EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 8.12.2016
COM(2016) 780 final

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET

Femte rapporten om övervakning av utvecklingen på järnvägsmarknaden

{SWD(2016) 427 final}

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET

Femte rapporten om övervakning av utvecklingen på järnvägsmarknaden

1. INLEDNING

Järnvägssektorn[1] bidrar i betydande omfattning till EU:s ekonomi och sysselsätter omkring 900 000 människor direkt. Järnvägstransporter är också avgörande för EU:s strategi för att förbättra transportsektorns miljöprestanda, skapa ekonomisk och social sammanhållning samt förbindelsemöjligheter inom och mellan medlemsstaterna.

Denna rapport är den femte rapporten om utvecklingen på järnvägsmarknaden från kommissionen till Europaparlamentet och rådet i enlighet med artikel 15.4 i direktiv 2012/34/EU[2] (nedan kallat *det omarbetade direktivet*) Syftet med rapporten är att översiktligt beskriva den viktigaste utvecklingen på järnvägsmarknaderna i förhållande till EU:s mål för järnvägspolitiken[3]. I rapporten behandlas en mängd olika ämnen, såsom utvecklingen av den inre marknaden för järnvägstrafik och tjänster till järnvägsföretagen, grundförutsättningarna för bland annat kollektivtrafik på järnväg, läget för unionens järnvägsnät, utnyttjandet av tillträdesrätt, hinder för en effektivare järnvägstrafik, begränsningar i infrastrukturen och behovet av lagstiftning. En uttömmande analys presenteras i det åtföljande arbetsdokumentet.

Denna rapport bygger på data och bidrag från olika källor, däribland medlemsstaternas svar på enkäten om övervakning av järnvägsmarknaden (RMMS-frågeformuläret), Statistical pocketbook *EU transport in figures*,[4] rapporter från Europeiska unionens järnvägsbyrå,[5] Eurostat[6] och olika andra resurser. I juli 2015 antog kommissionen en genomförandeförordning för övervakning av järnvägsmarknaden[7] som innehöll en ny obligatorisk mekanism för datainsamling i syfte att göra rapporteringen mer konsekvent och enhetlig i framtiden.

2. LÄGET FÖR UNIONENS JÄRNVÄGSNÄT

2014 hade det totala **järnvägsnätet en längd** av omkring 220 000 kilometer, vilket är cirka 2 % mer än 2009. Sedan 2009 har 2 800 kilometer **elektrifierade linjer** tillkommit, och dessas andel av den totala infrastrukturen har ökat med 1,6 procentenheter. Banedanmark (den danska infrastrukturförvaltaren) och Network Rail (den brittiska infrastrukturförvaltaren) har lanserat storskaliga projekt för elektrifiering av stora delar av sina järnvägsnät under de kommande åren.

När det gäller **hastigheterna** finns det stora skillnader mellan medlemsstaterna. Det har gjorts omfattande investeringar för att modernisera järnvägsnätet i Östeuropa och bygga

---

1 I denna rapport definieras ”järnvägssektorn” som järnvägsföretag och förvaltare av järnvägsinfrastruktur.

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 Vid sidan av rapporten om järnvägsmarknaden publicerar Europeiska unionens järnvägsbyrå tvåårsrapporter om järnvägssäkerhet och driftskompatibilitet för järnvägar.

4 http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2016_en.htm.

5 http://www.era.europa.eu/Search/Key-Documents/Pages/Home.aspx.

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

7 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.

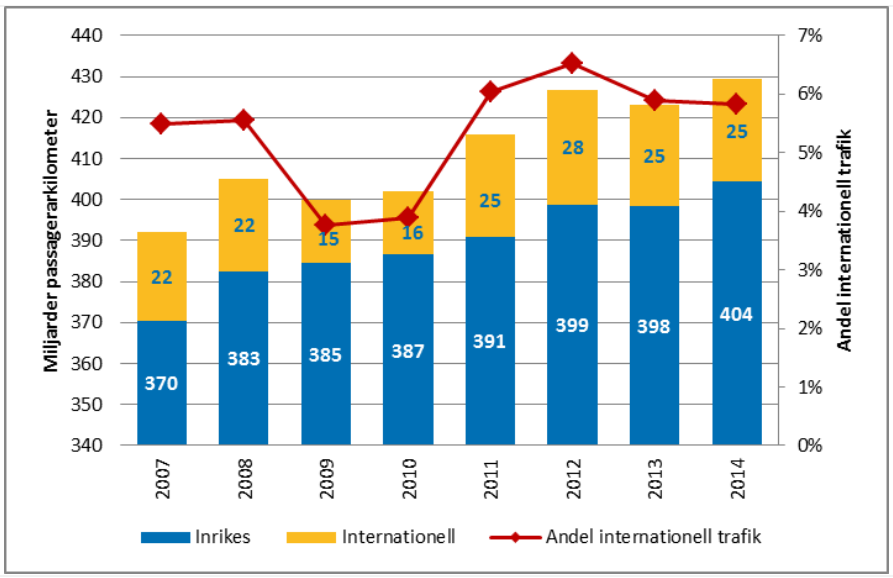
höghastighetslinjer i Västeuropa. De högre hastigheterna har gjort järnvägen mer tilltalande för passagerarna. Det finns emellertid fortfarande regionala nät för persontrafik i Östeuropa där den högsta tillåtna hastigheten är 120 km/h eller till och med lägre. Godstågen körs i 50–60 km/h i vissa nationella nät och internationella järnvägskorridorer. De flesta internationella godstransporter sker dock med en genomsnittlig hastighet på mellan 20 och 30 km/h, i synnerhet i Central- och Östeuropa. På en del internationella linjer har godstågen en genomsnittlig hastighet på endast cirka 18 km/h[8].

3. UTVECKLINGEN AV DEN INRE MARKNADEN FÖR JÄRNVÄGSTRAFIK

Det ekonomiska klimatet har varit ogynnsamt sedan 2009, men persontrafikvolymerna i termer av passagerarkilometer har nästan inte påverkats alls. Däremot minskade godstrafikvolymerna uttryckta i tonkilometer kraftigt 2009, då den ekonomiska krisen var som djupast, och har ännu inte återhämtat sig helt. Det sammanlagda antalet tågkilometer för passagerar- och godstransporter har inte ökat.

