



EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 13.6.2014
COM(2014) 353 final

PART 1/2

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

1.	Udvikling af det indre marked for jernbanetransporttjenester	4
1.1.	Målsætningerne i hvidbogen om transport (2011)	4
1.2.	Jernbanemarkedet for personbefordring i dag.....	5
1.3.	Udviklingen på jernbanemarkedet for personbefordring	10
1.4.	Markedet for jernbanegodstransport i dag	13
1.5.	Udviklingen på markedet for jernbanegodstransport	13
2.	Udvikling af det indre marked for tjenester, der skal leveres til jernbanevirksomheder	16
2.1.	Stationer	16
2.1.1.	Stationer i Den Europæiske Union.....	16
2.1.2.	Ejerskab og forvaltning	18
2.1.3.	Jernbanevirksomheders adgang til stationsfaciliteter.....	20
2.1.4.	Kvaliteten af tjenester på stationer (herunder tilgængelighed for bevægelseshæmmede).....	20
2.2.	Godsterminaler, rangerbanegårde og lagerfaciliteter	22
2.3.	Vedligeholdelsesfaciliteter	25
2.4.	Andre faciliteter: havneadgang, hjælpe- og påfyldningsfaciliteter	26
3.	Rammebetingelser.....	26
3.1.	Infrastrukturafgifter.....	26
3.1.1.	Infrastrukturafgifter for godstransporttjenester.....	26
3.1.2.	Infrastrukturafgifter for intercity-tjenester	28
3.1.3.	Infrastrukturafgifter for forstadstjenester	30
3.1.4.	Infrastrukturafgifter – generel rangorden.....	32
3.2.	Kapacitetstildeling.....	33
3.3.	Investeringer i infrastruktur.....	36
3.4.	Prisudvikling	38

Bilagene til denne rapport findes i SWD(2014) 186

INDLEDNING

I henhold til artikel 15, stk. 4, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde (omarbejdning)¹ aflægger Kommissionen hvert andet år rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om:

- a) udviklingen af det indre marked inden for jernbanetransport og
- b) ydelser, der skal leveres til jernbanevirksomheder (bilag II til direktiv 2012/34/EU)
- c) rammebetingelserne
- d) situationen for Unionens jernbanenet
- e) anvendelsen af adgangsrettigheder
- f) hindringer for mere effektiv jernbanetransport
- g) infrastrukturbegrænsninger
- h) behovet for lovgivning.

I henhold til artikel 15, stk. 3, i direktiv 2012/34/EU, skal Kommissionen overvåge "anvendelsen af nettet" og "udviklingen af rammebetingelserne i jernbanesektoren", navnlig i forbindelse med:

- infrastrukturafgifter
- kapacitetstildeling
- investeringer i jernbaneinfrastruktur
- prisudvikling
- kvaliteten af jernbanetransporttydelser
- jernbanetransporttydelser, der er omfattet af kontrakter om offentlig tjeneste
- udstedelse af licenser
- grad af markedsåbning
- harmonisering mellem medlemsstater
- udvikling af beskæftigelse og dertil knyttede sociale vilkår.

Direktiv 2012/34/EU har udvidet anvendelsesområdet for Kommissionens regelmæssige rapportering i forhold til det foregående direktiv², og det omfatter nu udviklingen af det indre marked for servicefaciliteter og rammebetingelser såsom investeringer i infrastruktur, prisudvikling, servicekvalitet, forpligtelser til offentlige tjenester og udviklingen af beskæftigelsen og dertil knyttede sociale vilkår, og som fremlægges for første gang i rapporten om ordningen for overvågning af jernbanemarkedet (RMMS). Kommissionens tidligere rapporterings- og tilsynsforpligtelser var omfattet af direktiv 91/440/EØF, som ændret ved direktiv 2001/12/EF og 2004/51/EF og gennemført ved forordning (EF) nr. 91/2003 om jernbanestatistikker.

¹ EUT L 343 af 14.12.2012, s. 32.

² Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/14/EF af 26. februar 2001 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur (EFT L 75 af 15.3.2001, s. 29).

