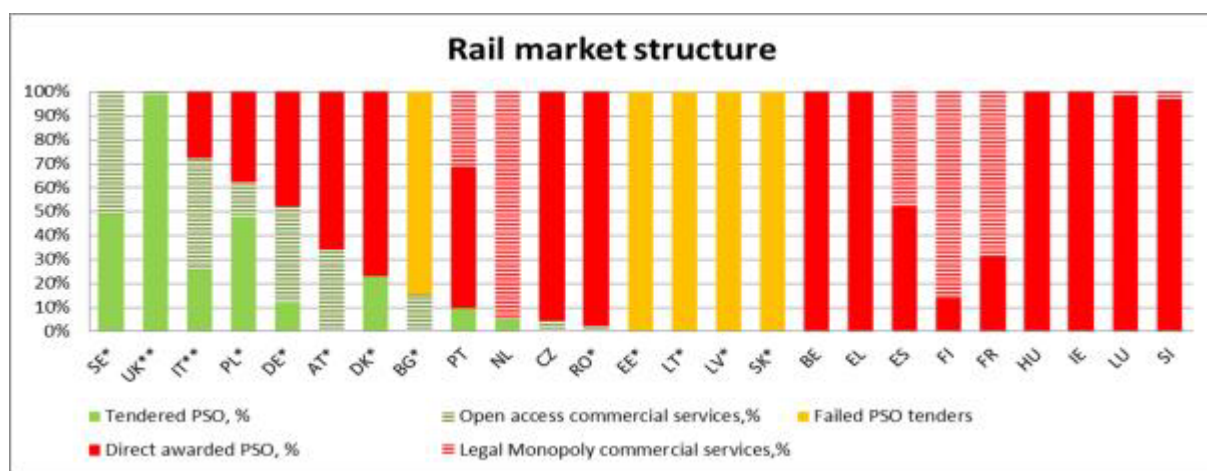
Kilder: Det Europæiske Jernbaneagentur (ERADIS-database) — Bilag 16 til arbejdsdokumentet fra Kommissionens tjenestegrene SWD(2014) 186.

### 3.8. Markedsåbningsgrad

I henhold til EU-retten har markedet for godstransporttjenester været åbent siden 2007 og markedet for international personbefordring siden 2010. For jernbanemarkeder, der ikke er åbne, er det vigtigt at understrege, at der i øjeblikket ikke er nogen forpligtelse på EU-plan til at åbne markeder for indenlandsk passagerbefordring, og at disse tegner sig for 94 % af alle passager-km i EU.

I forbindelse med konsekvensanalysen fra den fjerde jernbanepakke har Kommissionens tjenestegrene anslået, at ca. **40 % af det nationale jernbanemarked for passagerbefordring i EU i 2010 indtil videre har været tilgængeligt for nytilkomne udbydere**. Kun to medlemsstater (Sverige og Det Forenede Kongerige) har fuldt ud åbnet deres kommercielle tjenester og tjenester i henhold til forpligtelserne til offentlig tjeneste, og i hele EU er 40 % af alle passager-km lukket for konkurrence. **En gentagelse af analysen i 2012 på grundlag af beregninger fra 2010<sup>63</sup> fører til samme resultater.**

**Figur 46 – Jernbanemarkedets struktur (2012)**



<sup>63</sup> Disse beregninger er hovedsageligt baseret på Europæiske Baners Fællesskabs (CER) (2010) Offentlig tjeneste inden for jernbanetransporten i Den Europæiske Union: en oversigt.

*Kilde: RMMS-spørgeskemaer, konsekvensanalyse fra den fjerde jernbanepakke, Europæiske Baners Fællesskab (2010), egne skøn. Udliciterede PSO, Kommercielle tjenester med åben adgang, PSO-licitationer med afslag, Direkte tildelte PSO, Kommercielle tjenester med lovbeskyttet monopol*

10 medlemsstater (med stjerne på figuren), som udgør 20 % af alle passager-km, har åbnet markeder på en måde, der gør det muligt for kommercielle tjenester med åben adgang at eksistere side om side med bevilgede forsyningspligtkontrakter. I forlængelse af Forbundsdomstolens<sup>64</sup> afgørelse, der opfordrer til generelle licitationer, er Tyskland ikke længere en del af denne gruppe. I Estland, Letland, Litauen og Slovakiet findes der fuldstændig åben adgang side om side med bevilgede forsyningspligtkontrakter, der dækker alle jernbaneydelser. Forsyningspligtkontrakter bør i disse medlemsstater være retligt iværksatte åbne udbud, men omfatter imidlertid reelt kun den etablerede deltagende operatør.

Denne procentdel har ikke ændret sig væsentligt, da der ikke er blevet indberettet yderligere åbninger, undtagen for jernbanetjenester for turister i Spanien. Det er vigtigt at understrege, at beretninger fra pressen<sup>65</sup> antyder, at Den Tjekkiske Republik overvejer at øge udbuddet af kontrakter om offentlig tjeneste i licitation, og Spanien overvejer at åbne nogle af sine kommercielle tjenesteydelser for konkurrence. Det er også vigtigt at understrege, at antallet af tog-km i Tyskland i forpligtelser til offentlig tjeneste, som har været sendt i licitation, er nået op på 51 %.

På trods af denne situation har de europæiske jernbanevirksomheder fortsat deres internationalisering. Andelene af udenlandske salg af de vigtigste europæiske jernbanegrupperinger er blevet store i årenes løb:

- DB har tilsyneladende tjent 42 % af sin omsætning i 2012 uden for Tyskland (da det bl.a. kontrollerer Arriva og de vigtigste jernbanegodsselskaber i Det Forenede Kongerige, Danmark og Nederlandene).
- SNCF har 24 % af sin omsætning uden for Frankrig (selvom det franske marked er helt lukket for udenlandsk konkurrence), navnlig gennem sit datterselskab Keolis (for forstadstog) og sine aktier i NTV, WestBahn, Eurostar og Thalys.
- NS, der opererer på det nederlandske passagermarked, som er næsten helt lukket for konkurrence, tjener tilsyneladende 38 % af sin omsætning uden for Nederlandene gennem sit datterselskab Abellio.
- Trenitalia er også aktivt uden for Italien (Netinera, Trenitalias tyske datterselskab, tjener ca. 5 % af Trenitalias omsætning).

### **3.9. Harmonisering mellem medlemsstaterne**

#### *Resultattavle for jernbanemarkedet*

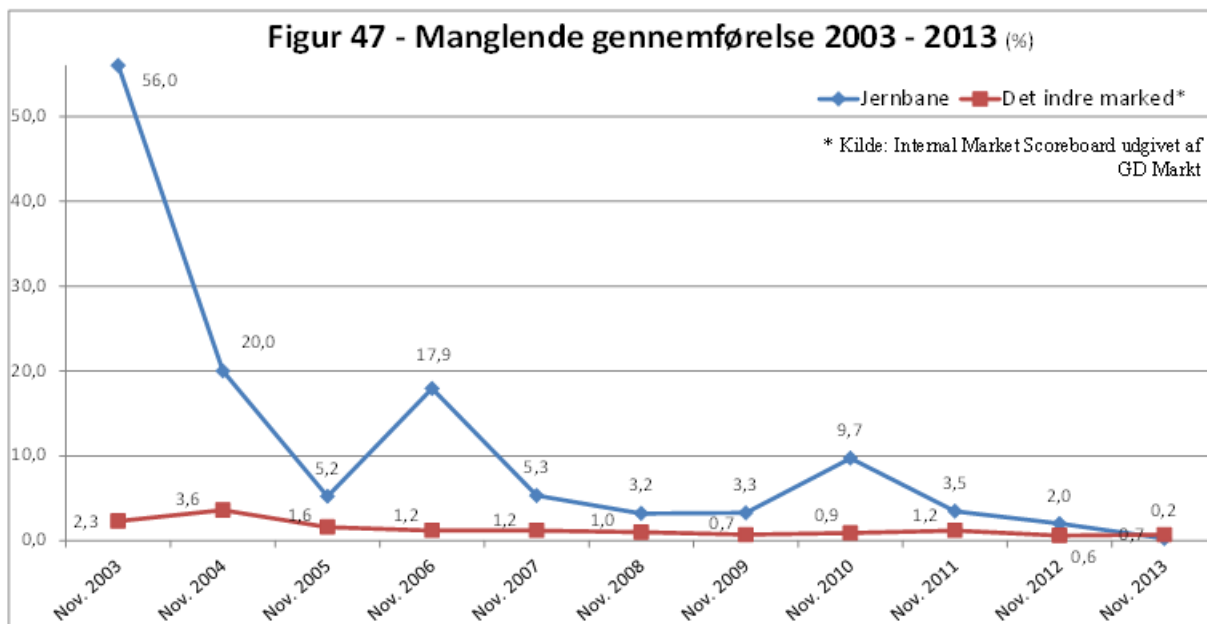
Der er blevet vedtaget 17 jernbanerelaterede direktiver siden 2000. I november 2013 udløb gennemførelsesperioden for 15 af dem, mens den forbliver åben for to af dem (direktiv 2012/34/EU og 2013/9/EU). Indikatoren for manglende gennemførelse – som blev udviklet i forbindelse med resultattavlen for det indre marked<sup>66</sup> – angiver den procentdel af direktiver, som ikke er gennemført af en medlemsstat ved hjælp af nationale foranstaltninger, der er behørigt anmeldt til Kommissionen, i forhold til det samlede antal direktiver, der skulle have været gennemført inden skæringsdagen (10. november eller 10. april, eftersom resultattavlen

<sup>64</sup> Forbundsdomstolens afgørelse X ZB4/10 af 8. februar 2011 S-Bahn Verkehr Rhinen/Ruhr.