Persontrafik

Figur 1 – Persontrafikvolymernas utveckling



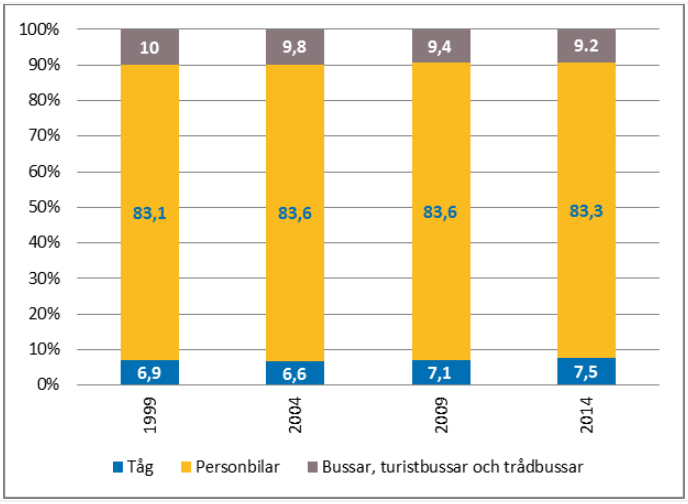
Källa: RMMS

Efterfrågan på passagerartransporter med järnväg i EU ökade med 30 miljarder passagerarkilometer under perioden 2009–2014, vilket motsvarar en genomsnittlig årlig ökning med 1,5 %. De största relativa ökningarna kunde iakttas i Storbritannien, Tjeckien och Luxemburg. I Kroatien halverades den rapporterade persontrafiken under samma period. Bara omkring 6 % av persontrafiken under 2014 var **internationell**, och antalet internationella passagerarkilometer har i stort sett varit oförändrat sedan 2011.

[8] Europeiska revisionsrättens rapport *Godstransporter på järnväg i EU: ännu inte på rätt spår*.

Trafikvolymerna har visserligen ökat, men **järnvägens andel** av persontransporterna på land i EU har bara förändrats med en halv procentenhet sedan 2009, från 7,1 till 7,5 %. Bakom detta genomsnitt på EU-nivå gömmer sig markanta skillnader mellan utvecklingen i enskilda medlemsstater: kraftigt höjda andelar i Nederländerna och Storbritannien, men minskningar i Lettland, Slovenien, Bulgarien och Kroatien.

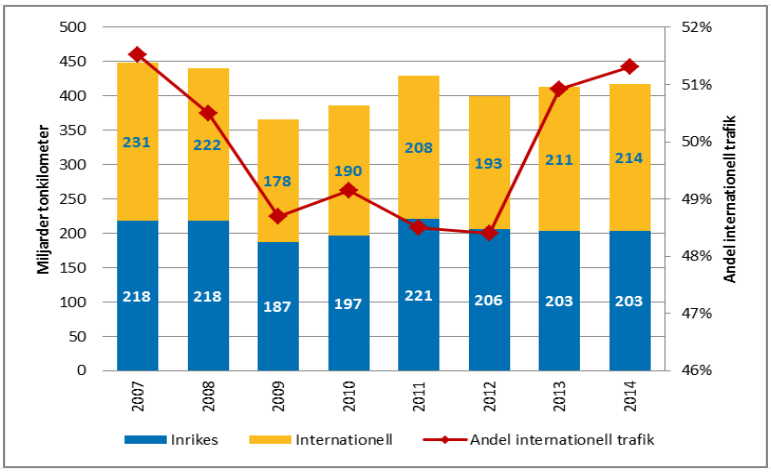
Figur 2 – Landtransport av passagerare fördelad på olika transportmedel (%)



Källa: Statistical pocketbook 2016, Eurostat

Godstrafik

Figur 3 – Godstrafikvolymernas utveckling

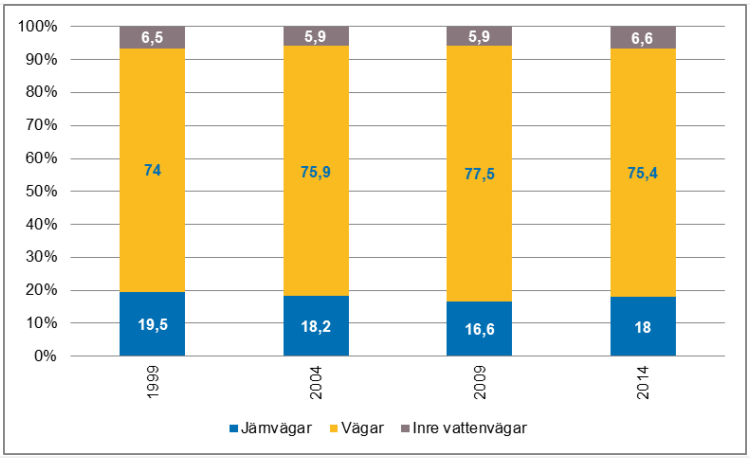


Källa: RMMS

Godstrafikvolymerna har i genomsnitt ökat med 3 % om året, och var **uttryckt i tonkilometer** 417,6 miljarder 2014, vilket dock fortfarande är 7 % lägre än toppnoteringarna från 2007. Mer än 50 % av godstrafiken under 2014 var **internationell**, vilket innebär att godstransporter på järnväg hade en mycket mer utpräglad europeisk dimension än passagerartransporterna.

Järnvägens andel av inrikes godstransporter på land har i princip inte förändrats på 10 år, och var 18 % 2014. Liksom när det gäller passagerartransporter finns det starkt divergerande trender på medlemsstatsnivå, med störst ökningar i Slovenien, Rumänien och Ungern. Det totala antalet tonkilometer har bara minskat sedan 2009 i Kroatien, Slovakien, Grekland och Estland.

