



Bruxelles, den 13.9.2023  
COM(2023) 510 final

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

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

{SWD(2023) 288 final}

# RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

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

### 1. VIGTIGSTE RESULTATER

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

Nærværende rapport er udarbejdet på baggrund af data frem til 2020 og dokumenterer dermed covid-19-pandemiens effekt på sektoren.

Flere vigtige resultater er fremkommet for perioden 2015-2020.

- I gennemsnit steg passagertrafikken målt i passagerkilometer med 3 % om året i perioden 2015 til 2019. I 2020 faldt antallet af passagerkilometer imidlertid kraftigt med 46 % som følge af foranstaltningerne i forbindelse med covid-19-pandemien, herunder rejserestriktioner<sup>1</sup>.
- Mellem 2015 og 2019 steg godstrafikken udtrykt i tonkilometer også årligt med 3 %. Jernbanegodstransporten blev også påvirket af pandemien, men i mindre omfang end passagertog, og der sås et fald på 8 % fra 2019 til 2020.
- Mellem 2015 og 2019 steg jernbanepassagertransportens andel af de samlede transportformer en smule i de fleste lande. I 2020 faldt andelen imidlertid med 2,4 procentpoint på grund af pandemien. Pandemien påvirkede både efterspørgslen (individuelle præferencer førte til øget brug af individuelle transportmidler) og udbuddet (afløsning af visse kommercielle tog) af jernbanetransport.
- Højhastighedsnettets længde blev øget med næsten 1 500 km mellem 2015 og 2020, mens antallet af passagerkilometer på højhastighedstjenester blev reduceret drastisk i 2020 på grund af rejserestriktioner i forbindelse med pandemien. Tallene for 2019 viser imidlertid en lovende udvikling i antallet af passagerkilometer. Hvis tendensen i perioden 2015-2019 til et stigende antal passagerkilometer fortsætter, vil de mål, der er fastsat i strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet for antal passagerer, der benytter højhastighedstjenester i 2030 og 2050, blive opfyldt og overskredet.
- Jernbanevirksomhederne havde 1 192 aktive licenser i 2020, hvilket er en stigning på 100 licenser i forhold til 2018.
- Nye operatørers gennemsnitlige markedsandel i forhold til de etablerede operatører var i 2020:
  - 46 % af godstrafikmarkedet, hvilket er en stigning på 11 procentpoint i forhold til 2015

---

<sup>1</sup> Foreløbige data indsamlet for 2021 viser en gradvis stigning i både passagerantallet og mængden af jernbanegods.

- 14 % af passagertrafikmarkederne (forpligtelse til offentlig tjeneste og kommerciel virksomhed tilsammen), hvilket er en stigning på 2 procentpoint i forhold til 2015
- Jernbanetransport er fortsat en af de sikreste transportformer.
- Ved udgangen af 2020 var der over 910 000 ansatte i jernbanesektoren. Det er et lille fald i forhold til tallene for 2018.

## 2. METODE

Nærværende rapport er den ottende udgave af rapporten om overvågning af jernbanemarkedet, som Europa-Kommissionen hvert andet år fremlægger for Europa-Parlamentet og Rådet i henhold til artikel 15, stk. 4, i direktiv 2012/34/EU<sup>2</sup>. Formålet med rapporten er at give et overblik over de vigtigste udviklingstendenser på jernbanemarkedet i forbindelse med EU's politiske målsætninger med hensyn til jernbanemarkedet<sup>3</sup>. Denne ottende rapport sætter primært fokus på udviklingen i perioden 2015 til 2020 med henvisning til data for 2019 for at fremhæve virkningerne af covid-19-pandemien og på tendenser og politiske udviklinger, der strækker sig ud over rapporteringsperioden og frem til datoen for udarbejdelsen af denne rapport.

Ud over data fra ordningen for overvågning af jernbanemarkedet (Rail Market Monitoring Scheme, herefter benævnt RMMS), som medlemsstaterne og Norge har indgivet, er denne rapport baseret på uddrag af den såkaldte Statistical pocketbook med titlen "*EU transport in Figures*"<sup>4</sup>, rapporter fra Det Europæiske Jernbaneagentur<sup>5</sup>, Eurostat<sup>6</sup>, statistikker indhentet af diverse sektororganisationer samt præsentationer og undersøgelser. Hvor data vedrørende RMMS-forordningen er den eneste kilde, evaluerer rapporten udviklingen i perioden 2015-2020 for at sikre sammenlignelighed i data. Hvor der benyttes andre kilder, fremlægger rapporten også udviklingen over en længere periode.

Aggregerede data og gennemsnitsværdier er for EU-27 (dvs. de nuværende EU-medlemsstater<sup>7</sup>).

## 3. JERNBANETRAFIK OG BÆREDYGTIGHED

Jernbanetrafikken har reduceret den direkte udledning af drivhusgasser næsten konstant siden 1990, og den dækker omkring 11,5 % af godstrafikken og 5,1 % af passagertrafikken ud af alle transportformer internt i EU i 2020. Mens jernbanetransporten konstant har reduceret udledningerne i perioden 1990 til 2019, er jernbanegodstransporten steget med næsten 10 % målt i ton-km, og antallet af passagerkilometer er steget med ca. 35 %. Jernbanetrafikken forurener generelt relativt mindre og er relativt mere energieffektiv sammenlignet med andre motoriserede transportformer. I 2020 udgjorde jernbanetrafikken kun 0,4 % af

<sup>2</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde, EUT L 343 af 14.12.2012, s. 32.

<sup>3</sup> Ud over rapporten om jernbanemarkedet offentliggør Den Europæiske Unions Jernbaneagentur hvert år rapporter om jernbaners sikkerhed og interoperabilitet.

<sup>4</sup> [https://transport.ec.europa.eu/facts-funding/studies-data/eu-transport-figures-statistical-pocketbook/statistical-pocketbook-2020\\_en](https://transport.ec.europa.eu/facts-funding/studies-data/eu-transport-figures-statistical-pocketbook/statistical-pocketbook-2020_en)

<sup>5</sup> <https://www.era.europa.eu/library/documents-regulations/corporate-publications>

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

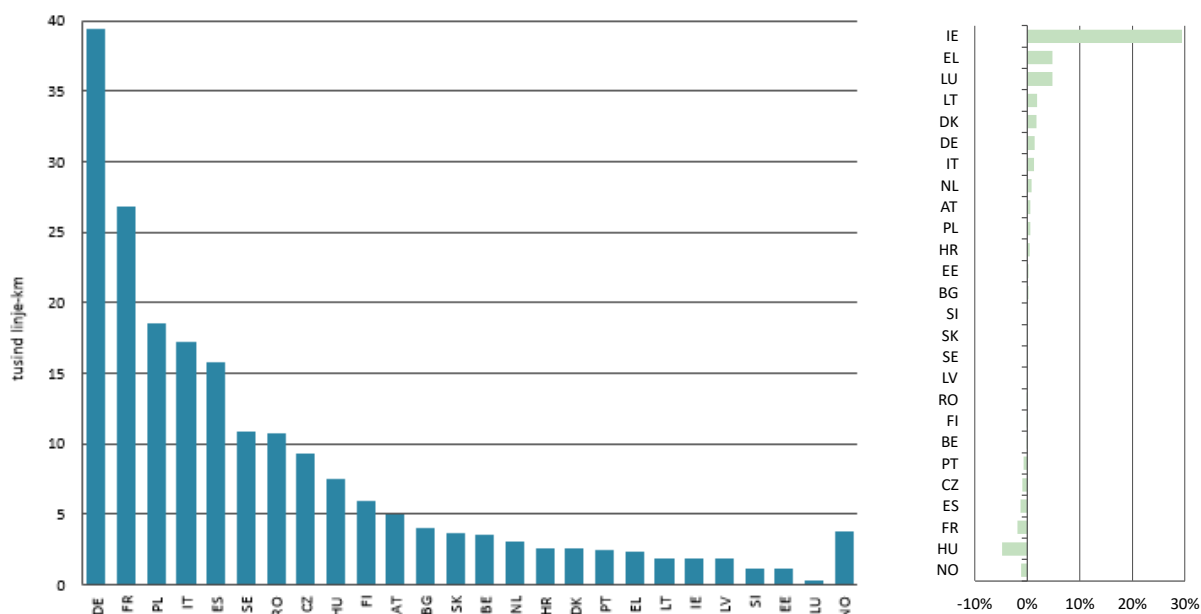
<sup>7</sup> Norge er omfattet af RMMS, men data for Norge er ikke medtaget i EU's samlede tal og gennemsnit.

transportsektorens udledning af både drivhusgasser og CO<sub>2</sub> og 1,9 % af transportsektorens energiforbrug i EU-27. Hvis målsætningerne i den europæiske grønne aftale skal opfyldes, skal jernbanetrafikken stå for en større andel af både passager- og godstransport.