<sup>65</sup> Railway Gazette (2013), *Czech passenger market opening in sight*, 17.10.2013.

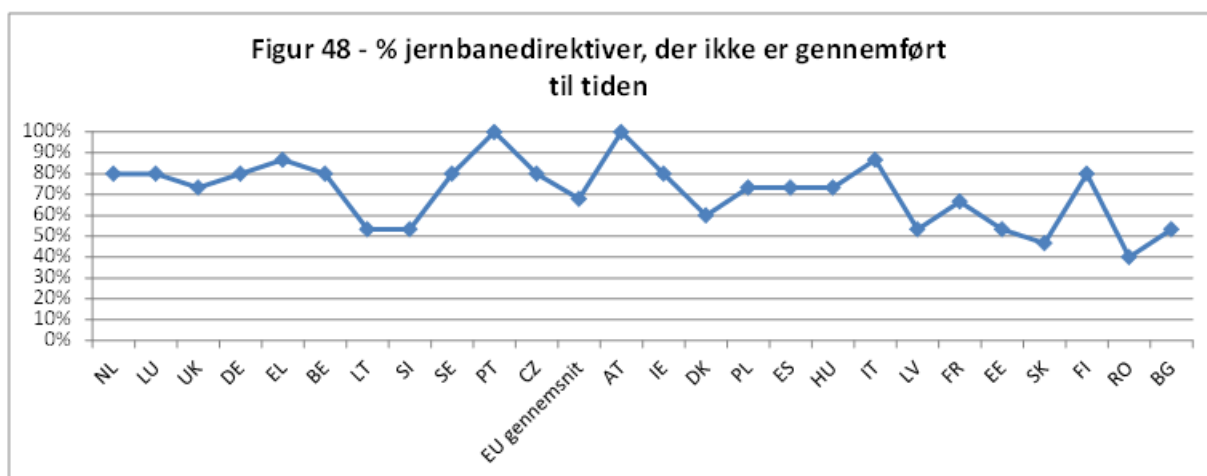
<sup>66</sup> Resultattavle for det indre marked: [http://ec.europa.eu/internal\\_market/scoreboard/](http://ec.europa.eu/internal_market/scoreboard/).

for det indre marked offentliggøres to gange om året). Den manglende gennemførelse for jernbanedirektiverne er tilsyneladende betydeligt højere end det generelle efterslæb for det indre marked.



Kilde: Europa-Kommissionen.

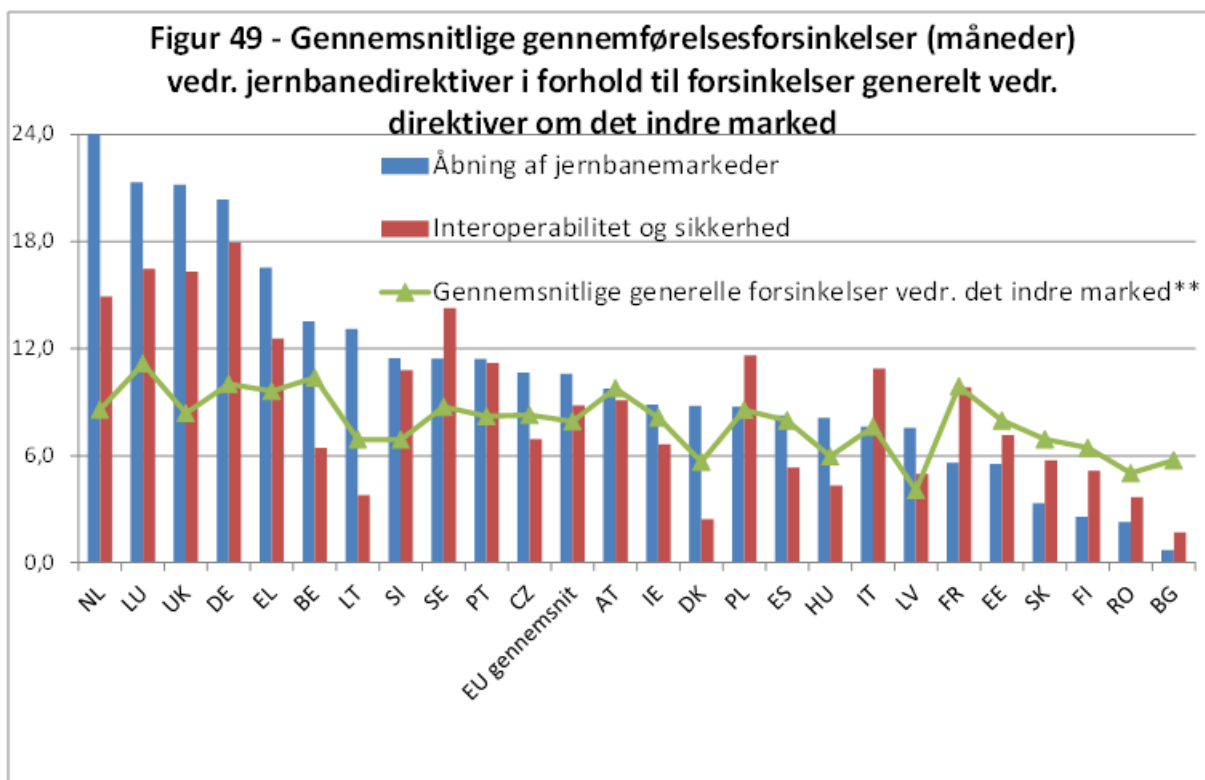
De jernbanerelaterede manglende gennemførelser var oprindeligt på 56 %, hvilket afspejler den lave rettidige gennemførelse af den første jernbanepakke i national lovgivning (frist i april 2003). Alle de nytilkomne medlemsstater i 2004 havde gennemført direktivet, da de tiltrådte, hvilket sammen med manglen på nye direktiver, der skal gennemføres inden november 2004 og 2005, medførte et fald. De to højdepunkter i 2006 og 2010 viser en lav rettidig gennemførelse af den anden og tredje jernbanepakke. Selvom den manglende gennemførelse praktisk taget blev resorberet i 2013, kan den stige igen med udløbet af fristen for gennemførelse af direktiv 2013/9/EU om ændring af direktiv 2008/57/EF (frist i januar 2014). I slutningen af november 2013 havde kun otte medlemsstater anmeldt nationale foranstaltninger (BG, HR, IE, GR, IT, LV, PL og SE).



Kilde: Europa-Kommissionen

Samlet set er den rettidige gennemførelsesgrad lav. Siden 2000 er kun 32 % af jernbanedirektiverne blevet gennemført til tiden, mens gennemførelsen af 6 % tog yderligere to år. Hvis man ser på de enkelte medlemsstater, fungerer Rumænien bedst med 60 % rettidig gennemførelse. På den anden side har Østrig og Portugal ikke gennemført et eneste direktiv til tiden siden 2000.

Gennemsnitlige forsinkelser for direktiver med overskredne frister viser, at det i fire medlemsstater tager gennemsnitligt 18 måneder "ekstra" at gennemføre jernbanedirektiver (NL, LU, DE og UK). Hvis man betragter markedsdirektiver alene, går der mere end to år i én medlemsstat (NL).



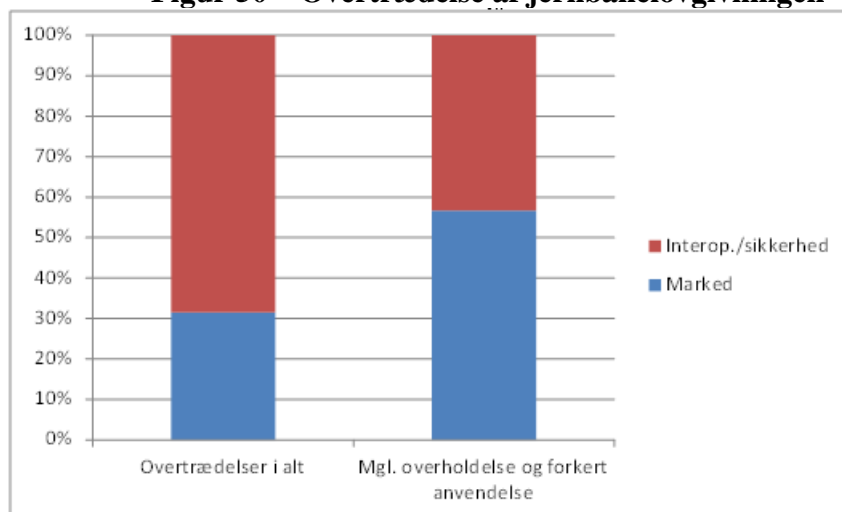
Kilde: Europa-Kommissionen. \*\* Som forklaret i fodnote 67, afspejler de gennemsnitlige generelle forsinkelser vedrørende det indre marked en generel tendens.