Figur 4 – Landtransport av gods fördelad på olika transportmedel (%)



Källa: Statistical pocketbook 2016, Eurostat

4. TJÄNSTER TILL JÄRNVÄGSFÖRETAG

Genom det omarbetade direktivet infördes en uppsättning nya regler om tillträde till anläggningar för tjänster och tillhandahållandet av järnvägsrelaterade tjänster i syfte att göra villkor och avgifter mer genomblickbara och se till att järnvägsföretagen har tillträde på icke-diskriminerande villkor. Marknaden för anläggningar för tjänster (stationer, godsterminaler, rangerbangårdar, tågbildningsmöjligheter, havs- och inlandshamnanläggningar etc.) kännetecknas av ett stort antal olika ägare och operatörer av olika storlekar.

Att kartlägga anläggningarna och definiera deras omfattning är en ständig utmaning för de nationella tillsynsorganen och kommissionens avdelningar. Enligt tillgängliga RMMS-data fanns det 2014 omkring

- 30 000 stationer för passagerare,
- 3 600 godsterminaler,
- 1 700 rangerbangårdar,
- 28 500 sidospår för uppställning,
- 1 300 underhållsanläggningar,
- 650 havs- och inlandshamnanläggningar och
- 650 bränsledepåer.

5. UTVECKLINGEN AV RAMVILLKOR FÖR JÄRNVÄGSSEKTORN

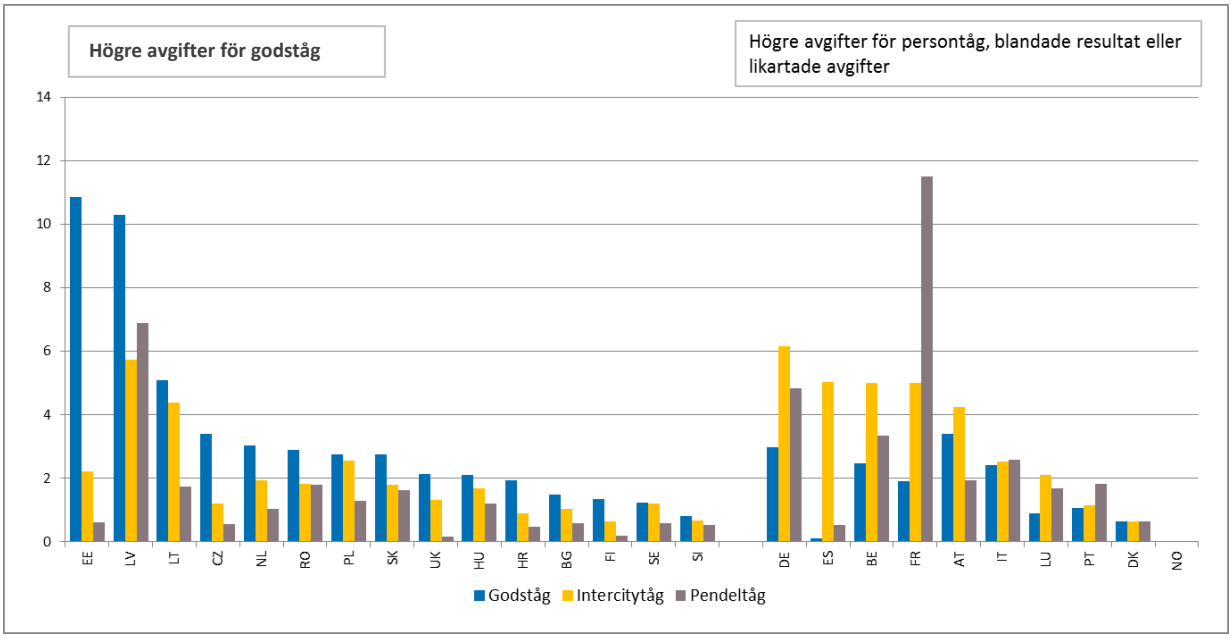
5.1. Uttag av infrastrukturavgifter

EU:s lagstiftning på järnvägsområdet syftar till att reducera infrastrukturavgifterna och upprätthålla bästa möjliga kvalitet på infrastrukturen genom en tredelad strategi. För det första har förfarandena för att beräkna direkta kostnader för användning av infrastruktur, vilka ligger till grund för minimipaketet av tillträdestjänster, harmoniserats i den nya

genomförandeförordningen (EU) 2015/909[9]. För det andra får man bara göra pristillägg ovanpå avgifter som baserar sig på direkta kostnader i de segment som kan betala sådana högre avgifter. För det tredje uppmanas infrastrukturförvaltarna att utnyttja de inbyggda incitamenten i vissa avgiftskomponenter som återspeglar till exempel kapacitetsbrist, bokningsavgifter, avgifter för infrastrukturkapacitet som används för underhåll av infrastruktur, miljöavgifter och verksamhetsstyrning, för att optimera användningen av infrastrukturen.

Som en följd av dessa och andra faktorer kan både avgiftsnivåerna och inställningen till avgiftsuttag variera såväl inom en infrastrukturförvaltares avgiftssystem som mellan medlemsstater.

Figur 5 – Avgifter för tillträde till järnvägsspår för olika tågkategorier *(EUR per tågkilometer, tillämpliga 2016[10])*



Källa: RMMS
Anmärkningar: 2014 års avgifter i Kroatien och Tyskland, aritmetiskt medelvärde av lägsta och högsta avgifter 2015 i Lettland, inga data från Grekland och Irland.