#### 4. EU'S JERNBANENET

I 2020 dækkede det samlede jernbanenet i EU-27 ca. 201 000 km (0,4 % mindre end i 2015). Omkring 57 % af jernbanenet var elektrificeret, svarende til 2 410 km yderligere elektrificerede strækninger siden 2015 (+2,2 %).

Figur 1: De nationale jernbanenets længde, opdelt pr. land (tusind stræknings-km, 2020), og relativ ændring (2015-2020)



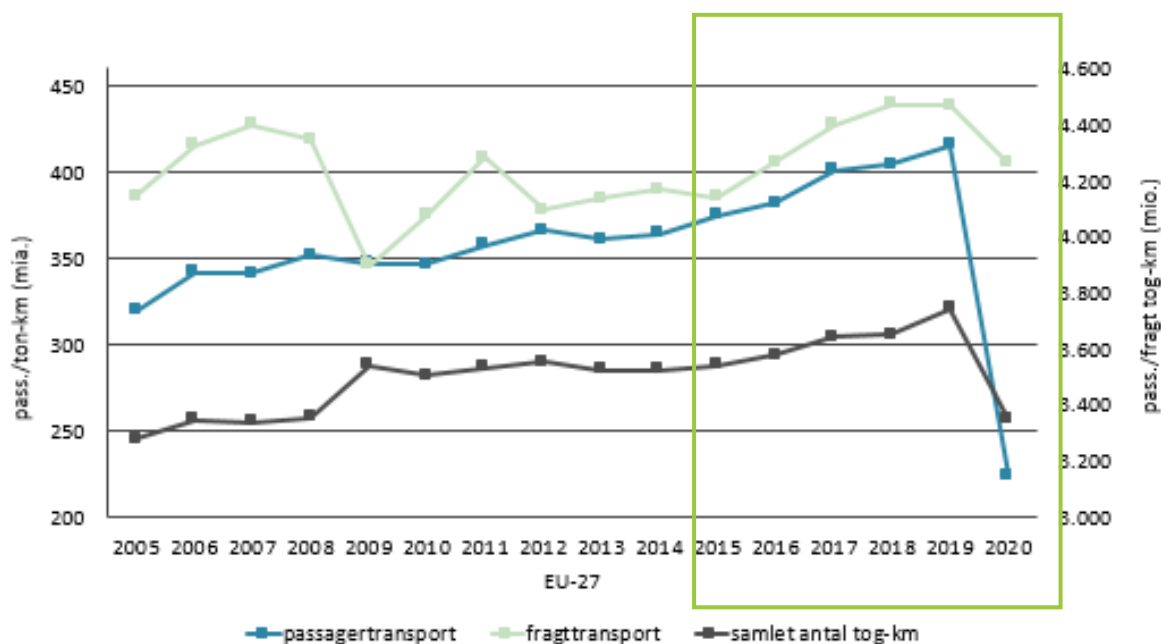
Kilde: Statistical pocketbook, 2022.

Ved udgangen af 2020 omfattede EU's højhastighedsnet over 11 500 strækningskilometer, svarende til en stigning på 14,5 % siden 2015. Hvis den nuværende tendens vedrørende udvidelse af nettet fortsætter i de kommende årtier, vil højhastighedsnettets udstrækning blive øget med ca. 50 % i perioden 2015-2030 og med en faktor på 2,5 i perioden 2015-2050. I strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet er der fastsat ambitiøse mål for højhastighedsjernbanetrafikken, hvor trafikmængden ønskes fordoblet senest frem til 2030 og tredoblet frem til 2050 i forhold til tallene for 2015.

#### 5. JERNBANETRANSPORTTJENESTERNES UDVIKLING

Efter et årti med moderate stigninger i volumen blev det samlede antal togkilometer i EU (både passager- og godstrafik) i 2020 i høj grad påvirket af covid-19-pandemien. Sammenlignet med 2019 faldt godstrafikken i 2020 med 8 % målt i togkilometer. Passagertrafikken blev påvirket i endnu større omfang, og mængderne faldt med næsten halvdelen (46 %) i forhold til 2019-niveauet. Den seneste udvikling på markedet indikerer dog en tilbagevenden til niveauet før pandemien og for visse strækninger til endnu højere udbuds- og efterspørgselsniveauer sammenlignet med tiden før covid-19.

Figur 2: Passager- og godstrafik i volumen (passager-km, ton-km og tog-km, 2005-2020)



Kilde: RMMS, 2022. Indsæt data fra andre kilder samt estimater. Tallene for RO 2014 og PT 2020 er blevet korrigeret på grund af væsentlige fejl. Tallene for RO 2015, LU 2015, LU 2016, HU 2016, LU 2019, HR 2019, NL 2019, LV 2020 og PL 2020 er skønnet af Kommissionen.

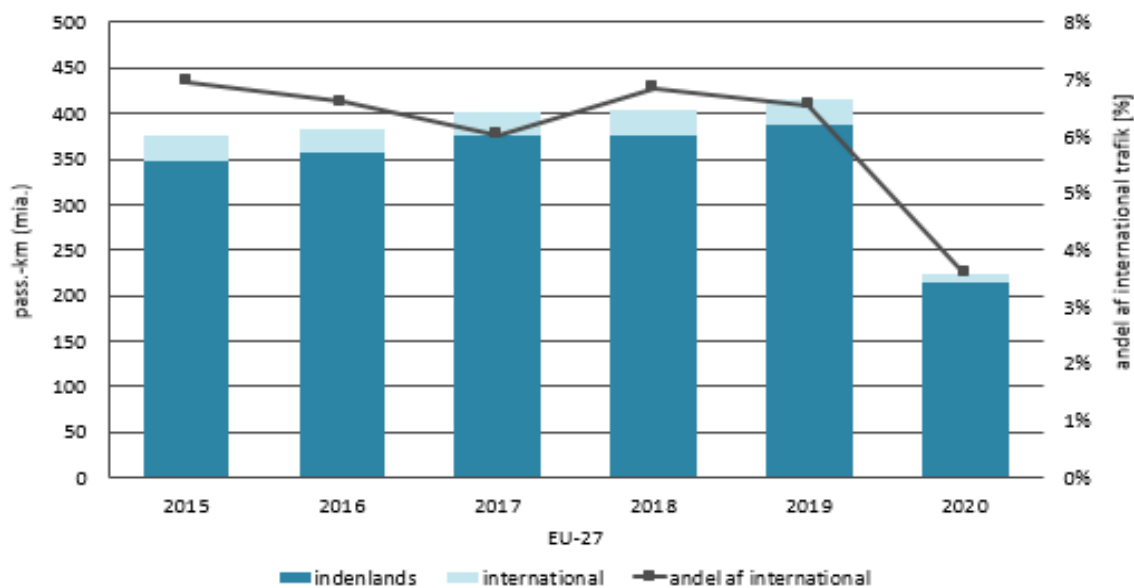
I 2020 transporterede jernbanerne ca. 1,4 mia. ton fragt og 4,2 mia. passagerer.

Pandemien har yderligere forstærket jernbanepassagertrafikkens overvejende indenlandske dimension. Før pandemien lå andelen af international passagerbefordring på omkring 7 % i perioden 2015 til 2019, og den faldt til under 4 % i 2020. I en undersøgelse fra 2021<sup>8</sup> blev de største hindringer for grænseoverskridende personbefordring med jernbane over lange afstande afdækket, og de omfattede forskelle i infrastrukturafgifter, jernbaneinfrastrukturens kapacitet til at imødekomme efterspørgslen, mangel på egnet rullende materiel, fragmenterede billetsystemer og håndhævelse af passagerrettigheder. I Kommissionens [handlingsplan til fremme af grænseoverskridende personbefordring med jernbane over lange afstande](#)<sup>9</sup> blev en række foranstaltninger fastlagt til at fjerne hindringerne for grænseoverskridende personbefordring med jernbane over lange afstande.