Sammenligningen af disse data med den generelle tendens for alle direktiver vedrørende det indre marked<sup>67</sup> viser, omend med et vist forbehold, at 21 medlemsstater udfører deres arbejde dårligere, når det drejer sig om jernbanemarkedsdirektiver, end de gør på andre områder. Dette tal falder til 13 medlemsstater, hvis der kun ses på direktiver om interoperabilitet og sikkerhed. Forskellen mellem forsinkelserne vedrørende jernbanetransport og generelle forsinkelser er særlig udtalt for de førnævnte fire medlemsstater (NL, LU, DE og UK), men også for SE, SI og GR. Derimod arbejder fem medlemsstater bedre i forbindelse med

<sup>67</sup> På grund af det begrænsede antal jernbanedirektiver (15) i forhold til direktiver vedrørende det indre marked (over 1 500), er beregningsmetoden for gennemsnitlige gennemførelsesforsinkelser forskellig. Mens resultatavlen for det indre marked beregner de gennemsnitlige forsinkelser på en skæringsdato hvert år, viser jernbanestatistikker de gennemsnitlige "nettoforsinkelser" for de 15 jernbanedirektiver (dvs. mellem udløbet af gennemførelsesperioden og den konkrete anmeldelse fra en medlemsstat). Figuren viser derfor en generel tendens snarere end en statistikbaseret nøjagtighed. Kilder: Resultatavle for det indre marked nr. 12, 14a, 15, 16, 20, 21, 22, 23 og 24. Indikatoren opfanger kun direktiver, der ikke er gennemført rettidigt (der var et enkelt tilfælde med fuldstændig manglende gennemførelse, men hvor det ikke-gennemførte direktiv blev ophævet i mellemtiden).

jernbanedirektiver, end de gør i forbindelse med det indre marked generelt (EE, SK, FI, RO og BG).

**Figur 50 – Overtrædelse af jernbanelovgivningen**



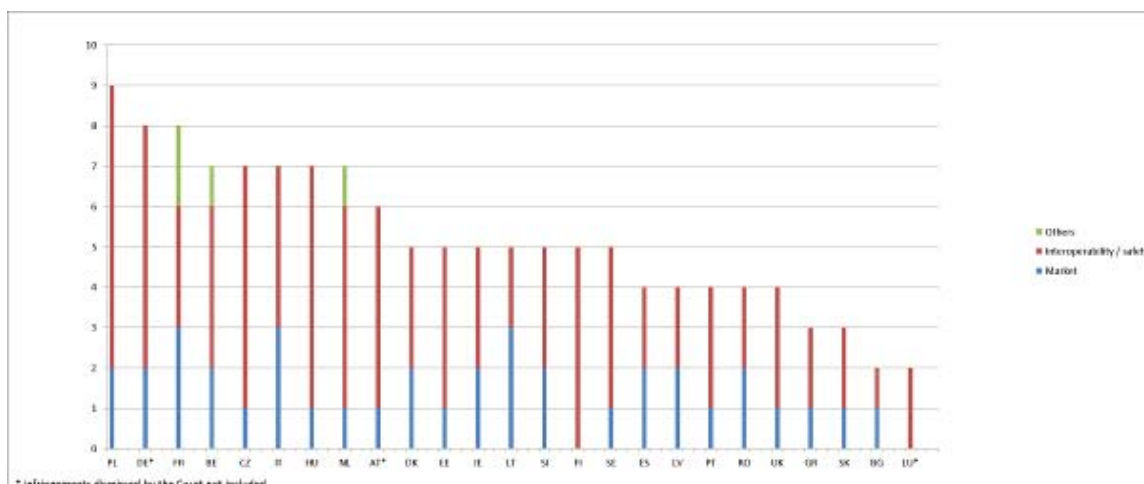
*Kilde: Europa-Kommissionen.*

Kommissionen har indledt 134 overtrædelsesprocedurer vedrørende bestemmelser inden for jernbaneområdet: 130 vedrørende direktiver og 4 andre vedrørende forordninger. Efter emne er det 32 % vedrørende jernbanemarkedsbestemmelser og 68 % vedrørende interoperabilitet og sikkerhed. Imidlertid viser en analyse af overtrædelsernes art, at markedsbestemmelser tegner sig for uforholdsmæssige 56 % af alle overtrædelser vedrørende manglende overholdelse og ukorrekt anvendelse. Omvendt drejer 95 % af alle overtrædelser vedrørende manglende anmeldelse sig om direktiver om interoperabilitet og sikkerhed.

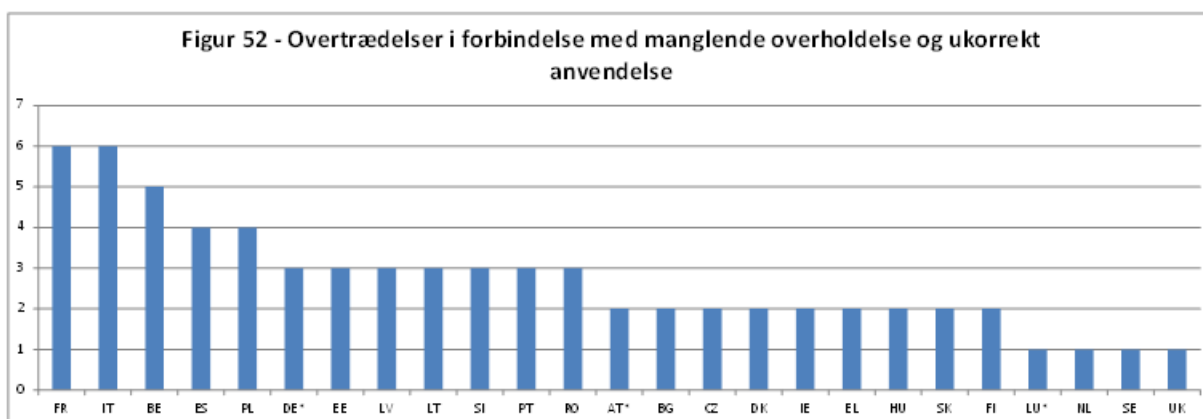
På grund af forsinket eller mangelfuld gennemførelse er Polen, Tyskland og Frankrig de medlemsstater, mod hvilke de fleste overtrædelsessager blev indledt. På den anden side har Bulgarien og Luxembourg haft færrest sager.

Imidlertid indtager Frankrig og Italien førstepladsen med hensyn til overtrædelsessager om manglende overensstemmelse i foranstaltningerne til gennemførelse af direktiver eller ukorrekt anvendelse af de jernbanerelaterede direktiver. Der er kun blevet indledt én overtrædelsessag vedrørende manglende overensstemmelse eller ukorrekt anvendelse mod Nederlandene, Luxembourg og Det Forenede Kongerige, der er tre af de medlemsstater, der er længst tid om at gennemføre jernbanedirektiver.

**Figur 51 – Overtrædelser pr. medlemsstat og pr. emne**



Kilde: Europa-Kommissionen — (\*) Overtrædelser, der er afvist af Domstolen, er ikke medtaget.



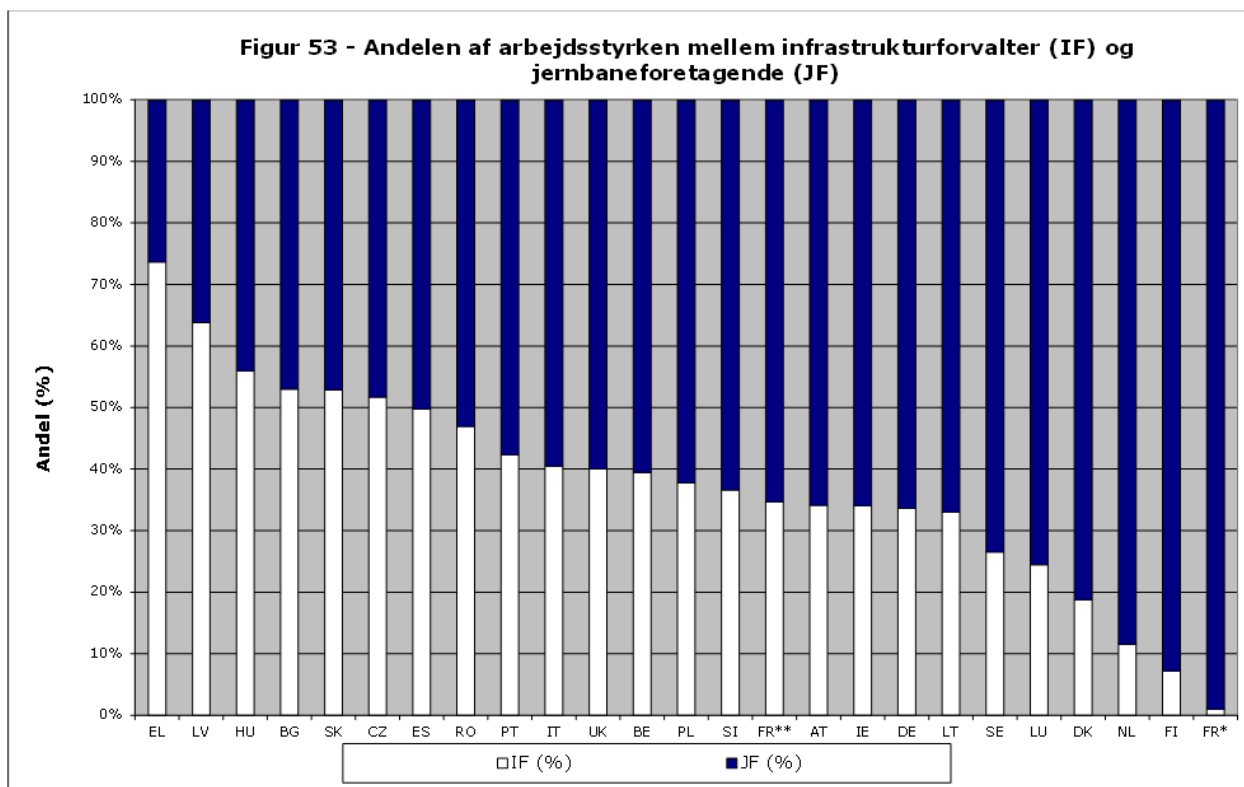
Kilde: Europa-Kommissionen — (\*) Overtrædelser, der er afvist af Domstolen, er ikke medtaget.