Figur 5 illustrerar de olika **situationerna i medlemsstaterna**. I de flesta medlemsstaterna är avgifterna högre för godståg än för persontåg, men i Tyskland, Spanien, Belgien, Frankrike, Luxemburg och Portugal är det tvärtom. I Österrike, Italien, Sverige och Danmark finns det antingen inte några stora skillnader eller så är resultaten blandade. Avgifterna för godståg är särskilt höga i de baltiska staterna, vilket i viss mån är motiverat eftersom de tillåtna axellasterna är högre. Tillträdesavgifterna för intercitytåg i Belgien, Tyskland, Spanien och Frankrike är relativt höga, beroende på att de inkluderar avgifter för särskilda höghastighetslinjer. De största skillnaderna gäller avgifterna för pendeltågstrafik (som varierar mellan 0,17 euro i Storbritannien och 11,50 euro i Frankrike), eftersom nivåerna på dessa avgifter är avhängig av synen på avtal om allmän trafik och finansiering av järnvägstrafik i medlemsstaterna. I Frankrike är det till exempel regionerna själva (och inte

9 Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/909 av den 12 juni 2015 om förfarandena för beräkning av den kostnad som uppstår som en direkt följd av den tågtrafik som bedrivs (text av betydelse för EES), EUT L 148, 13.6.2015, s. 17.

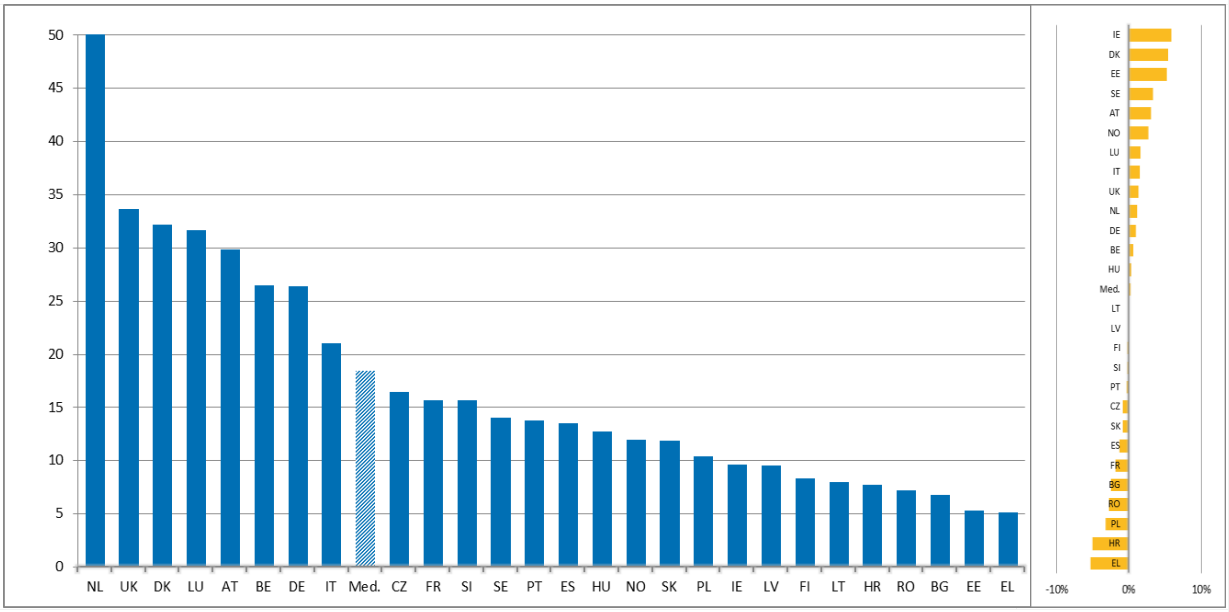
10 I den aktuella RMMS-undersökningen rapporterar medlemsstaterna sina tillämpliga avgifter för tillträde till spåren de två närmaste åren.

järnvägsföretagen) som betalar så kallad *redevance d'access* till infrastrukturförvaltaren för den järnvägstrafik de tillhandahåller enligt avtal om allmän trafik. I fråga om **avgiftsutvecklingen** är bilden blandad.

5.2. Tilldelning av kapacitet och begränsningar i infrastrukturen

I Storbritannien, Luxemburg, Danmark, Österrike, Belgien och Tyskland är utnyttjandegraden av järnvägsnäten cirka 60 % högre än genomsnittet i EU. Men kapacitetsutnyttjandet är ojämförligt störst i Nederländerna, cirka 50 000 tågkilometer per linjekilometer om året. Efterfrågan på järnvägstransporter fortsätter att öka i alla dessa medlemsstater.

Figur 6 – Järnvägsnätens utnyttjandegrad *(tusentals tågkilometer per linjekilometer, 2014)* **och relativ förändring sedan 2009**



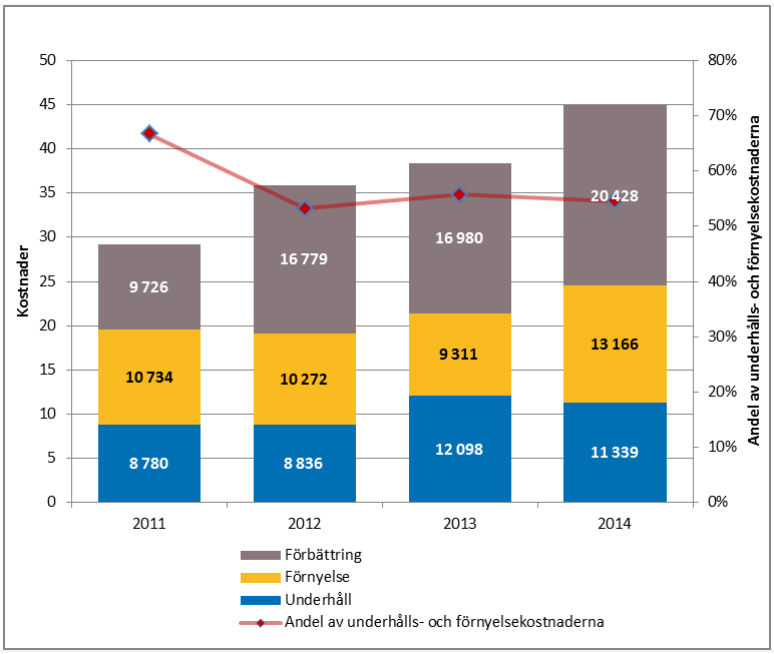
Källa: Eurostat och Statistical pocketbook 2016 (bygger på årliga rapporter om marknadsutvecklingen från UIC och IRG, nationell statistik och uppskattningar)

Enligt RMMS-uppgifterna för 2014 anser 10 medlemsstater att delar av deras nät är överbelastade. För att hantera kapaciteten vid stor belastning av järnvägsnätet använder infrastrukturförvaltarna trängselavgifter och olika prioriteringsregler. För att optimera användningen av infrastrukturen har kommissionen i en genomförandeförordning från 2016[11] fastställt kriterier för tilldelning och ändring av ramavtal.