Denne rapport er den fjerde rapport om udviklingen på jernbanemarkedet og ledsages af et arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene SWD(2014) 186, der omfatter alle de bilag, som indeholder de fleste af de data, der ligger til grund for vurderingerne. De tidligere rapporter blev offentliggjort i 2007³, 2009⁴ og 2012⁵ og blev systematisk ledsaget af tjenestegrenenes arbejdsdokumenter, som bl.a. omfattede de statistiske bilag.

Dataene til denne rapport er for det meste indhentet hos medlemsstaterne ved hjælp af spørgeskemaer ("RMMS-spørgeskemaer", der blev udsendt i 2011 og 2012) og Eurostat, men er afsluttet ved hjælp af andre kilder, såsom en Eurobarometer-undersøgelse (tjenestekvalitet), offentligt tilgængelige oplysninger om billetpriser på jernbanetransport, årsberetninger, oplysninger vedrørende resultattavlen for statsstøtte eller data leveret af udvalgte interessenter (f.eks. UIC⁶, UNIFE⁷...). Dataindsamlingen i nogle af de nyligt tilføjede områder, såsom det indre marked for jernbaneydelser, er stadig under behandling i forbindelse med RMMS-gennemførelsesretsakten, hvilket gør, at rapportering i disse områder fortsat er sporadisk.

1. UDVIKLING AF DET INDRE MARKED FOR JERNBANETRANSPORTTJENESTER

1.1. Målsætningerne i hvidbogen om transport (2011)

Hvidbogen om transport (2011)⁸ anbefaler, at:

- 30 % af stigningen i godstransport på land over 300 km bør foretages med jernbane- eller søtransport inden 2030
- 50 % af vejgodstransporten over 300 km bør overgå til jernbane- eller søtransport inden 2050
- størstedelen af al mellemdistancepassagerbefordring bør foregå med tog inden 2050.

RUBRIK 1 – MÅLEENHEDER ANVENDT I JERNBANETRANSPORT

Passagertransport måles hovedsageligt i passagerer x km, som benævnes passager-km eller p-km. Tog-km henviser til den strækning, som toget reelt kører.

Et tog fra Paris til Bruxelles med 500 passagerer over en strækning på 300 km giver 150 000 passager-km og 300 tog-km.

Ved godstransport anvendes ton x km, som benævnes ton-km eller t-km.

³ Den 18. oktober 2007 vedtog Europa-Kommissionen en meddelelse til Rådet og Europa-Parlamentet om overvågning af udviklingen på jernbanemarkedet KOM(2007) 609 ledsaget af arbejdsdokument SEC(2007)1323.

⁴ Den 18. december 2009 vedtog Europa-Kommissionen en rapport til Rådet og Europa-Parlamentet om overvågning af udviklingen på jernbanemarkedet KOM(2009) 676, ledsaget af Kommissionens arbejdsdokument SEC(2009)1687.

⁵ Den 21. august 2012 vedtog Europa-Kommissionen den tredje rapport til Rådet og Europa-Parlamentet om overvågning af udviklingen på jernbanemarkedet COM(2012) 459, med tilhørende arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene SWD (2012) 246 final/2.

⁶ Den internationale Jernbaneunion (UIC).