### 3.10. Udvikling af beskæftigelse og sociale forhold

#### 3.10.1. Beskæftigelse i jernbanesektoren

Ifølge data, som medlemsstaterne har angivet i RMMS-spørgeskemaerne, ser det ud til, at omkring 912 000 personer er beskæftiget enten i jernbanevirksomheder (561 000) eller i infrastrukturforvaltning (351 000)<sup>68</sup>. Beskæftigelsen i disse to typer enheder er tilsyneladende faldet med 4 % i 2012 i forhold til 2011. Det er interessant at bemærke, at andelen, som det fremgår af nedenstående figur, af personale i infrastrukturforvaltning generelt er højere i Syd- og Østeuropa og lavere i Nordeuropa.

<sup>68</sup> Mindst ca. 63 100 personer arbejder yderligere med jernbanetjenestefaciliteter – men tallene er stadig ikke tilstrækkeligt pålidelige til at give et EU-dækkende skøn.

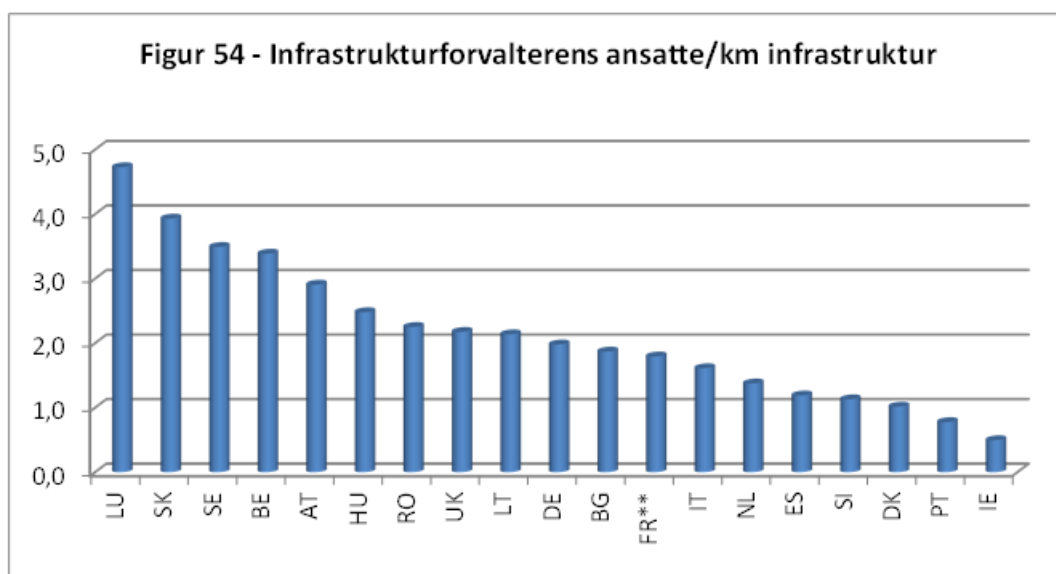


*Kilde: RMMS-spørgeskemaer.*

\*\*/\* Hvad Frankrig angår, omfatter andelen af job, som anført af Frankrig for infrastrukturforvaltning, både ansatte i SNCF Infrastructures og Réseau Ferré de France under (\*\*) og udelukkende Réseau Ferré de France (\*).

Derudover beskæftiger nytilkomne udbydere tilsyneladende ca. 118 000 medarbejdere (21 %) af det samlede antal. Der er tilsyneladende også ca. 118 000 lokomotivførere (21 % af alle ansatte) i hele EU, både etablerede og nye udbydere.

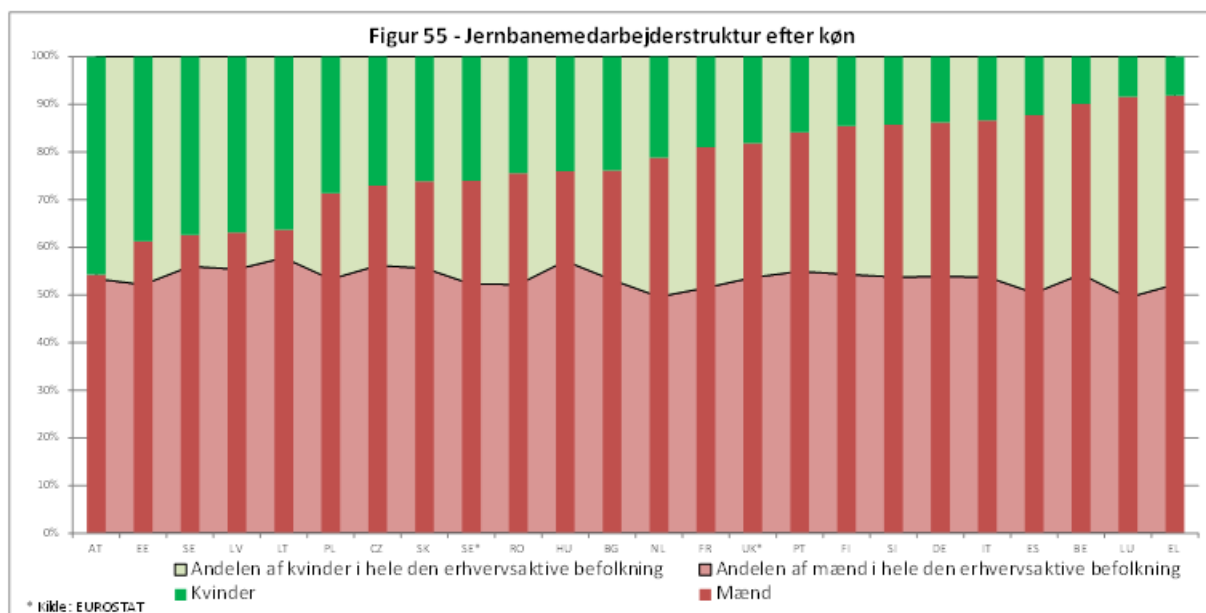
Endelig driver 4 ud af de 5 mest personaleintensive infrastrukturforvaltere=IF (LU, AT, BE, SE og SK) alle små net, hvad angår arbejdspladser pr. kilometer infrastruktur, hvorved der ikke tages hensyn til forskellige niveauer af udlicitering (anlæg af infrastruktur og vedligeholdelse) og forskellige anvendelsesområder for aktiviteter.



*Kilde: RMMS-spørgeskemaer, årsberetninger RFIREFER/RFF.*

### 3.10.2. Jernbanearbejdsmarkedets sociodemografiske struktur<sup>69</sup>

I alle europæiske medlemsstater er andelen af mænd, der arbejder i jernbanesektoren større end andelen af mænd i den samlede erhvervsaktive befolkning. Denne overrepræsentation er blandt de højeste i de sydeuropæiske medlemsstater, såsom GR, ES og IT, men også i LU og BE. I GR og LU er mere end 90 % af alle ansatte mænd. En undersøgelse foretaget af de europæiske arbejdsmarkedsparter i jernbanesektoren<sup>70</sup> blandt EU's jernbanevirksomheder tyder på, at andelen af kvinder er **19,5 %**, men viser, at kvinder i høj grad er underrepræsenterede i visse erhverv som f.eks. chauffør, hvor kun 1,4 % af arbejdsstyrken er kvinder (i ledende stillinger er 18 % af de ansatte kvinder). Ifølge denne undersøgelse ser situationen ud til at være bedre i Østeuropa (i Letland er 58 % af ingeniørerne kvinder).

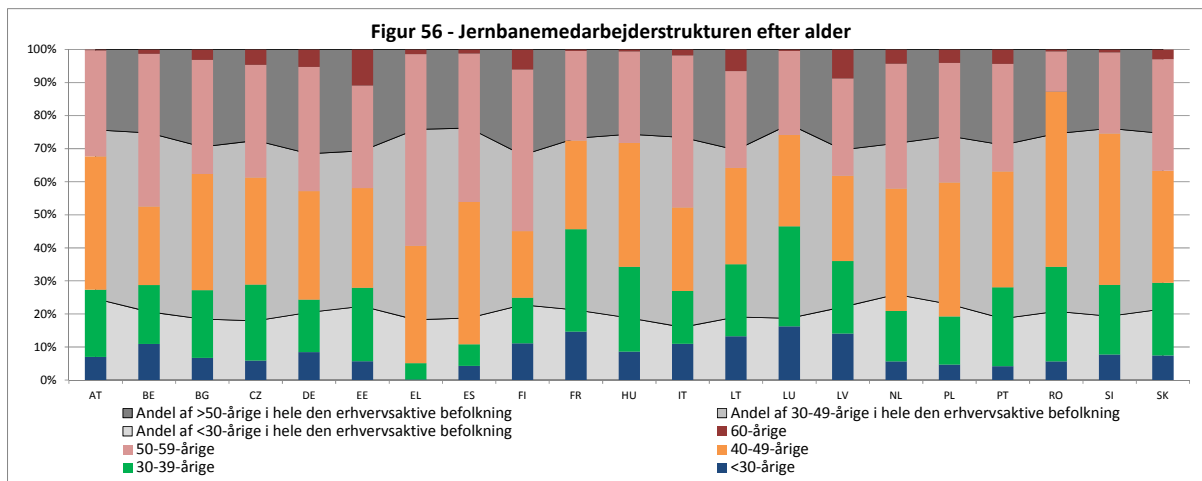


Jernbanesektoren er desuden karakteriseret af en akut underrepræsentation af unge (under 30 år). I alle medlemsstater, hvor der foreligger data, er andelen af medarbejdere under 30 år (blå søjle på figuren) betydeligt lavere end andelen af unge i den samlede erhvervsaktive befolkning (det lysegrå område på figuren). Procentdelen af personer under 30 år er lavest i de sydlige medlemsstater (GR, ES og PT), men også i PL og CZ. På den anden side har FR, LV og LU den største andel af unge jernbanemedarbejdere, men tallet er stadig lavere end det