[11] Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2016/545 av den 7 april 2016 om förfaranden och kriterier avseende ramavtal för tilldelning av järnvägsinfrastrukturkapacitet, EUT L 94, 8.4.2016, s. 1.

5.3. Kostnader för och finansiering av infrastruktur

Figur 7 – Infrastrukturkostnadernas utveckling och andel av kostnaderna för underhåll och förnyelse



Källa: RMMS

Trots att en vanlig uppfattning är att det offentliga stödet minskar har **infrastrukturkostnaderna** ökat konstant, från 29 miljarder euro 2011 till 45 miljarder euro 2014. Underhållskostnaderna har fluktuerat medan investeringarna i förnyelse och förbättring hela tiden har ökat. Minst 7 miljarder euro (eller 16 % av de totala kostnaderna) avsåg höghastighetslinjer. Att underhålla det befintliga nätverket för att upprätthålla säkerhet, funktionalitet och tillförlitlighet är en ständig och kostsam utmaning för många infrastrukturförvaltare.

De totala infrastrukturkostnaderna var högst i Storbritannien och Frankrike, där infrastrukturförvaltarna försöker komma i kapp efter flera års otillräckliga investeringar, samtidigt som de driver omfattande förbättringsprojekt. I Tyskland ökade infrastrukturkostnaderna också betydligt 2014.

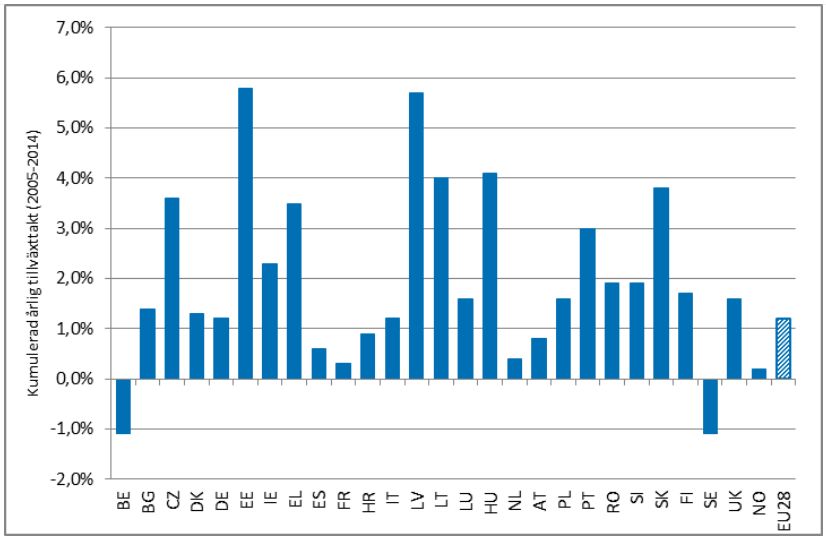
EU kan medfinansiera eller stödja järnvägsinvesteringar genom Sammanhållningsfonden, Europeiska regionala utvecklingsfonden, Fonden för ett sammanlänkat Europa, Europeiska investeringsbanken och Europeiska fonden för strategiska investeringar. Inom EU:s nuvarande finansieringsram (2014–2020) har över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

5.4. Priser för och kvalitet hos persontrafiken

Mångfalden av tjänster och priser gör det svårt att bedöma hur **järnvägspriserna som helhet har utvecklats** på EU-nivå. Biljettpriserna varierar kraftigt mellan medlemsstaterna samt beroende av typ av biljett och bokningstidpunkt, och är ofta reglerade.

Totalt sett har järnvägspriserna stigit snabbare än priserna för andra transportmedel (se figur 8). Det finns emellertid exempel (Österrike, Tjeckien, Tyskland, Italien och Sverige) där det öppna tillträdet och konkurrensen har lett till sänkta biljettpriser på vissa linjer.

Figur 8 – Harmoniserat index för konsumentpriser: Järnvägstransporter i förhållande till samtliga transporter



Källa: Steer Davies Gleaves studie *Prices and Quality of Rail Passenger Services*, analys av Eurostats harmoniserade index för konsumentpriser

Att få fram jämförbara data om **punktlighet** i medlemsstaterna är fortsatt en utmaning. Det förefaller som om de medlemsstater som har högst punktlighet är de som har små nät för passagerartrafik eller låga utnyttjandegrader av näten. Det kan vara svårast att upprätthålla punktlighet på högt belastade linjer, i synnerhet om de trafikeras med en blandning av långdistans-, regional- och godståg. Långdistanstågen tenderar att vara mindre punktliga än lokal- och regionaltågen. När det gäller **tillförlitligheten** ställdes bara 3 % av trafiken med regionaltåg och 5 % av trafiken med långdistanståg in under 2014 i Väst- och Centraleuropa. Siffrorna var högre i några av de östeuropeiska medlemsstaterna.

Från **säkerhetssynpunkt** är tåg ett av de säkraste transportmedlen. Enligt Europeiska unionens järnvägsbyrå (nedan kallad *byrån*) inträffade cirka 1 000 järnvägsrelaterade dödsfall i Europa 2014. Järnvägssäkerheten har stadigt förbättrats mellan 2010 och 2014, och såväl antalet dödsfall som antalet allvarliga skador och större olyckor minskar. 2013 löpte en tågpassagerare 16 gånger lägre risk att dö än en person som färdades i bil.