<sup>8</sup> <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/34244751-6ea3-11ec-9136-01aa75ed71a1>

<sup>9</sup> [https://transport.ec.europa.eu/news/action-plan-boost-passenger-rail-2021-12-14\\_da](https://transport.ec.europa.eu/news/action-plan-boost-passenger-rail-2021-12-14_da)

Figur 3: Udvikling i mængden af jernbanepassagertrafik (indenrigs, international og den internationale jernbanepassagertransports andel af den samlede trafik) (milliarder passager-km, 2015-2020)

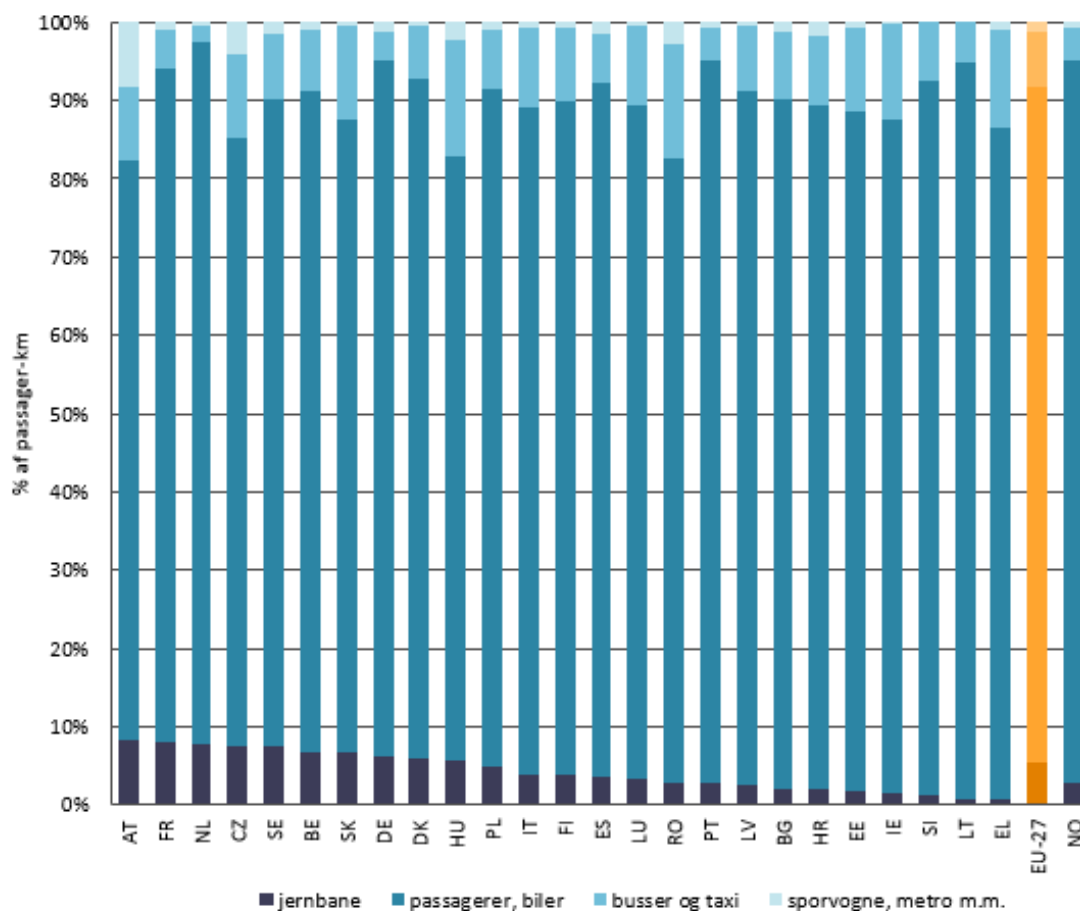


Kilde: RMMS, 2022. Tallene for RO 2015, LU 2015, NL 2019 og HR 2019 er skønnet af Kommissionen.

Europæernes tilbøjelighed til at rejse med tog var i gennemsnit 500 passagerkilometer pr. indbygger i 2020, hvilket er et markant fald i forhold til 2019 (934 km).

I perioden 2015 til 2019 steg jernbanetransportens gennemsnitlige andel af alle transportformer fra 7,6 % til 7,8 %. I 2020 faldt jernbanetransportens andel dog med 2,4 procentpoint på grund af pandemien, da folk gik over til i højere grad at vælge biltransport.

Figur 4: Fordeling af landtransportformer for passagerer opdelt efter lande (% i 2020) og ændringer for jernbanetransportens andel i procentpoint (2015-2019 og 2019-2020)

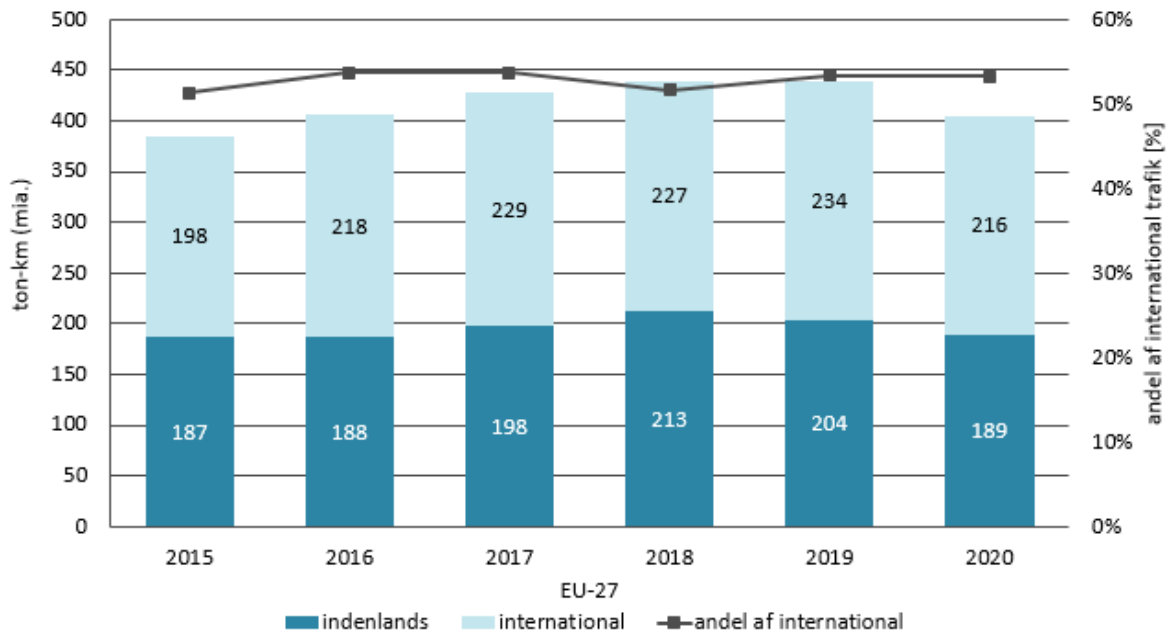


Kilde: Statistical pocketbook 2022, omfatter ikke CY og MT.

Den samlede jernbanegodstrafik steg fra 385 mia. tonkilometer i 2015 til 404 mia. tonkilometer i 2020, dog med et fald på 33 mia. tonkilometer fra 2019 til 2020. Ser man på udviklingen i perioden 2009 til 2019, var stigningen i mia. ton-km næsten 27 %. Hvis den stigende tendens fortsætter med samme takt i de kommende årtier, vil den milepæl, der er fastsat i strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet, om at øge jernbanegodstrafikken med 50 % frem til 2030 og fordoble den i perioden 2015 til 2050 blive opfyldt og endda overskredet en smule.

Andelen af international jernbanegodstransport lå stabilt på over 50 %, og det indikerer, at pandemien havde en betydeligt mindre indvirkning på den internationale jernbanegodstransport sammenlignet med den internationale jernbanepassagertransport.