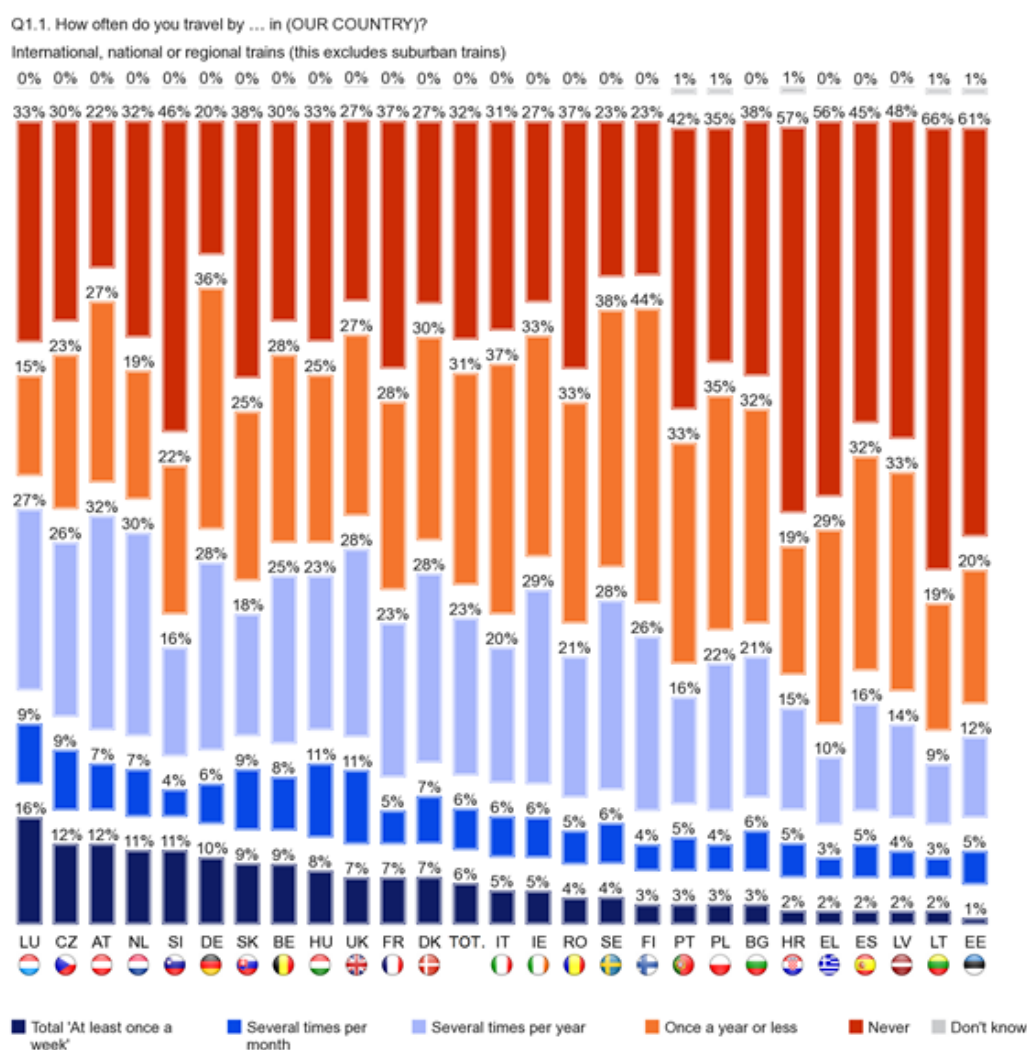
⁷ European association of railway equipment manufacturers.

⁸ Kommissionens hvidbog – En køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem (KOM(2011) 144 endelig).

1.2. Jernbanemarkedet for personbefordring i dag

En Flash Eurobarometer-undersøgelse, der blev gennemført i 2013⁹ med ca. 28 000 respondenter over 15 år, viste, at kun 12 % af europæerne regelmæssigt bruger tog (14 % for forstadstog): 6 % af europæerne tager toget mindst én gang om ugen, og 6 % af dem tager toget "flere gange om måneden", men 32 % af dem tager aldrig toget, selvom 83 % af europæerne bor maksimalt 30 minutter fra en togstation¹⁰ (jf. figur 14a).

Figur 1 - Brugsfrekvens for tog – nationale, regionale og internationale tog - 2013