5.5. Järnvägstransporttjänster som omfattas av avtal om allmän trafik

2014 bedrevs mer än två tredjedelar av persontrafiken enligt avtal om allmän trafik, vilka framför allt omfattar regional trafik och pendeltågstrafik. I de flesta medlemsstaterna översteg ersättningen i samband med fullgörandet av den allmänna trafikplikten 5 euro per tågkilometer. Det totala stödet uppgick till cirka 20 miljarder euro. Taxeintäkternas andel av de totala intäkterna varierar mellan över 90 % i Litauen, Nederländerna och Storbritannien och mindre än 20 % i Ungern.

5.6. Tillståndsgivning

Antalet aktiva järnvägsföretag 2014 varierade mellan 323 i Tyskland och 1 i Finland. Jämfört med 2013 har antalet aktiva järnvägsföretag ökat i Polen, Frankrike, Tyskland och Ungern och minskat något i Bulgarien och Nederländerna.

Avgifterna för tillstånden kan variera från noll till 70 000 euro, beroende på medlemsstat och innehåll i ansökningen[12]**.** Målen för EU:s järnvägspolitik är att

- hålla tillståndsavgifterna nere,
- minska tidsåtgången för att erhålla tillstånd,
- öka insynen i giltiga tillstånd och
- se till att täckning för ansvarsskyldighet i händelse av olyckor finns på marknadsmässiga villkor utan diskriminering.

I detta syfte antogs en genomförandeförordning om tillståndsgivning 2015[13]. I det fjärde järnvägspaketet föreslås vidare att en enda instans ska ansvara för utfärdande av digitala fordonsgodkännanden och säkerhetsintyg för operatörer i EU. Syftet är att förenkla förfarandena och se till att sökande i hela Europa behandlas lika. Byrån kommer också att få en större roll i processen, i och med att den blir den myndighet som utfärdar säkerhetsintyg i EU.

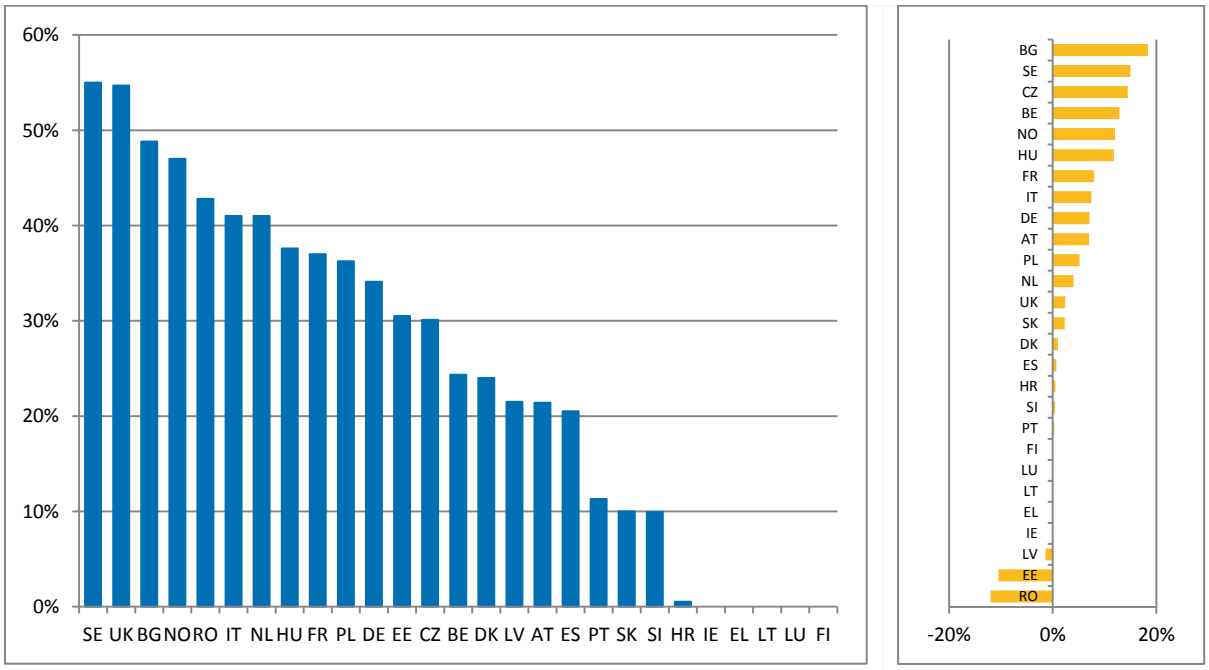
5.7. Grad av marknadsöppning och utnyttjande av tillträdesrätt

Öppnandet av **marknaden för godstransporter** på järnväg 2007 sammanföll med den ekonomiska krisen, som drabbade alla typer av godstransporter. Mot bakgrund av att konkurrerande järnvägsoperatörer stadigt har ökat sina marknadsandelar i nästan alla medlemsstater tycks de nya aktörerna ha klarat utmaningarna i samband med krisen bättre relativt sett. De konkurrerande godstransportbolagens marknadsandel (som var 15 % 2006) hade mer än fördubblats till 2014. Vid utgången av 2014 ansvarade de etablerade nationella aktörerna i Finland, Grekland, Litauen och Luxemburg fortfarande för 100 % av godstransporterna på järnväg.

[12] *Impact assessment accompanying the proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on the European Union Agency for Railways*, SWD (2013) 8.

[13] Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/171 av den 4 februari 2015 om vissa aspekter av förfarandet för tillståndsgivning för järnvägsföretag, EUT L 29, 5.2.2015, s. 3.