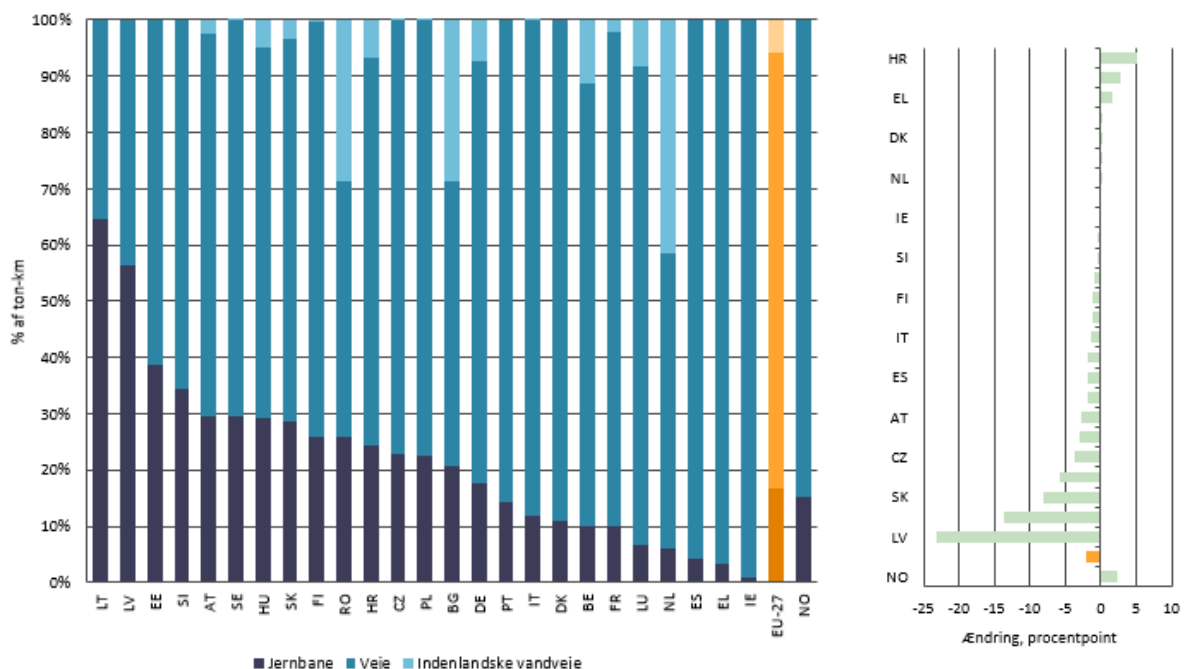
Figur 5: Udvikling i mængden af jernbanegodstrafik (indenrigs, internationalt og den internationale jernbanegodstransports andel af den samlede trafik) (milliarder ton-km, 2015-2020)



Kilde: RMMS, 2022. Tallene for LU 2015, RO 2015, HU 2016, LU 2019, LV 2020 og PL 2020 er skønnet af Kommissionen.

Vejtransporten vejer tungest i den samlede godstransport på landjorden i EU-27 med en andel, der konstant er højere end 70 % i perioden 2015 til 2020. I samme periode faldt jernbanetransportens andel fra 18,9 % til 16,7 % med betydelige forskelle mellem landene.

Figur 6: Fordeling af landtransportformer for gods opdelt efter lande (% i 2020) og ændringer for jernbanetransportens andel i procentpoint (2015-2020)



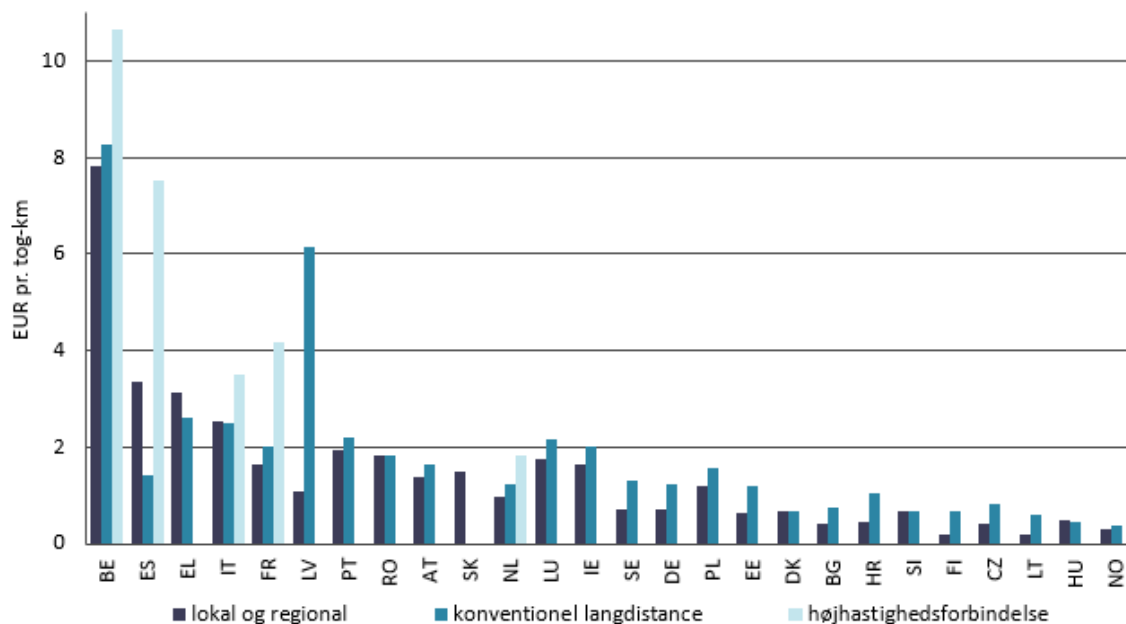
Kilde: Statistical pocketbook, 2022.

## 6. UDVIKLINGEN AF RAMMEBETINGELSER FOR JERNBANESektoren

### 6.1. Infrastrukturafgifter

I gennemsnit var sporadgangsafgifterne for højhastighedstog (tillæg ikke medtaget) højere end for anden personbefordring.

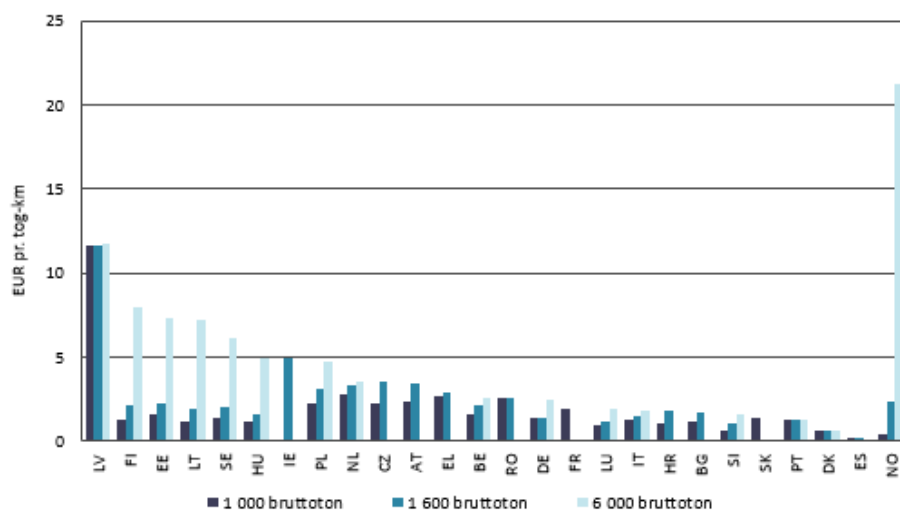
Figur 7: Sporadgangsafgifter (tillæg ikke medtaget): passagertog efter type og land, (EUR pr. tog-km i 2020)



Kilde: RMMS, 2022.

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

Figur 8: Sporadgangsafgifter (tillæg ikke medtaget): godstog efter type og land, (EUR pr. tog-km i 2020)



Kilde: RMMS, 2022.

For højhastighedstog faldt sporadgangsafgifterne konsekvent i hele EU.