<sup>69</sup> Medmindre andet er nævnt, stammer alle data i dette afsnit fra de internationale jernbanestatistikker, der blev offentliggjort af UIC (Den Internationale Jernbaneunion) i 2010. Der gives ingen omfattende datasæt for IE, DK, UK og SE, som derfor ikke kunne medtages i aldersstrukturen og anciennitetsundersøgelserne. Hvad angår strukturen efter køn, leverede Eurostat data for SE og UK, men ikke for IE og DK. Disse to medlemsstater er derfor slet ikke omfattet af dette afsnit. Desuden afviger UIC-datasæt for et vist antal medlemsstaters vedkommende væsentligt fra de tal, der er angivet i RMMS-spørgeskemaerne, som er udfyldt direkte af medlemsstaterne og sendt til Europa-Kommissionens tjenestegrene. **For disse medlemsstater bør de indikatorer, der er udviklet i dette afsnit, derfor fortolkes med forsigtighed. Det drejer sig om følgende medlemsstater: DE** (indføjelser af DB Schenker i UIC's statistikker), **NL** (infrastrukturforvalteren ProRail ikke medtaget i UIC), **AT, BE, PL og RO** (ufuldstændige UIC-datasæt).

<sup>70</sup> CER (2014), *Resultatet af spørgeskemaet for 2013 om udviklingen i kvinders beskæftigelse i jernbanesektoren i Europa*, der blev offentliggjort den 20.1.2014. Denne undersøgelse var et fælles initiativ mellem de europæiske arbejdsmarkedsparter i jernbanesektoren: arbejdsgivere (jernbanevirksomheder repræsenteret ved CER, Fællesskabet af de Europæiske Jernbaner) og arbejdstagere (repræsenteret ved ETF, Det Europæiske Transportarbejderforbund).

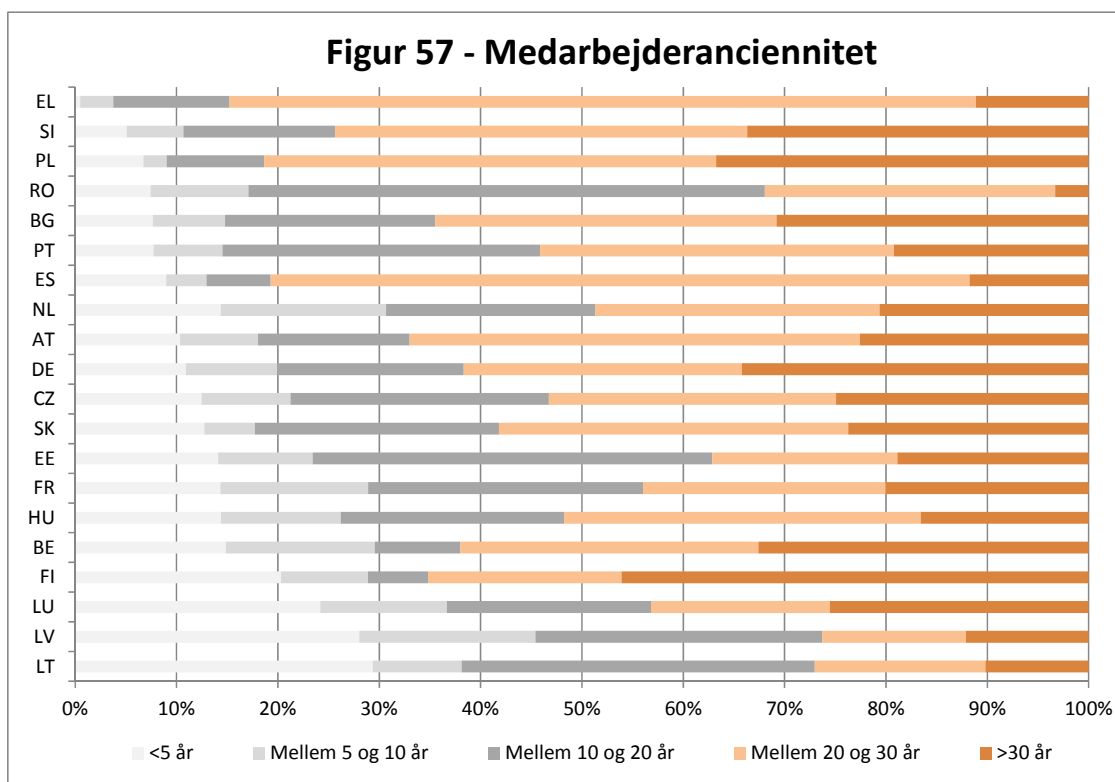
nationale gennemsnit. Omvendt overstiger andelen af jernbanemedarbejdere over 50 år (lyserøde og røde søjler på figuren) den tilsvarende andel af den samlede erhvervsaktive befolkning (det mørkegrå område) i alle de undersøgte medlemsstater med undtagelse af RO. I GR og FI er over halvdelen af jernbanemedarbejderne over 50 år gamle. I andre 13 medlemsstater udgør medarbejdere over 50 år en tredjedel eller mere af det samlede antal (AT, BE, BG, CZ, DE, EE, IT, LT, LV, NL, PL, PT og SK). I Frankrig er andelen kun lidt over det nationale gennemsnit (27,5 % i jernbanesektoren mod 26,8 % på nationalt plan). Selvom der mangler data for lande som SE og UK, hvor jernbanesektoren tilsyneladende er særligt dynamisk, tyder dette afsnit på, at der foregår en generel aldring i jernbanearbejdsstyrken, der kan føre til en mangel på medarbejdere, når de nuværende medarbejdere når pensionsalderen.



*Kilde: UIC (2010).*

I de fleste af de undersøgte medlemsstater, er procentdelen af nyligt rekrutteret personale lav, hvilket generelt skyldes nedskæringer i arbejdsstyrken i overensstemmelse med de øvrige økonomiske sektorer. I kun 3 medlemsstater er andelen af personale med mindre end 5 års erfaring større end andelen af personale med mere end 30 års erfaring (LT, LV og RO). I 4 andre medlemsstater er den største af alle grupper med anciennitet, gruppen med en anciennitet på +30 år (BE, FI, DE og LU). I GR, PL og ES har over 80 % af de ansatte mere end 20 års anciennitet. I andre 10 medlemsstater er denne andel over 50 % (SI, BG, PT, AT, DE, CZ, SK, HU, BE og FI). Som følge af den generelt aldrende arbejdsstyrke kan denne lave grad af supplerung af personale få negative virkninger for sektoren, hvilket igen kan indebære, at der må foretages nedskæringer.

Denne udvikling taler for en omhyggelig overvågning i form af statistikker, navnlig for at afgøre, hvilke erhverv der er hårdest ramt af denne aldring.



Kilde: UIC (2010).

### 3.10.3. Uddannelsesaktiviteter

BG, DK, FI, GR, HU, LT, NL, PT og UK anførte deres vigtigste uddannelsesaktiviteter i deres RMMS-spørgeskemaer. I de fleste medlemsstater er uddannelsesaktiviteterne fokuseret om lokomotivførernes uddannelse og sikkerhed. Følgende ordninger fortjener opmærksomhed:

- I DK har jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere udviklet et fælles uddannelsesprogram for at støtte arbejdsgiveres godkendelse af kompetencer.
- I NL blev en ny lokomotivførerskole, der er fuldstændig uafhængig af jernbanevirksomheder, akkrediteret af Undervisningsministeriet i 2011. 37 studerende fik eksamen i foråret 2013.
- I UK skabte den vigtigste infrastrukturforvalter, Network Rail, videreuddannelsen "spor og tog", der betales af jernbanebranchen, og hvor nyuddannede 3 gange placeres i 6 måneder inden for forskellige områder af Network Rail og i jernbanevirksomheder.