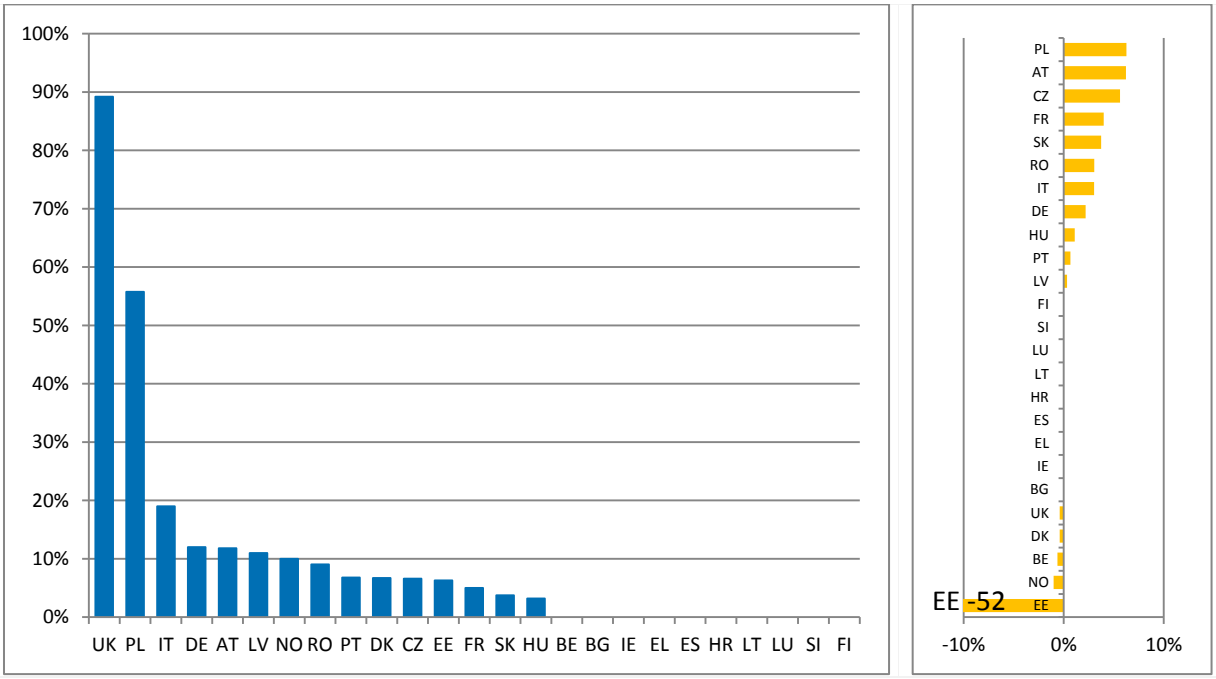
Figur 9 – Konkurrenternas andelar av marknaderna för godstransporter *(2014, % av tonkilometer)* **samt utvecklingen 2011-2014** *(i procentenheter)*



Källa: RMMS, 2011–2014 utom Sverige (2010 års uppgifter har använts för 2011), Portugal och Slovenien (2012 års uppgifter har använts för 2011), Luxemburg (2010 års uppgifter har använts för 2011 och 2012 års för 2014), Italien 2014 uppgifter från IRG:s årliga rapport om marknadsutvecklingen (2016)

Eftersom graden av marknadsöppning varierar är konkurrenternas andelar av **marknaderna för passagerartransporter** lägre, och understiger klart 20 % i alla medlemsstater utom Polen och Storbritannien. Öppna marknader med konkurrens har utvecklats i Italien, Slovakien, Storbritannien, Sverige, Tjeckien, Tyskland och Österrike, i olika utsträckning och med olika resultat. Konkurrerande aktörer har kommit in på marknaderna för passagerartransporter med järnväg i minst 15 medlemsstater.

Figur 10 – Konkurrenternas andelar av marknaderna för passagerartransporter *(2014, % av passagerarkilometer)* **samt utvecklingen 2011-2014** *(i procentenheter)*



Källa: RMMS, 2011–2014 utom Irland (2013 års uppgifter har använts för 2014), Portugal (2012 års uppgifter har använts för 2011), Luxemburg (uppskattningar), Italien uppgifter från IRG:s årliga rapport om marknadsutvecklingen (2016). Konfidentiella uppgifter i Nederländerna och Sverige.

5.8. Utveckling av anställningsförhållanden och sociala villkor

Enligt uppgifterna i RMMS var cirka 900 000 personer anställda i järnvägsföretag eller hos infrastrukturförvaltare vid utgången av 2014. Mellan 2009 och 2014 minskade antalet anställda med 4 %. De flesta medarbetarna är män, och andelen anställda som har fyllt 40 år överstiger 50 % i många företag. Den åldrande arbetskraften är särskilt ett bekymmer i Spanien, Grekland, Finland och Italien[14]. En positiv aspekt är att järnvägsföretagen i många medlemsstater nyligen har börjat anställda personal igen, efter en lång period med anställningsstopp. Anställningstrygghet, bra löner och karriärmöjligheter i ett positivt företagsklimat är i dag de vanligaste faktorerna som framhålls i de medlemsstater där sektorn betraktas som attraktiv.

5.9. Finansiering av järnvägarna och hinder för en effektivare järnvägstrafik

De totala kostnaderna för driften av järnvägarna och infrastrukturförvaltningen i EU var cirka 110 miljarder euro 2012, varav 60 % täcktes av intäkter från passagerar- och godstransporter, 30 % av offentliga bidrag till drift och förvaltning av järnvägsnätet och återstoden av intäkter från andra källor[15]. I de nationella järnvägssystemen är andelen infrastrukturkostnader cirka 30 % och andelen operatörskostnader cirka 70 %. Mängden rullande materiel för såväl passagerar- som godstransporter har minskat sedan 2009. Passagerarintäkterna har ökat betydligt medan de totala driftskostnaderna i princip har stått stilla i reella termer.

14 UIC (2012).

15 Analys av Steer Davies Gleave, inga tillgängliga uppgifter för 2014.

Järnvägssektorn är beroende av offentliga investeringar nästan överallt, men medlen kanaliseras på olika sätt, med tillämpning av huvudsakligen två finansieringsmodeller[16]. En del länder (till exempel Storbritannien, Schweiz, Nederländerna och Sverige) fördelar subventionerna främst till infrastrukturförvaltarna och håller tillträdesavgifterna nere. Andra (till exempel Frankrike, Belgien och Tyskland) subventionerar i första hand transporttjänsterna via avtal om allmän trafik, medan infrastrukturförvaltarna tar ut högre tillträdesavgifter.