For at afhjælpe de økonomiske virkninger af covid-19-pandemien giver forordning 2020/1429, der blev vedtaget i oktober 2020, mulighed for midlertidigt at lempe afgiftsreglerne<sup>10</sup>. Foranstaltningen viste sig at være gavnlig med hensyn til at mindske den økonomiske byrde for jernbanesektoren — navnlig for jernbanevirksomheder, der driver passagertransport — i situationen med faldende trafikmængder.

## **6.2. Kapacitetsfordeling og infrastrukturebegrænsninger**

I 2020 havde jernbanenettet i EU-27 en samlet udnyttelsesgrad (gods- og passagertog) på 16,73 togkilometer pr. strækningskilometer. Det er betydeligt mindre end i årene før covid-19-pandemien.

Det samlede antal kilometer af spor, der defineres som overbelastede, er steget konstant siden 2015, og antallet steg kraftigt i 2020. Selv om der er konstateret en stigning i de fleste medlemsstater i løbet af perioden, skyldes den kraftige stigning i antal kilometer overbelastede spor hovedsageligt en ændring i de kriterier, der benyttes i Italien til at definere en strækning som overbelastet.

Ved overbelastning er det tjenester under offentlig serviceforpligtelse, der oftest prioriteres af medlemsstaterne, og dernæst kommer international passagertransport. Godstrafik gives sjældent højeste prioritet.

For at afhjælpe den manglende kompatibilitet mellem nationale eksisterende togkontrolsystemer er et fælles europæisk signalsystem under indførelse — det europæiske jernbanetrafikstyringssystem (ERTMS). Ifølge den europæiske udbygningsplan for ERTMS<sup>11</sup> skal 15 682 kilometer jernbanespor udstyres med signalsystemet frem til udgangen af 2023. Indtil videre er systemet blevet installeret på 5 906 km af de planlagte sporstrækninger (svarende til 38 %), og det er en betydelig forsinkelse i forhold til planen, da udbygningen ved udgangen af 2019 lå på ca. 78 % af det planlagte mål.

## **6.3. Infrastrukturudgifter og finansiering**

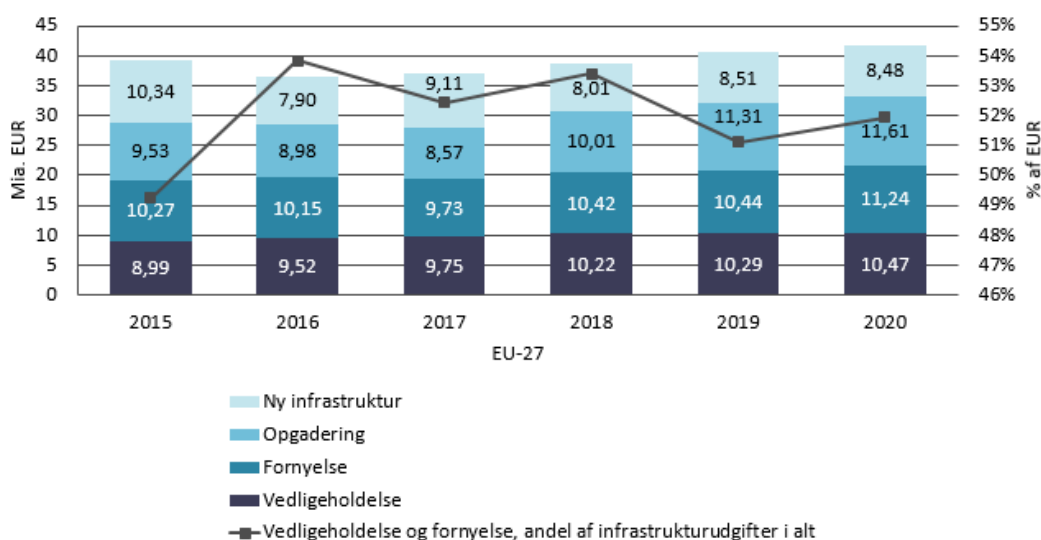
De samlede infrastrukturudgifter steg fra 39,1 mia. EUR i 2015 til 41,8 mia. EUR i 2020. I 2020 gik 25 % af udgifterne til vedligeholdelse, 27 % til fornyelser, 28 % til opgraderinger og 20 % til investeringer i ny infrastruktur.

---

<sup>10</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/1429 af 7. oktober 2020 om fastsættelse af foranstaltninger for at bidrage til et bæredygtigt jernbanemarked på baggrund af covid-19-udbruddet (EUT L 333 af 12.10.2020, s. 1).

<sup>11</sup> Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/6 af 5. januar 2017 om den europæiske udbygningsplan for ERTMS (European Rail Traffic Management System), EUT L 3 af 6.1.2017, s. 6.

Figur 9: Infrastrukturudgifter og andelen af udgifter til vedligeholdelse og fornyelse (mia. EUR, 2011-2020)



Kilde: RMMS, 2022.

I 2020 i EU-27:

- de samlede indberettede udgifter til vedligeholdelse og fornyelse beløb sig til 21,7 mia. EUR, hvilket svarer til 52 % af de samlede udgifter, dog med betydelige forskelle mellem landene
- de nationale budgetter bidrog med 69 % af de samlede udgifter, mens EU's medfinansiering tegnede sig for 8 %. Den resterende del af finansieringen kom fra andre kilder, herunder lån, egenkapitalfinansiering og omkostninger. Efter 2020 vil EU-finansiering gennem Connecting Europe-faciliteten, samhørighedspolitikken og genopretnings- og resiliensfaciliteten sandsynligvis være afgørende for en stigning i andelen af EU-midler i forhold til de samlede udgifter til jernbanetransport.

#### 6.4. Jernbanetransportydelse og kvalitet

Sikkerhed er fortsat den vigtigste prioritet i udviklingen af det fælles europæiske jernbaneanrums. Den Europæiske Unions Jernbaneagentur (ERA) overvåger fremskridtene med hensyn til sikkerhed og interoperabilitet i EU's jernbanesystem. I sin rapport fra 2022<sup>12</sup> fremhæver ERA endnu en gang, at de europæiske jernbaner fortsat er blandt de sikreste i verden<sup>13</sup> sammenlignet med andre transportformer. Jernbanetransport skønnes at være ca. 44 gange sikrere end biltransport.

Den gennemsnitlige punktlighed for regional- og lokaltog til passagertransport<sup>14</sup> faldt fra 93,1 % i 2015 til 88,7 % i 2020. Den gennemsnitlige punktlighed for fjerntog og højhastighedstog til passagertransport faldt også fra 84,9 % i 2015 til 82,6 % i 2020.

<sup>12</sup> <https://www.era.europa.eu/system/files/2022-10/Report%20on%20Railway%20Safety%20and%20Interoperability%20in%20the%20EU%202022.pdf>

<sup>13</sup> På grundlag af antal dødsfald i jernbanesektoren estimeret i fem jurisdiktioner udpeges EU's jernbanesystem i 2022-rapporten som det næstsikreste i verden, kun overgået af Sydkorea.

<sup>14</sup> I henhold til RMMS er passagerafgange rettidige ved forsinkelser på 5 minutter eller derunder.

Den gennemsnitlige pålidelighed<sup>15</sup> for den lokale og regionale passagertransport faldt fra 2015 til 2020, og andelen af aflyste afgangne steg fra 1,4 % til 4,0 %. Den gennemsnitlige pålidelighed for fjerntog og højhastighedstog til passagertransport faldt også fra 2015 til 2020, og andelen af aflyste afgangne steg fra 1,5 % til 6,0 %. For begge indikatorers vedkommende forværredes resultaterne imidlertid i 2020 i forhold til 2019 som en direkte konsekvens af covid-19-pandemien.

Inden for jernbanegodstransport faldt den gennemsnitlige punktlighed en smule mellem 2015 og 2020<sup>16</sup> fra 65 % til 64,1 % for indenlandske afgangne, mens den for internationale afgangne steg fra 44,2 % til 47,4 %.

I samme periode faldt pålideligheden en smule for indenlandske afgangne, idet andelen af aflyste afgangne steg fra 6,6 % til 7,4 %, mens andelen af aflyste internationale afgangne faldt mere markant fra 15,5 % i 2015 til 8,9 % i 2020.