### 3.10.4. Andre aspekter af arbejdsvilkårene

En undersøgelse foretaget af Det Europæiske Institut til Forbedring af Leve- og Arbejdsvilkårene<sup>71</sup> giver en vis dokumentation for udviklingen i lønninger, tidsbegrænsede kontrakter og fleksible arbejdsordninger. Der har tilsyneladende været stigende lønforskelle i Tyskland mellem gamle og nye ansatte, mens der var faktiske lønstigninger i Belgien, Frankrig, Italien, Litauen og Sverige. Samme undersøgelse tyder på, at midlertidigt arbejde stadig er meget marginalt i jernbanesektoren, undtagen i Slovenien, hvor de fleste kontrakter

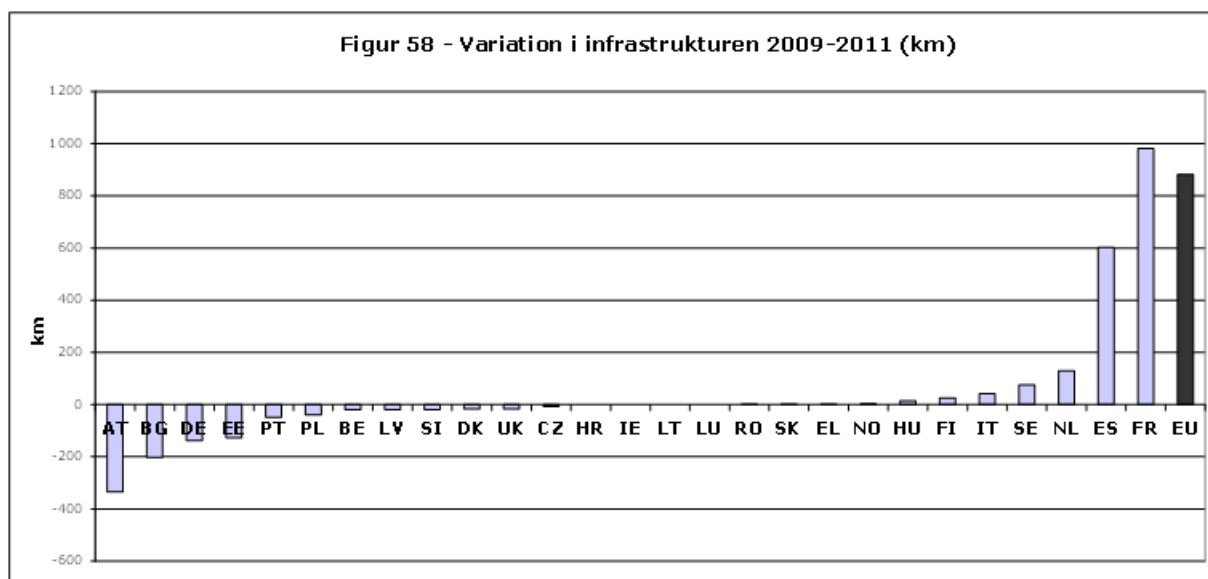
<sup>71</sup> Beskæftigelse og arbejdsmarkedsforhold i jernbanesektoren, undersøgelse foretaget for Det Europæiske Institut til Forbedring af Leve- og Arbejdsvilkårene, 2012.

er midlertidige og indgår i en kollektiv overenskomst. Der er tilsyneladende taget Initiativer i Slovakiet, Spanien og Tjekkiet med hensyn til fleksibel arbejdstid.

#### 4. EU-NETTETS TILSTAND OG INFRASTRUKTURBEGRÆNSNINGER

##### 4.5. Variation i infrastrukturen

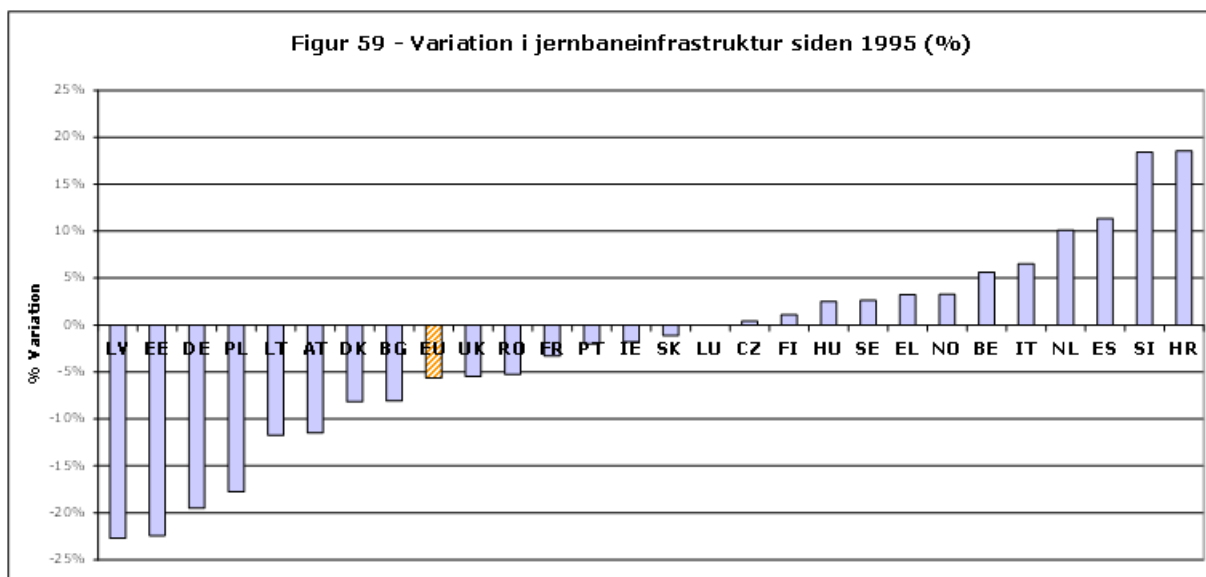
Mellem 2009 og 2011 voksede EU's jernbaneinfrastruktur med 882 km (+0,4 %) og nåede op på 216 297 km. Denne stigning dækker over forskelle medlemsstaterne imellem: 981 km og 602 km jernbaneinfrastruktur blev tilføjet i henholdsvis Frankrig og Spanien, mens 335 km, 203 km og 138 km blev inddraget i Østrig, Bulgarien og Tyskland. I relative tal blev den største vækst registreret i Nederlandene (+130 km, dvs. +5 %) og det største fald i Estland (-127 km, dvs. 14 %).



*Kilde: EU Transport in Figures, 2013, Statistical Pocketbook 2013.*

Siden 1995<sup>72</sup> er ca. 12 958 km jernbaneinfrastruktur blevet opgivet, og den største nedgang har fundet sted i de østlige medlemsstater (Polen, Letland og Estland) og i Tyskland (-8 412 km eller et tab på 20 %) og de største stigninger i Slovenien/Kroatien (+18 %) og Spanien (+1 624 km eller +11 %).

<sup>72</sup> Den første TEN-afgørelse stammer fra 1996.



*Kilde: EU Transport in Figures, 2013, Statistical Pocketbook 2013.*

#### 4.6. Forvaltning af infrastruktur

Strukturerne for forvaltning af infrastruktur har ikke ændret sig i perioden 2011-2012, undtagen i Belgien, hvor NMBS-SNCB Holding er blevet opløst. Infrabel og SNCB-NMBS er nu to uafhængige enheder, som har et fælles datterselskab med ansvar for menneskelige ressourcer.

#### 4.7. Elektrificering

Overordnet er kun 53,2 % af EU's jernbaneinfrastruktur elektrificeret i 2011. Også på det område er der store forskelle mellem medlemsstaterne: Elektrificeringen er lav i Det Forenede Kongerige og Tjekkiet (33 % af nettet) og særdeles lav i Grækenland (17 %) og Baltikum (6 %).

#### 4.8. Togbevægelser

Analysen af togbevægelser i TEN-segmenter<sup>73</sup> understreger den forventede betydning af jernbanegodstrafikken omkring byerne, deres rangerbanegårde og havne. **I 2010 befandt 44 ud af de 56 EU-delstrækninger med godstransport over 60 000 tog pr. år<sup>74</sup> (dvs. 164 tog pr. dag) sig i Tyskland og 7 i Østrig (alle på akse Wien-Salzburg).** I Tyskland ligger de vigtigste segmenter omkring rangerbanegårdene i Maschen (Hamburg), Seelze (Hannover) og Oberhausen (Duisburg). Store godstogsbevægelser registreres omkring byer som Köln, Warszawa, Krakow og Innsbruck.

Analysen af togbevægelser tyder også på, at den vigtige godstrafik i Tyskland forsyner Hamborgs havn, og at Antwerpen og Rotterdam sakker bagud med hensyn til godsbaneforbindelser. Jernbanetrafikken omkring havnen i Rotterdam nåede kun op på 32 600 tog pr. år (dvs. 89 tog pr. dag)<sup>75</sup> - dvs. at **jernbanegodstransporten i Rotterdam kun**

<sup>73</sup> Data om trafikken i TEN-infrastrukturer og i de fleste tilfælde i infrastrukturer uden for TEN indsamles af Eurostat som en del af bilag G til forordning 91/2003 hvert 5. år (2005 og 2010, som blev offentliggjort for nylig). Der mangler data for Belgien og Grækenland for 2010, og data for Bulgarien og Rumænien var ikke opført i 2005, da disse lande endnu ikke var blevet medlemmer af EU.

<sup>74</sup> 30 000 i hver retning af segmentet – dvs. 60 000 tog i begge retninger.

<sup>75</sup> Data for Antwerpen er ikke til rådighed i 2010.

**udgjorde 25 % af Hamborgs jernbanegodstransport**, hvor der cirkulerede ca. 140 000 tog pr. år (dvs. 383 tog pr. dag). Jernbanegodstrafikken på den specialiserede Betuwe-strækning når "kun" ca. 18 000 tog pr. år (50 tog pr. dag). Disse konklusioner bekræftes tilsyneladende af en UIC-undersøgelse, som viser, at jernbanernes andel af transport til og fra Hamborgs opland nåede op på 36,8 % mod 11 % og 12 % for henholdsvis Rotterdam og Antwerpen<sup>76</sup>.