Det är uppenbart att järnvägsverksamhet är komplicerad och har flera dimensioner, samt att det ofta inte är meningsfullt att jämföra olika nationella system. Icke desto mindre tycks det råda bred enighet om att det finns problem med kostnader, kvaliteten på tjänsterna och marknadsandelar inom den europeiska järnvägssektorn. I de flesta medlemsstaterna använder man redan olika indikatorer för att övervaka järnvägsdriften (till exempel i avtalsöverenskommelser, verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande och avtal om allmän trafik). Utmaningen inför framtiden blir emellertid att komma överens om harmoniserade åtgärder i hela EU, på grundval av förslagen från sektorn. Med detta som mål har flera initiativ för att mäta och jämföra resultaten tagits av branschorganisationerna i samarbete med kommissionens avdelningar (till exempel PRIME:s[17] riktmärkning av bästa metoder och övervakningen av resultat i internationella järnvägskorridorer med hjälp av RailNetEurope).

6. GENOMFÖRANDET AV REGELVERKET OCH DE INSTITUTIONELLA RAMARNA

Enligt artikel 15.4 i det omarbetade direktivet är den sista punkt som kommissionen ska inkludera i sin rapport om utvecklingen på järnvägsmarknaden behovet av ytterligare lagstiftning. I det här avsnittet sammanfattas därför kommissionens pågående och planerade lagstiftningsinitiativ på järnvägsområdet på basis av analysen i denna rapport och det åtföljande arbetsdokumentet.

Unionslagstiftaren har utvecklat EU:s regelverk för järnvägssektorn betydligt under de senaste två decennierna och uppmuntrat **konkurrens** och **öppnande av marknader**. Den bakomliggande tankegången har varit att mer konkurrens gör branschen mer effektiv och lyhörd för kundernas krav. Parallellt med detta har åtgärder vidtagits för att förbättra **driftskompatibiliteten** och **säkerheten** hos de nationella järnvägsnäten och uppmuntra utvecklingen av ett integrerat järnvägssystem och i förlängningen ett gemensamt europeiskt järnvägsområde, i enlighet med vitboken om transporter[18] från 2011.

Antagandet och genomförandet av det fjärde järnvägspaketet bör innebära att skedet med strukturella förändringar i järnvägssektorn avslutas. Den tekniska pelaren i det fjärde järnvägspaketet, som omfattade en översyn och optimering av den rättsliga ramen om driftskompatibilitet och säkerhet samt förstärkte byråns roll, har redan antagits. Marknadspelaren, med förslag som syftar till att värna om infrastrukturförvaltarnas oberoende och öppna marknaderna för inrikes persontrafik ytterligare, kommer troligen att godkännas av medlagstiftarna i slutet av 2016.

---

16 Dokumentet *Solid Infrastructure Financing for an Efficient Rail System*, http://www.inno-v.nl/wp-content/uploads/2015/03/24022015-Issue-Paper-pour-envoi.pdf.

17 Platform of European Rail Infrastructure managers. https://webgate.ec.europa.eu/multisite/primeinfrastructure/en.

18 VITBOK Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem (COM(2011) 144).

Järnvägsmarknaden har utvecklats i positiv riktning i så måtto att persontrafikvolymerna och infrastrukturinvesteringarna har ökat samtidigt som de nationella järnvägsmarknaderna successivt har öppnats. Trots detta står det klart att det med nuvarande takt inte kommer att bli möjligt att nå de uppsatta målen för järnvägssektorn i vitboken om transporter från 2011. Europeiska revisionsrätten konstaterar också i sin rapport *Godstransporter på järnväg i EU: ännu inte på rätt spår*[19] att godstransporterna på järnväg i EU alltjämt uppvisar otillfredsställande resultat. Framstegen med öppnandet av marknaderna har varit ojämna, och det gemensamma europeiska järnvägsområdet är fortfarande långt ifrån uppnått.

I det här sammanhanget kommer kommissionen under de kommande åren att inrikta sig på genomförandet av den befintliga lagstiftning som syftar till att få till stånd de önskade resultatförbättringarna. Införlivandet och genomförandet av det omarbetade direktivet befinner sig i slutskedet, och förberedelserna för genomförandet av den tekniska pelaren i det fjärde järnvägspaketet har börjat. Kommissionens avdelningar har ett nära samarbete med byrån, medlemsstaterna, de nationella tillsynsmyndigheterna och järnvägens intressenter via forum som ENRRB (European Network of Rail Regulatory Bodies), PRIME och RU Dialogue för att se till att unionens lagstiftning genomförs så effektivt som möjligt och möter förståelse i sektorn.

Kommissionens avdelningar fortsätter arbetet med att ta fram en genomförandeakt om tillgång till tjänster och anläggningar för tjänster (artikel 13 i det omarbetade direktivet) samt en delegerad akt om regler för tidsplaner (bilaga VII till det omarbetade direktivet), och har inlett en översyn av den tekniska specifikationen för driftskompatibilitet när det gäller buller,[20] förordningen om tågresenärers rättigheter[21] och direktivet om kombinerad transport[22]. Dessutom kan den pågående utvärderingen av förordningen om godstransporter på järnväg[23] och direktivet om lokförare[24] leda till att dessa akter uppdateras under de kommande åren.

Slutligen finns det pågående åtgärder för att möta de utmaningar som sektorn står inför, när det till exempel gäller att genomföra riktlinjerna för TEN-T, införa det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg, säkra medel och finansiering för infrastrukturprojekt, ta till vara de möjligheter som den digitala tekniken ger och lansera Shift2Rail-projekt. Kommissionens avdelningar fortsätter också sitt samarbete med sektorn på områdena järnvägssäkerhet, multimodalitet och lika villkor för olika transportsätt, inklusive en ändamålsenlig tillämpning av principen om att användaren/förorenaren ska betala.

---

19 http://www.eca.europa.eu/sv/Pages/NewsItem.aspx?nid=6971.

20 Kommissionens förordning (EU) nr 1304/2014 av den 26 november 2014 om en teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet ”Rullande materiel – buller”, EUT L 356, 12.12.2014, s. 421.

21 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.

22 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.

23 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.

24 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.