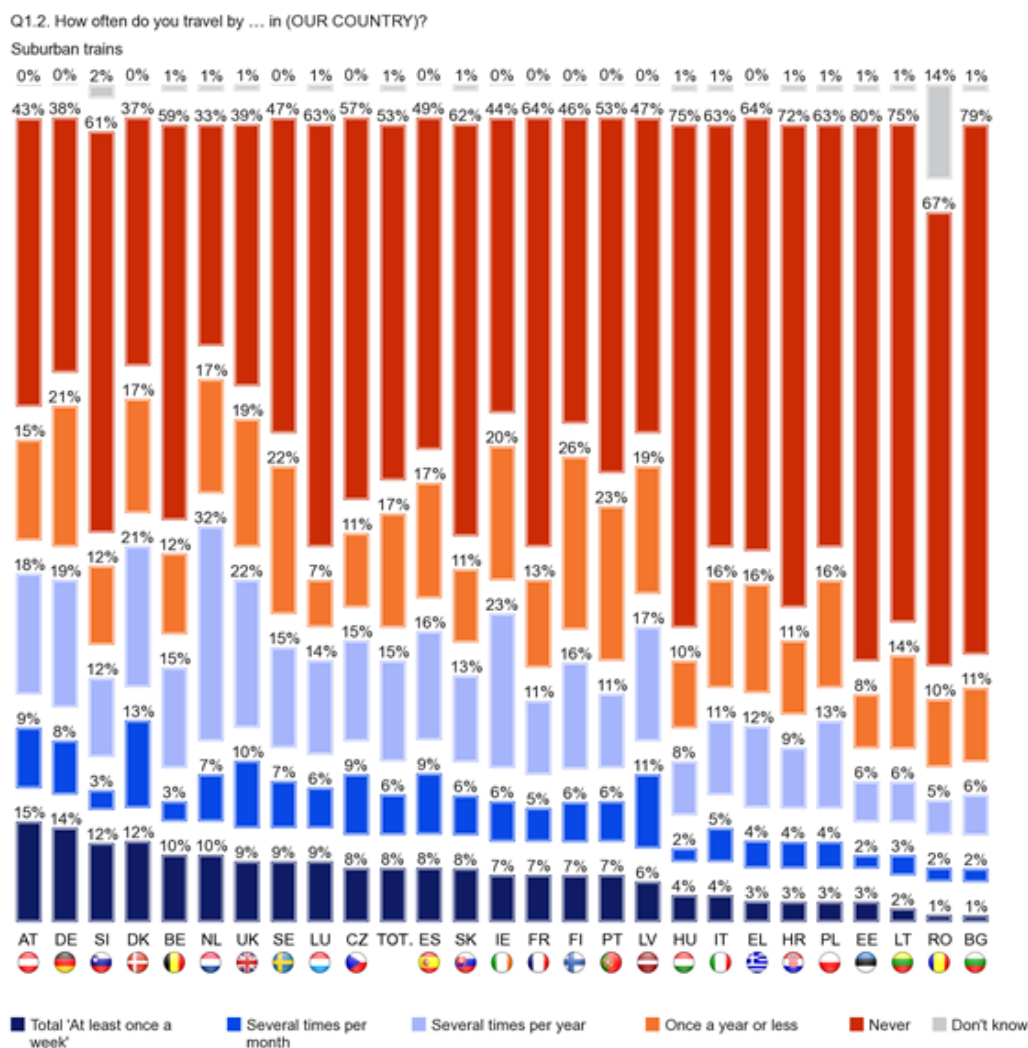
Kilde: Flash Eurobarometer 382a om europæernes tilfredshed med jernbanetjenester – Bilag 2 til arbejdsdokumentet fra Kommissionens tjenestegrene SWD(2014) 186.

⁹ Flash Eurobarometer 382a om europæernes tilfredshed med jernbanetjenester, der blev offentliggjort den 16. december 2012. – 28 036 interview blev gennemført pr. telefon (ca. 1 000 respondenter pr. medlemsstat) med borgere over 15 år. Se yderligere oplysninger i bilag 1.

¹⁰ Idem.

Det er interessant at bemærke, at brug af forstadstog er langt mere polariseret mellem en gruppe storforbrugere (14 %) og ikke-brugere (53 %) end brugen af konventionelle tog. Gruppen af storforbrugere består hovedsageligt af unge og unge pendlere¹¹, hvorimod gruppen af ikke-brugere hovedsageligt består af respondenter over 55 år (39 % har aldrig benyttet et forstadstog).