Der ses en lignende tendens for passagerbefordring med jernbane: De vigtigste passagerbefordringsbevægelser findes i nærheden af vigtige centralstationer med vigtige pendlerjernbanenet, som f.eks. London og Paris, men også mange tyske byer (Berlin, Frankfurt, Cologne og Stuttgart) og vigtige europæiske byer (Amsterdam, Barcelona, Helsinki, Stockholm og Vienna), som alle har en trafik på mere end 200 000 tog pr. år (ca. 550 tog pr. dag). Det er interessant, at segmenter omkring Rom og Madrid fortsat har 140 000 tog pr. år, mens Luxembourg by administrerer 75 000 tog pr. år, dvs. lige så meget som Budapest, en by med 2 mio. indbyggere.

Dette tyder på, at byer med vigtige forstadstognet, der overlapper den øvrige jernbaneinfrastruktur, er eller kunne blive flaskehalse, enten for højhastighedstjenester<sup>77</sup> eller godstransport<sup>78</sup>. Ligeledes tyder data vedrørende jernbanegodstransport på, at trafikstrømme fra Ruhr-området til Nederlandene (og sandsynligvis Belgien) ligger langt under de strømme, der går fra Hamborg, som tilfældigvis har den største rangerbanegård i Europa. Det kan meget vel være interessant at undersøge virkningen af disse nord-sydgående jernbanegodstrafikstrømme på den generelle overbelastning af de tyske net, navnlig i betragtning af behovet for på den tyske side at gennemføre sammenslutninger med Belgien og Nederlandene.

## 5. ANVENDELSEN AF ADGANGSRETTIGHEDER

### 5.5. Jernbanegodstransport

Jernbanegodsmarkedet blev åbnet for konkurrence i 2007. Siden da er der kommet nye udbydere i alle medlemsstater, på nær 3 (Finland, Irland og Litauen) og **den samlede andel af nye godstransportudbydere<sup>79</sup> anslås i 2012 til 28 %**. DB, den tyske etablerede operatør, er nu den største jernbaneoperatør i Danmark og Nederlandene. Endelig sidder den primære jernbanevirksomhed i Det Forenede Kongerige og Rumænien på mindre end 50 % af markedet.

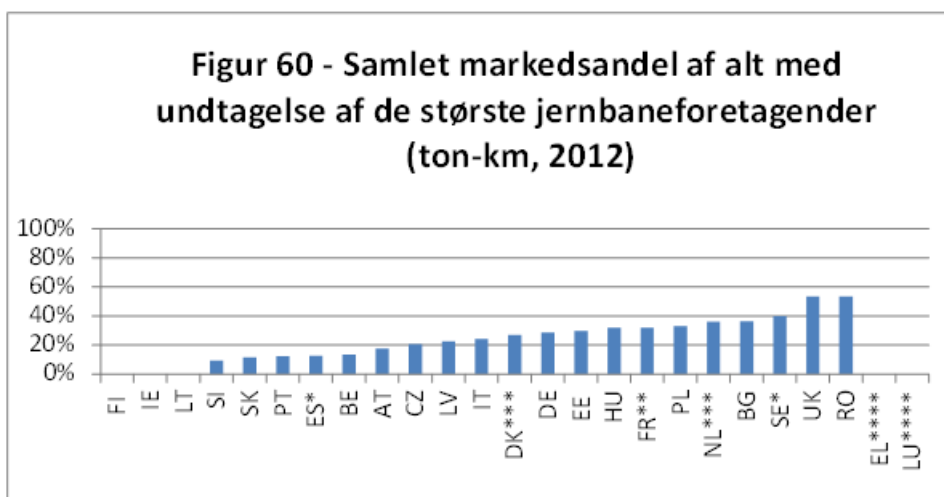
---

<sup>76</sup> UIC (2012): Rapport fra 2012 om kombineret transport i Europa, december 2012, s. 80.

<sup>77</sup> Som anført under tjenesteydelseernes kvalitet, levner hyppigheden af højhastighedstog stadig plads til vækst (undtagen i Frankrig).

<sup>78</sup> Svenske jernbanegodsselskaber har identificeret København, som administrerer 180 000 tog om året, som et særligt vanskeligt krydsningspunkt. I Tyskland fandt de højeste stigninger i sporadgangsafgifter sted på de regionale linjer.

<sup>79</sup> Da godstransportsektoren ikke har flere offentlige tjenesteforpligtelser og lovligt er helt åben, giver "Andre jernbanevirksomheder end den primære virksomhed" et godt skøn over nye udbyderes indtrængen på markedet (eftersom den førende virksomhed på markedet næsten altid er den etablerede operatør). I Det Forenede Kongerige kan det i forlængelse af opløsningen af British Rail hævdes, at alle jernbanegodstransportselskaber er nye udbydere.

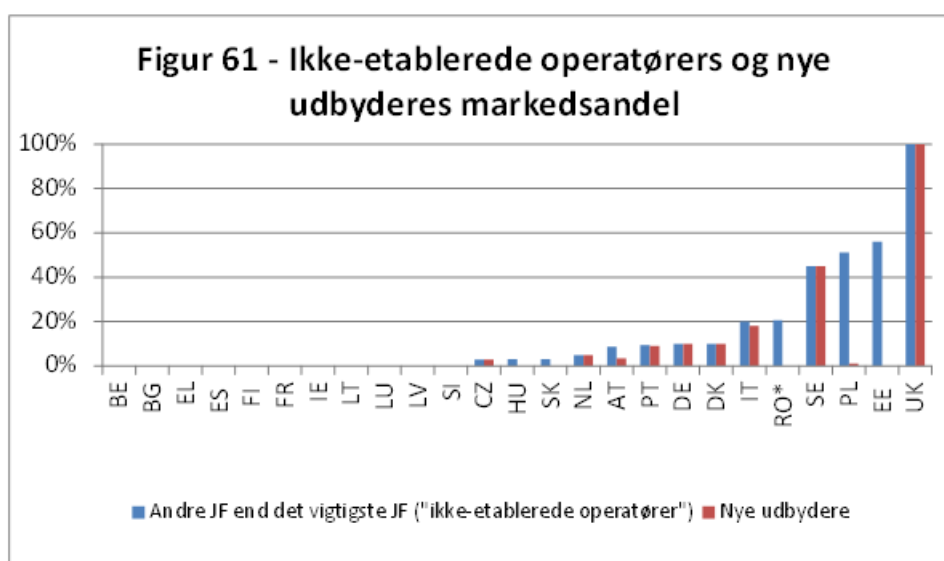


Kilde: RMMS-bidrag fra Medlemsstaterne. \* Vedrørende Spanien er data baseret på RENFE's årsberetning og RMMS-spørgeskemaet, hvorimod de svenske data er for 2010. \*\* Omfatter VFLI, et datterselskab af den etablerede operatør. \*\*\* DB er den vigtigste operatør inden for jernbanegodstransport. \*\*\*\* Ikke tilgængelige - Bilag 19 til arbejdsdokumentet fra Kommissionens tjenestegrene SWD(2014) 186.

## 5.6. Passagerjernbaner – regionale segmenter og forstadssegmenter

### 5.6.1. Passagerjernbaner – alle segmenter

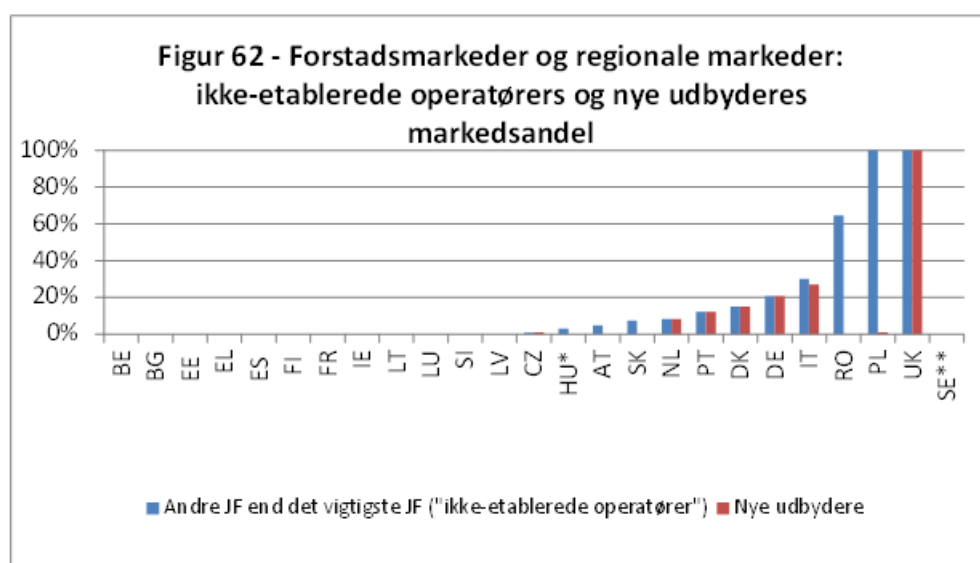
Overordnet set når den samlede markedsandel for alle undtagen den primære jernbanevirksomhed op på 23 %. Det er imidlertid vigtigt at skelne mellem situationen for *reelt* nye udbydere, som er blevet tildelt kontrakter ved licitation og/eller via åbne adgangsrettigheder, fra den af de andre "ikke etablerede" jernbaneoperatører, som direkte har fået bevilget eksklusive rettigheder til kommercielle tjenesteydelser eller offentlige tjenesteforpligtelser. Dette er for eksempel vigtigt for at skelne mellem jernbanesituationen i Polen, hvor ikke-etablerede operatører er regionale operatører, som er blevet tildelt kontrakter om offentlige tjenester direkte, og situationen i Det Forenede Kongerige, hvor franchiser er blevet sendt i udbud. **Markedsandelen for nyttilkomne udbydere skønnes under disse forhold at være 21 % for EU som helhed.**



Kilde: RMMS-bidrag fra Medlemsstaterne. RO= alle ikke-etablerede operatører er tilsyneladende regionale operatører. Bilag 19 til arbejdsdokumentet fra Kommissionens tjenestegrene SWD(2014) 186.