### **6.5. Offentlige tjenesteydelseskontrakter**

I 2020 udgjorde passagertrafikken under offentlig serviceforpligtelse i gennemsnit 64 % af de samlede passagerkilometer i EU-27, hvilket er en stigning i forhold til de 60 %, der blev registreret i 2019. Stigningen i andelen af passagertjenester, der leveres under offentlig serviceforpligtelse, kan tilskrives et mere end proportionalt fald i antallet af passager-km inden for kommercielle tjenester i forbindelse med pandemien. 99 % af passagertrafikken under offentlig serviceforpligtelse var indenlandsk med en højere andel af regionaltrafik i forhold til langdistancetjenester.

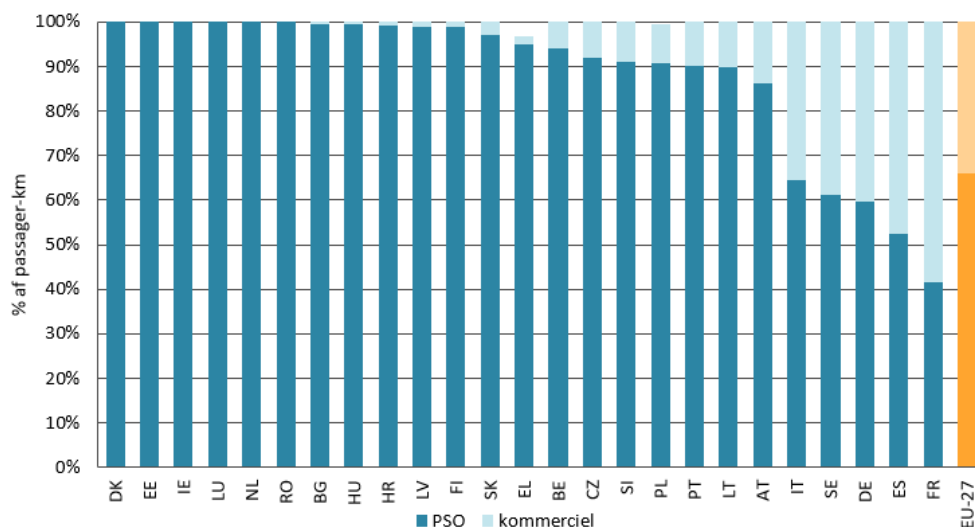
Ifølge RMMS-data var al passagertrafik omfattet af offentlig serviceforpligtelse i Danmark, Estland, Irland, Luxembourg og Nederlandene. Mange lande rapporterede en andel af trafik under offentlig serviceforpligtelse på næsten 100 %. Over 30 % af det samlede antal passagerkilometer drives kommercielt i Italien, Sverige, Tyskland, Spanien og Frankrig.

---

<sup>15</sup> Defineret i forhold til andelen af aflyste afgangne.

<sup>16</sup> I henhold til RMMS er godsafgange rettidige ved forsinkelser på 15 minutter eller derunder.

Figur 10: Andel af passagertrafik pr. land fordelt på kommercielle jernbanetjenester og jernbanetjenester med offentlig serviceforpligtelse (% af passager-km, 2020)



Kilde: RMMS, 2022. Data for BE, PT, EL og FR er estimer. Ingen tilgængelige data for RO.

Af de 149 mio. passagerkilometer under offentlig serviceforpligtelse var 28 % i 2020 tjenester, der havde været sat i udbud. I relative tal fandt 92 % af alle udbud i EU-27 sted i de to medlemsstater, der liberaliserede deres tjenester tidligt (80 % i Tyskland og 12 % i Sverige). Andelen af udbudte tjenesteydelser på 28 % er forholdsvis lav, da værdien af denne indikator var næsten 44 % i 2019, en stigning fra 40 % i 2015.

Kompensation for offentlig serviceforpligtelse er fortsat en betydelig indtægtskilde for jernbanevirksomheder i de fleste medlemsstater.

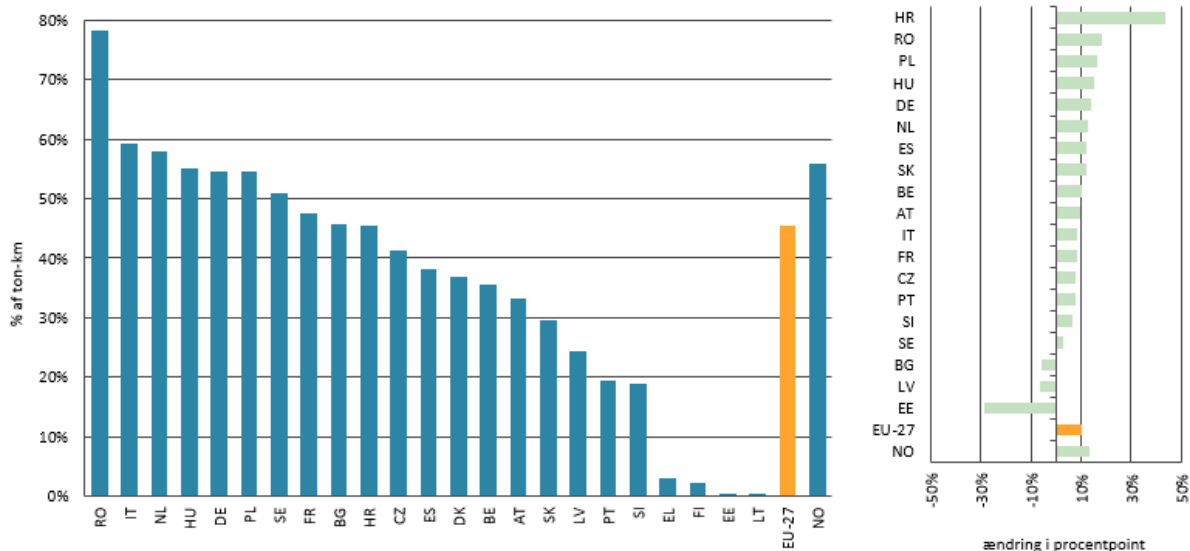
## 6.6. Licenser

Det samlede antal indberettede aktive licenser til jernbanevirksomheder var på 1 192 i EU-27 i 2020. Tyskland indberettede det højeste antal (475) og Luxembourg indberettede de laveste antal (2).

## 6.7. Markedsåbning og anvendelse af adgangsrettigheder

Inden for fragt steg den gennemsnitlige markedsandel for nytilkomne virksomheder fra 35 % til 46 % i perioden 2015 til 2020. Generelt har covid-19-pandemien ikke bremset markedsadgangen for nye aktører i jernbanefragtsegmentet.

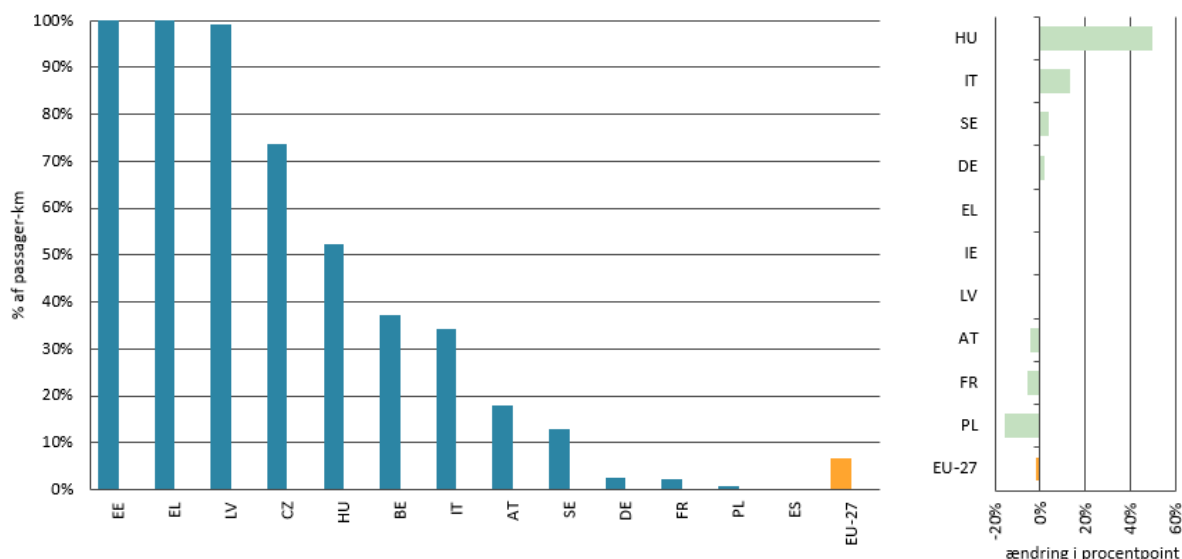
Figur 11: Nye aktørers markedsandel på markedet for godstransport, opdelt pr. land (% i 2020), og ændring i procentpoint, (2015-2020)



Kilde: RMMS, 2022. NL 2015 er justeret. RO 2015, LV 2020 og PL 2020 er estimater. DK, FI, EL, IE, LV, LT og LU foreligger ikke for 2015.