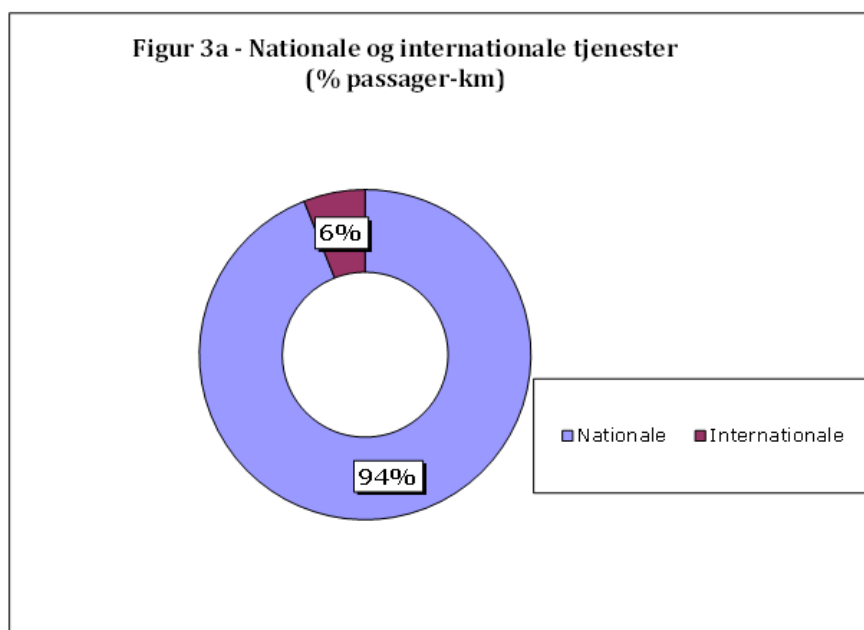
Figur 2 - Brugsfrekvens for tog – forstadstog - 2013



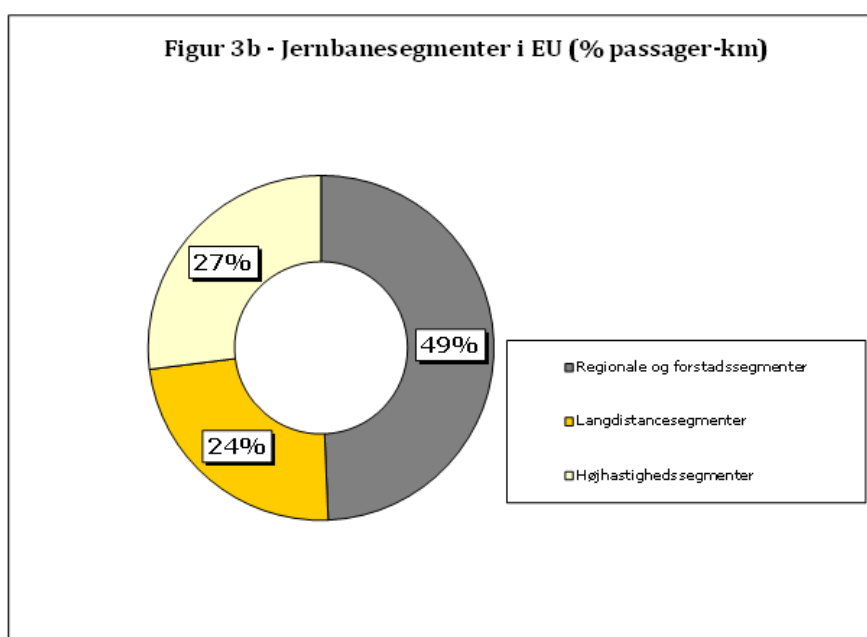
Kilde: Flash Eurobarometer 382a om europæernes tilfredshed med jernbanetjenester – Bilag 2 til arbejdsdokumentet fra Kommissionens tjenestegrene SWD(2014) 186.

¹¹ Studerende, der tager på arbejde, i skole eller på universitet.

Jernbanetjenester er for størstedelens vedkommende nationale tjenester, som udgør 94 % af alle EU's passager-km. Internationale tjenester udgør kun 6 % af samtlige passager-km, men er vigtige i Luxembourg (30 %), Østrig (15 %), Belgien (13 %), Frankrig og Letland (begge 11 %).



Kilde: Eurostat.