### 5.6.2. Regionale segmenter og forstadssegmenter

Andelen af nytilkomne operatører i den regionale jernbanetransport og forstadstransporten er størst i de medlemsstater, der helt har valgt licitation af offentlige tjenstekontrakter (Det Forenede Kongerige og Sverige) eller ekstensivt (Tyskland og Rumænien). Det samme gælder for Italien, Danmark, Nederlandene, Den Tjekkiske Republik, Østrig og Polen, hvor nogle kontrakter om offentlig tjeneste er blevet sendt i udbud. Ungarn er et særligt tilfælde, da der er to etablerede operatører. I Det Forenede Kongerige er den etablerede operatør blevet henholdsvis fuldstændig nedlagt, og der blev tildelt franchiser ved licitation. I Polen blev den regionale operatør nedlagt og erstattet af interne operatører, der var ejet af de polske regioner (gennem direkte tildeling). Der er ingen nye udbydere i de regionale tjenester i bl.a. Frankrig, Spanien og Belgien. Endelig har Arriva i forbindelse med en udvidelse af udbuddet af offentlige tjensteforpligtelser i Tjekkiet drevet nogle pilotforsøgstjenester med åben adgang i forbindelse med forstadstjenester i Prag.



Kilde: RMMS-bidrag fra medlemsstaterne, der er fuldført med egne beregninger på grundlag af UIC, CER, årsberetninger, bilag 19 til arbejdsdokumentet fra Kommissionens tjenestegrene SWD(2014) 186.

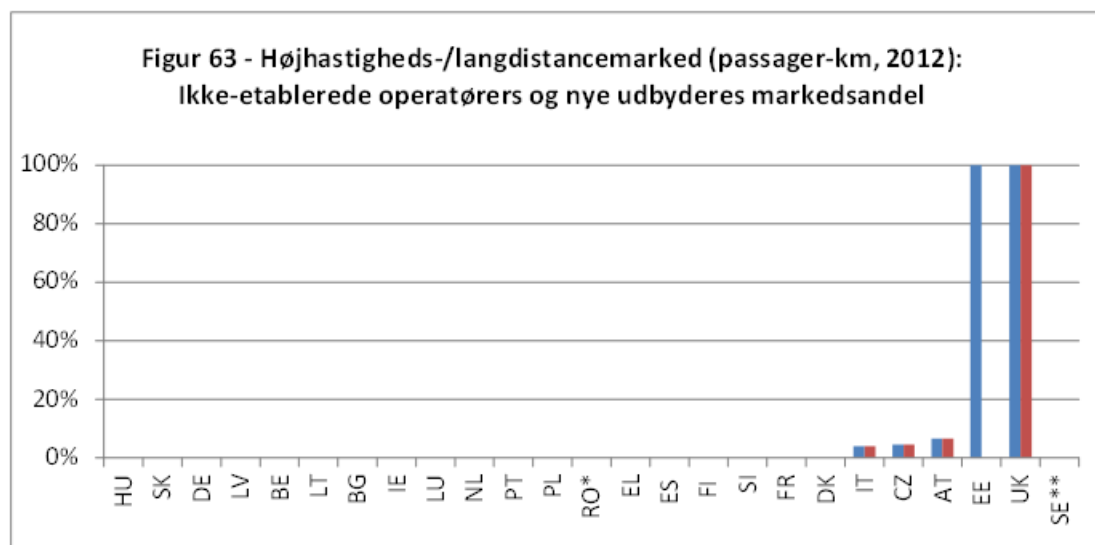
\* Der er 2 etablerede operatører - dette er markedet for den mindste. \*\* Ingen data tilgængelige for Sverige.

### 5.6.3. Jernbanehøjhastighedssegmenter og langdistancesegmenter

Andelen af nytilkomne udbydere på langdistancetjenester er højest i Det Forenede Kongerige, hvor den etablerede operatør er blevet opløst, og Estland, hvor kontrakten om offentlig tjeneste for langdistancetjenester er blevet tildelt en nytilkommet udbyder. Der er nye operatører i Sverige (Veolia, BluTag), Italien (Italo-NTV i det italienske højhastighedsnet), Tjekkiet (LeoExpress og Regiojet, begge på strækningen Prag-Ostrava) og Østrig (Westbahn på strækningen Wien-Salzburg).

En række virksomheder har luftet deres intentioner om at åbne indenlandske kommercielle tjenester i flere medlemsstater. MTR, der er en del af den omfattende MTR Group fra Hongkong, har tilkendegivet, at det agter at igangsætte nye tjenester på strækningen Stockholm-Göteborg. Leo Express/DLA ansøgte om adgang til strækningerne Warszawa-

Krakow/Katowice og Warszawa-Szczecin, men ansøgningen blev afslået af administrative årsager<sup>80</sup>.



Kilde: RMMS-bidrag fra medlemsstaterne, der er fuldført med egne beregninger på grundlag af UIC, CER, årsberetninger, bilag 19 til arbejdsdokumentet fra Kommissionens tjenestegrene SWD(2014) 186.

\* Alle nye udbydere er tilsyneladende nye regionale udbydere.

\*\* Ingen data tilgængelige for Sverige.

## 5.7. Passagerjernbaner – internationale tjenester

Thello, der er et joint venture mellem Veolia og Trenitalia og driver nattjenesterne mellem Paris og Venedig, er den eneste nye udbyder af internationale tjenester. DB har tilkendegivet, at det agter at indgå som konkurrent til Eurostar på strækningen Bruxelles-London (der udgår fra Frankfurt). Thello har også ansøgt om belgisk licens, og Haag har tilsyneladende indgået en aftale med DB Arriva om at forbinde byen med Bruxelles. Endelig tilbyder SNCF og RENFE nu tjenester på strækningerne Paris-Barcelona og Madrid-Marseille, takket være åbningen af højhastighedsforbindelsen Frankrig-Spanien.

## 6. HINDRINGER FOR MERE EFFEKTIVE JERNBANETJENESTER

Kommissionen har peget på manglen på åbning af nationale jernbanemarkeder for personbefordring (som dækker 94 % af alle passager-km) og den mangelfulde portefølje af funktioner for infrastrukturforvaltere som de to væsentligste hindringer for markedsadgang for et optimalt fungerende fælles europæisk jernbaneområde. Den 30. januar 2013 vedtog Kommissionen forslagene til den 4. jernbanepakke til ændring af direktiv 2012/34/EU og forordning (EF) nr. 1370/2007 om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej<sup>81</sup> for at nå disse mål.

<sup>80</sup> PKP PLK afviser Leo Express' adgangstilbud, International Rail Journal, 22.7.2013 – Det ser ud til, at ansøgningen blev afvist, da tilsynsmyndigheden ikke var blevet hørt om virkningen af disse tjenester på den økonomiske ligevægt i forpligtelserne til offentlig tjeneste.

<sup>81</sup> EUT L 315 af 3.12.2007, s. 1.

## 7. KONKLUSIONER

Vurderingen i denne rapport bekræfter den undersøgelse, der blev foretaget af Kommissionen, da forslagene til den fjerde jernbanepakke blev fremlagt: Graden af tilfredshed med jernbanetjenesterne lader meget tilbage at ønske, mange højhastighedsinfrastrukturer er underudnyttede (og brugen af dem kan øges ved hjælp af åben adgang), og det er nødvendigt at sikre effektiviteten i de betydelige offentlige midler, som afsættes til jernbanerne (ca. 36 mia. EUR til infrastrukturstøtte og forpligtelser til offentlig tjeneste) for at sikre, at sektoren bliver levedygtig på langt sigt inden for rammerne af stramme offentlige budgetter. Vurderingen i denne rapport bekræfter ligeledes behovet for at gå videre med vedtagelsen af flere gennemførelsesretsakter i henhold til direktiv 2012/34/EU (direkte omkostninger, økonomisk ligevægt i forpligtelserne til offentlig tjeneste, RMMS-statistikker, skabelon til licenser...). Endvidere viser den, at foranstaltninger til forbedring af tilgængeligheden for bevægelseshæmmede personer forventes at få en positiv virkning for passagertallet generelt. Gennemførelse af godstogskorridorer kan hjælpe jernbanerne med at øge sine gennemsnitlige transportafstande (hvilket gør jernbanetransporten mere omkostningseffektiv og dermed mere konkurrencedygtig). Endelig støtter denne rapport også et program for forskning og innovation under "Shift2Rail", der anvendes til forbedringen af kvaliteten af jernbanetjenesterne, reduktion af livscyklusomkostningerne for jernbanetransport, og en generel forøgelse af pålidelighed i de forskellige jernbanemarkedssegmenter, herunder jernbanegodstransport (som skal bevæge sig mere glidende i hele Europa med flere produkter med høj merværdi).