Inden for kommerciel personbefordring med jernbane havde nye aktører en gennemsnitlig markedsandel på 6,6 % i 2020 og en markedsandel på 18,5 % på de nationale markeder for passagertransport under offentlig serviceforpligtelse.

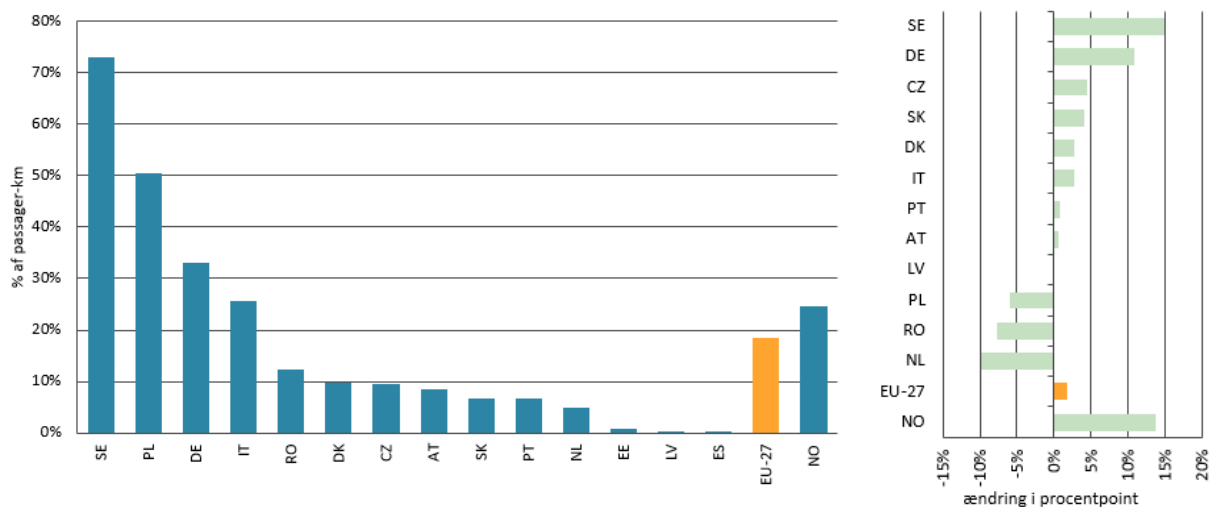
Figur 12: Konkurrenters markedsandel på det kommercielle passagermarked, opdelt pr. land (% i 2020), samt ændring i procentpoint (2015-2020)



Kilde: RMMS, 2022. NO har angivet data som fortrolige. BG, DK, FI, HR, LT, PT og SI indberettede ingen nye aktører inden for kommercielle tjenester med en markedsandel på 1 % eller derover i 2020. Ingen kommerciel passagertransport i IE og RO. Ingen tilgængelige data for NL, LU og SK.

Figur 13: Nye aktørers markedsandel på passagermarkedet under offentlige serviceforpligtelser, opdelt pr. land

(% i 2020), samt ændring i procentpoint (2015-2020)



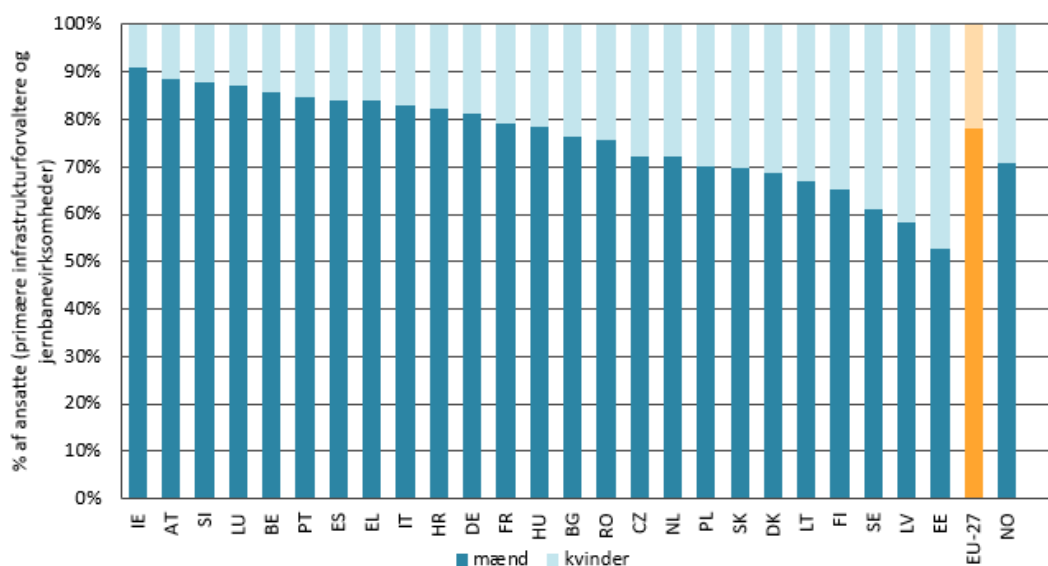
Kilde: RMMS, 2022. Data for PT 2015 er estimerede. Ingen nye aktører på passagermarkedet under offentlige serviceforpligtelser indberettet for BE, BG, HR, EE, FI, FR, EL, HU, IE, LT, LU, SI og ES.

## 6.8. Beskæftigelse og sociale vilkår

Ved udgangen af 2020 var der over 910 000 ansatte i jernbanesektoren i EU-27, heraf ca. 523 000 i jernbanevirksomheder og 387 000 hos infrastrukturforvaltere. Det er et lille fald i forhold til tallene for 2018 med ca. 2 000 færre ansatte henholdsvis i jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere.

Arbejdstagerne i jernbanesektoren er hovedsageligt mænd. I gennemsnit er kun 22 % kvinder.

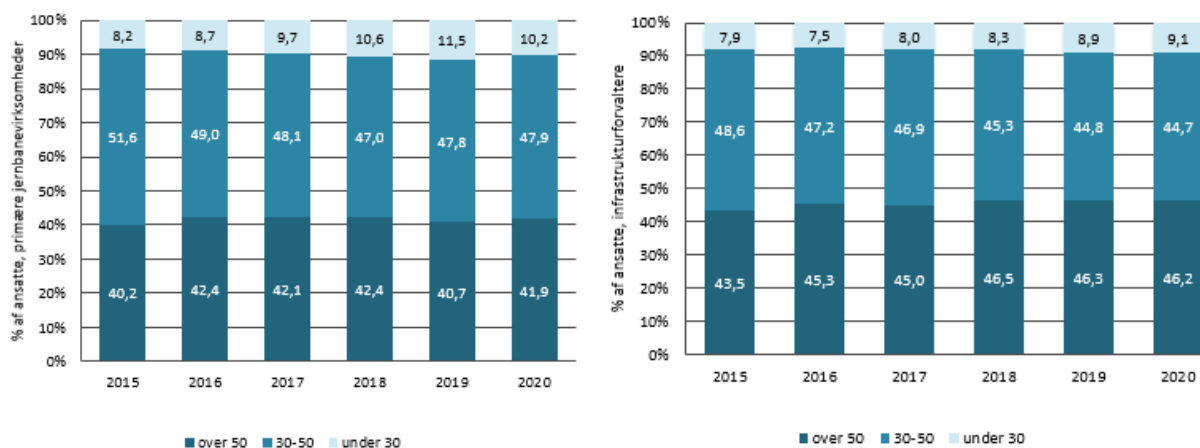
Figur 14: Samlet antal ansatte (primære infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder), opdelt efter køn, (% i 2020)



Kilde: RMMS, 2022.