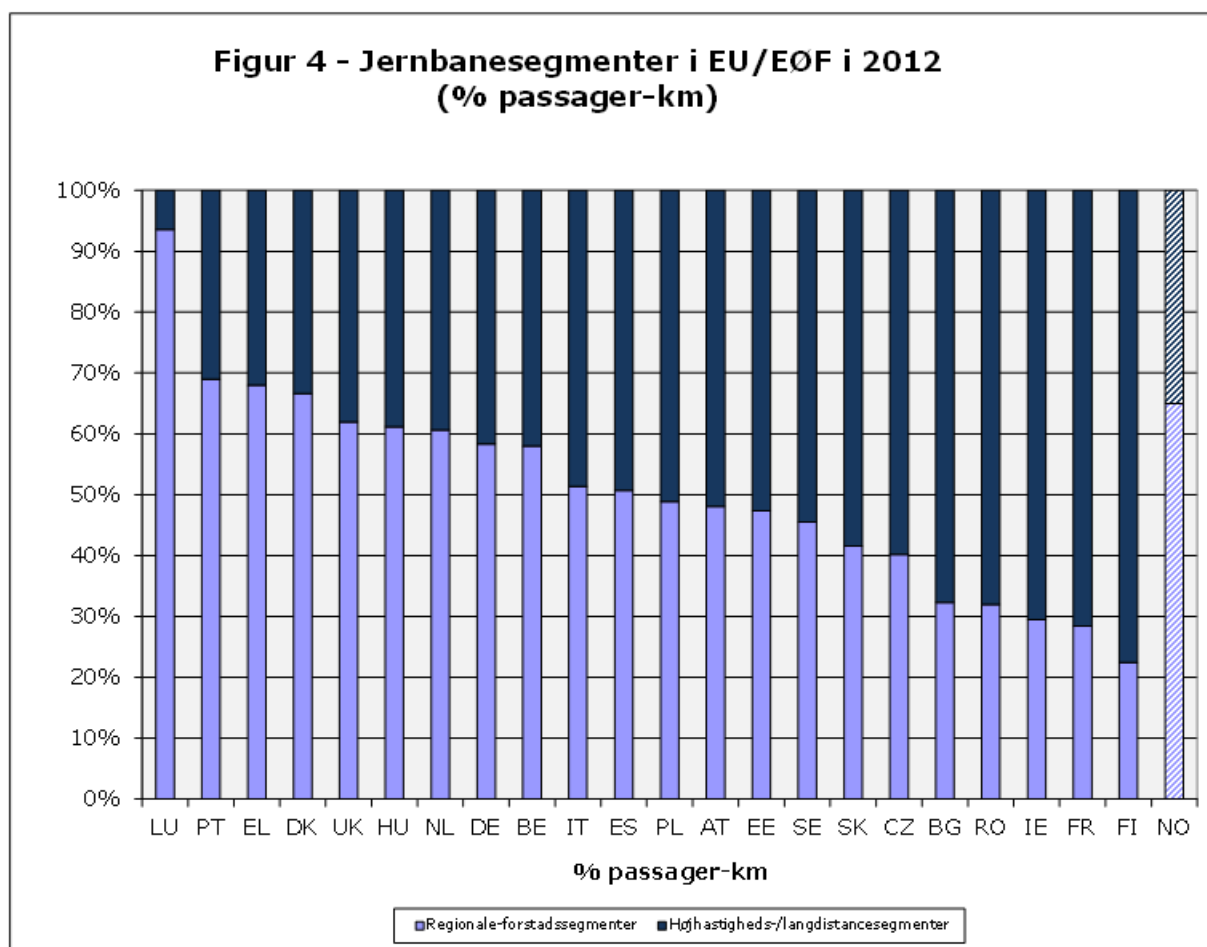


Kilde: Medlemsstatsspørgeskemaer, prognoser på grundlag af rapporter, UIC og konsulentvirksomheden Steer Davies Gleave (undersøgelse af den fjerde jernbanepakke). Data vedrørende EU og EØS (herunder Norge) er identiske – Bilag 5a til arbejdsdokumentet fra Kommissionens tjenestegrene SWD(2014) 186.

Med hensyn til markedssegmenter kan **halvdelen** af de europæiske jernbanerejser henføres til **regionale tjenester og forstads tjenester**, og **halvdelen** vedrører **langdistance-/intercity- eller højhastighedstjenester** (27 % af alle passager-km i 2011¹²). Der er vigtige forskelle på

¹² EU transport in figures, Statistical pocketbook, 2013, s. 52.

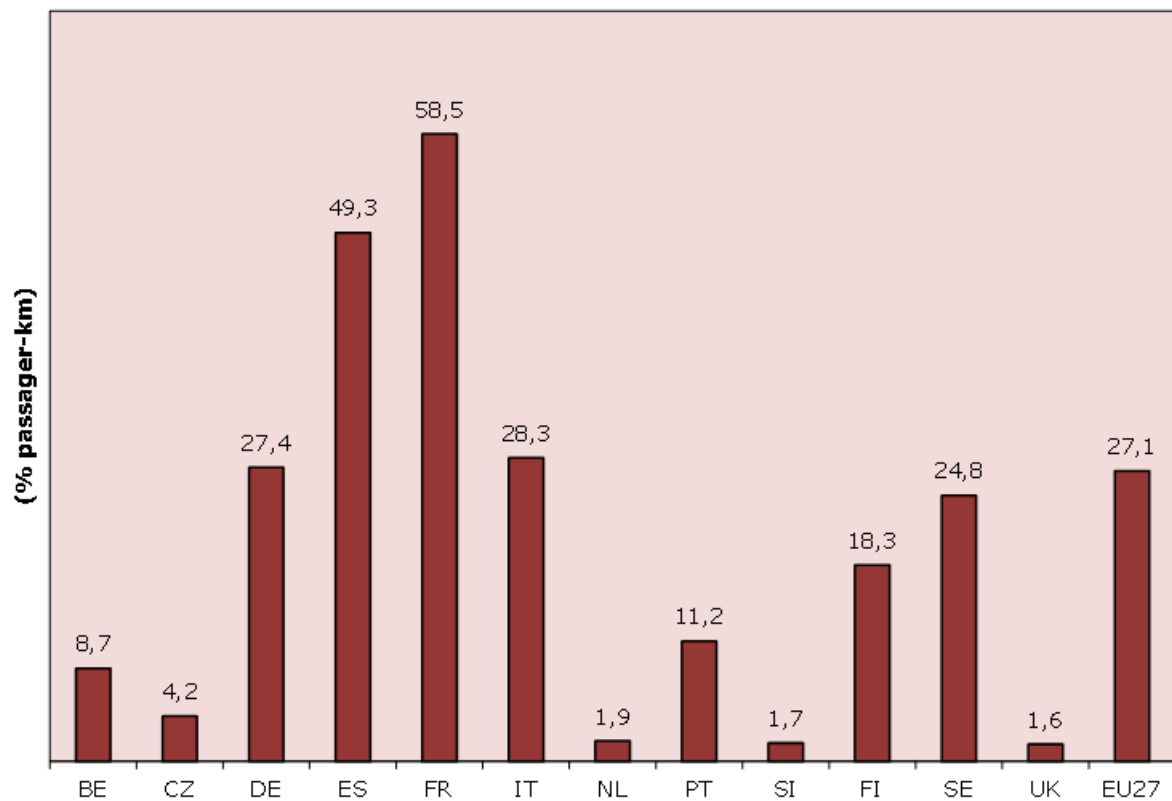
medlemsstaterne: Det Forenede Kongerige er for eksempel mest et pendlermarked, hvorimod Frankrig mest er et langdistancemarked, takket være TGV-toget.



Kilde: RMMS-spørgeskemaer samt skøn (kilder: UIC-datasæt, Amadeus, årsberetninger fra CP, FS og RENFE, hvidbog om transport, hypoteser) – Data for Litauen, Letland og Estland ikke tilgængelige.

I nogle medlemsstater dominerer højhastighedstog næsten helt og holdent langdistancemarkederne: i Frankrig og Spanien i 2011, hvor henholdsvis 58 % og 49 % af det samlede antal passager-km blev foretaget med højhastighedstog.

Figur 5 - Højhastighedstog i 2011 (% passager-km)



Kilde: EU transport in figures, Statistical pocketbook 2013, med data fra UIC, – Bilag 5b til arbejdsdokumentet fra Kommissionens tjenestegrene SWD(2014) 186 – I denne figur dækker højhastighedsjernbanetransport al trafik foretaget med højhastighedsmateriel (inkl. kurvestyrede tog, der kan køre 200 km/t). Dette kræver ikke nødvendigvis højhastighedsinfrastruktur.