Andelen af unge ansatte (under 30 år) i jernbanevirksomhederne er steget fra 8,2 % i 2015 til 10,2 % i 2020. Den aldrende arbejdsstyrke giver fortsat anledning til bekymring: i 2020 var gennemsnitligt 41,9 % af jernbanevirksomhedernes personale over 50 år. Infrastrukturforvalterne har typisk en højere gennemsnitsalder blandt de ansatte end det er tilfældet i jernbanevirksomhederne, men andelen af unge ansatte steg også i perioden 2015-2020 fra 7,9 % til 9,1 %.

Figur 15: Ansatte efter aldersgruppe, vigtigste jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere (% , 2015-2020)



Kilde: RMMS, 2022. Data for 2015 for jernbanevirksomheder i LV, LU, ES og SE er ikke tilgængelige. Data for 2020 er ikke tilgængelige for jernbanevirksomheden i NL. Data for 2015 for infrastrukturforvaltere i ES, LU og LV er ikke tilgængelige.

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

## 7. KONKLUSIONER

Covid-19-pandemien havde en udbredt indvirkning på jernbanesektoren i 2020, navnlig inden for passagertransport, hvor mængden næsten blev halveret i forhold til 2019. EU fremlagde en række foranstaltninger såsom genopretnings- og resiliensfaciliteten og en forordning for at lette opkrævningen under pandemien for at imødegå pandemiens konsekvenser for jernbanesektoren.

Men efterhånden som pandemien gradvist aftog, og de inddæmningsforanstaltninger, som medlemsstaterne havde indført (herunder betydelige restriktioner for den frie bevægelighed for personer), blev ophævet, er sektoren under gradvis genopretning. Sektoren kan forventes at spille en stadig vigtigere rolle i EU's transportsystem og bidrage til at reducere transportrelateret forurening og energiforbrug.

Ud over pandemiens virkninger kan der observeres nogle mere langsigtede tendenser, når dataene for 2019 i denne rapport sammenlignes med data fra tidligere rapporter.

For det første har jernbanesektoren næsten konstant reduceret de direkte drivhusgasemissioner siden 1990, samtidig med at trafikmængden er steget betydeligt. Det skyldes hovedsagelig elektrificeringen af jernbanenettet og den faldende kulstofintensitet i EU's energimiks.

For det andet er billedet fortsat blandet med hensyn til åbningen af markederne. Med den fjerde jernbanepakke blev der åbnet adgang for kommercielle udbydere af jernbanepassagertransport på indenrigsmarkederne, startende fra køreplanen for 2021. Samtidig blev åbne udbud indført som standardprocedure ved tildeling af kontrakter om offentlig trafikbetjening med en overgangsperiode frem til december 2023. Kommissionen vil særligt nøje overvåge den korrekte gennemførelse<sup>17</sup> og anvendelse af den fjerde jernbanepakke for at sikre, at den får fuld effekt på mellemlangt sigt.

For det tredje er den internationale passagertransport fortsat stort set stagnerende, selv om højhastighedsjernbanenettet udbygges. Kommissionens handlingsplan fra 2021 om fremme af grænseoverskridende personbefordring over lange afstande har til formål at løse de største af de hindringer, som tjenesterne er underlagt, fra billetudstedelse til bedre interoperabilitet på tværs af grænser. Samtidig med at jernbanegodstrafikken var stigende indtil covid-19-pandemien (og var mindre påvirket end passagertransport), skal der gøres mere for at fastholde denne positive tendens, således at målene i strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet og den europæiske grønne pagt kan nås. Jernbanetransporten skal navnlig udnytte kapaciteten i EU's net fuldt ud og skal integreres bedre med andre transportformer. Det bliver målsætningen for den grønne godstransportpakke, der skal vedtages senere i 2023.

Selv om jernbanesektoren fortsat modtager mange nationale midler og EU-midler, synes resultaterne for så vidt angår finansiering for det fjerde at vise, at en række medlemsstater yder driftstilskud frem for at foretage langsigtede investeringer, der kunne forbedre infrastrukturens kvalitet og rammebetingelserne for alle jernbanevirksomheder.

Connecting Europe-faciliteten (CEF), samhørighedspolitikken og genopretnings- og

---

<sup>17</sup> I henhold til EU-retten er gennemførelsen en proces, hvor EU-medlemsstaterne omsætter et direktiv i praksis ved at vedtage passende gennemførelsesforanstaltninger.

resiliensfaciliteten giver favorable finansieringsmuligheder til fremme af jernbanesektorens hårdt tiltrængte modernisering. CEF-finansieringen er primært rettet mod projekter vedrørende jernbanegrænseovergange såsom Rail Baltica, Brenner og Lyon-Torino. I de to finansielle overslag er 70 % af CEF-budgettet siden 2014 blevet investeret i jernbaner. I henhold til de genopretnings- og resiliensplaner, som medlemsstaterne har indsendt for at modtage støtte under genopretnings- og resiliensfaciliteten, er der afsat lidt over 50 mia. EUR til jernbaner (herunder investeringer i ERTMS og rullende materiel). Dette beløb udgør størstedelen af de midler fra genopretnings- og resiliensfaciliteten, der er afsat til transportsektoren. Yderligere 18,2 mia. EUR fra EFRU og Samhørighedsfonden er blevet tildelt jernbaner i programmerne under samhørighedspolitikken for 2021-2027. Første prioritet bør nu være hurtigt at gennemføre projekterne i overensstemmelse med de aftalte mål.

Forskning og innovation er fortsat afgørende for at frigøre sektorens fulde potentiale. EU's fællesforetagende for jernbaner (EU-Rail), der blev oprettet i 2021, bygger videre på det vellykkede arbejde i fællesforetagendet Shift2Rail. Målet er at sikre en hurtig overgang til et mere attraktivt, brugervenligt, konkurrencedygtigt, økonomisk overkommeligt, vedligeholdelsesvenligt, effektivt og bæredygtigt europæisk jernbanesystem, der er integreret i det bredere transportsystem.

Efter 2020 satte det europæiske år for jernbanetransport 2021 igen fokus på jernbanetransport. Det europæiske år for jernbanetransport samlede EU-institutionerne, medlemsstaterne og sektoren som helhed for at fremme fordelene ved jernbanetransport og samtidig drøfte, hvordan man kan løse de største hindringer, som sektoren står over for. I 2022 indledte Rusland en angrebskrig mod Ukraine, og det var et tragisk år for Europa som helhed. Jernbanesektoren har spillet en central rolle i EU's solidaritetsindsats over for Ukraine. Jernbanevirksomhederne reagerede i overvældende grad på opfordringen om at hjælpe og bragte ukrainske flygtninge i sikkerhed i Europa. Samtidig har jernbanesektoren også bidraget til at oprette solidaritetsbaner mellem EU og Ukraine, alternative handels- og transportkorridorer for at hjælpe Ukraine med at eksportere varer til resten af verden og importere de varer, landet har brug for. Samtidig har krigen mod Ukraine sat fornyet fokus på behovet for at forbedre det fælles europæiske jernbaneområde, navnlig hvad angår grænseoverskridende konnektivitet og tilgængeligheden af en fælles europæisk sporvidde, for at opnå den nødvendige modstandsdygtighed i Europa.

Alt i alt viser dataene i denne rapport, at jernbanerne på trods af covid-19-pandemien igen er på en opadgående kurve og genererer mere trafik. Fremskridtene går imidlertid for langsomt i forhold til kravene som følge af klimaforandringerne og jernbanernes forventede bidrag til dekarbonisering af transportsektoren. Sektoren som helhed bør med støtte fra medlemsstaterne og EU udnytte det momentum, der blev skabt med det europæiske år for jernbanetransport 2021, og presse på for, at den hårdt tiltrængte omstilling af jernbanesektoren kommer til at udgøre ryggraden i EU's bæredygtige, intelligente og modstandsdygtige mobilitetssystem.