RUBRIK 2 – JERNBANEMARKEDSSEGMENTER

Højhastighedstogtjenester (f.eks. TGV og ICE) og **langdistance konventionelle togtjenester** (f.eks. Intercity), der ofte (men ikke altid) kræver pladsreservation, konkurrerer hovedsageligt med lufttransport og til en vis grad med biler og busser. Højhastighedstog kører (næsten altid) i specialiseret infrastruktur – siden 1990 er antallet af skinnekilometer til højhastighedstog seksdoblet (fra 1 024 km til 6 872 km i 2009¹³) – og standser normalt kun i byområder af en vis størrelse.

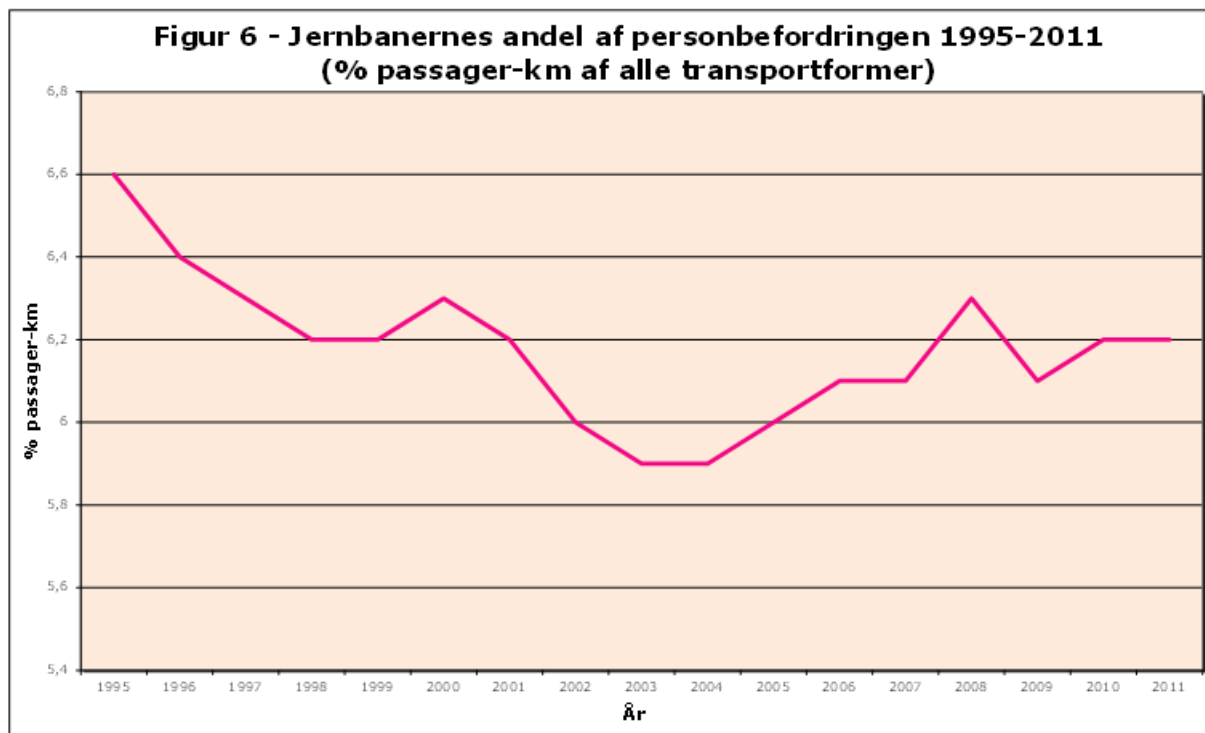
Mellemlange/regionale togtjenester (f.eks. Inter-Regio) og **forstads-/pendlertogtjenester** (f.eks. RER, S-Bahn og Cercanias) konkurrerer hovedsageligt med biler og kræver ikke pladsreservation. Forstads-/pendlertog er ofte forbundet med metronet. Disse tjenester drives næsten udelukkende med støtte og kontrakter om offentlig tjeneste og standser ved et stort antal stationer. Forstadstjenester kræver meget ofte jernbanedrift med høj frekvens (f.eks. tog hvert 5.-15. minut).

¹³ EU transport in Figures, Statistical Pocketbook 2013.

1.3. Udviklingen på jernbanemarkedet for personbefordring

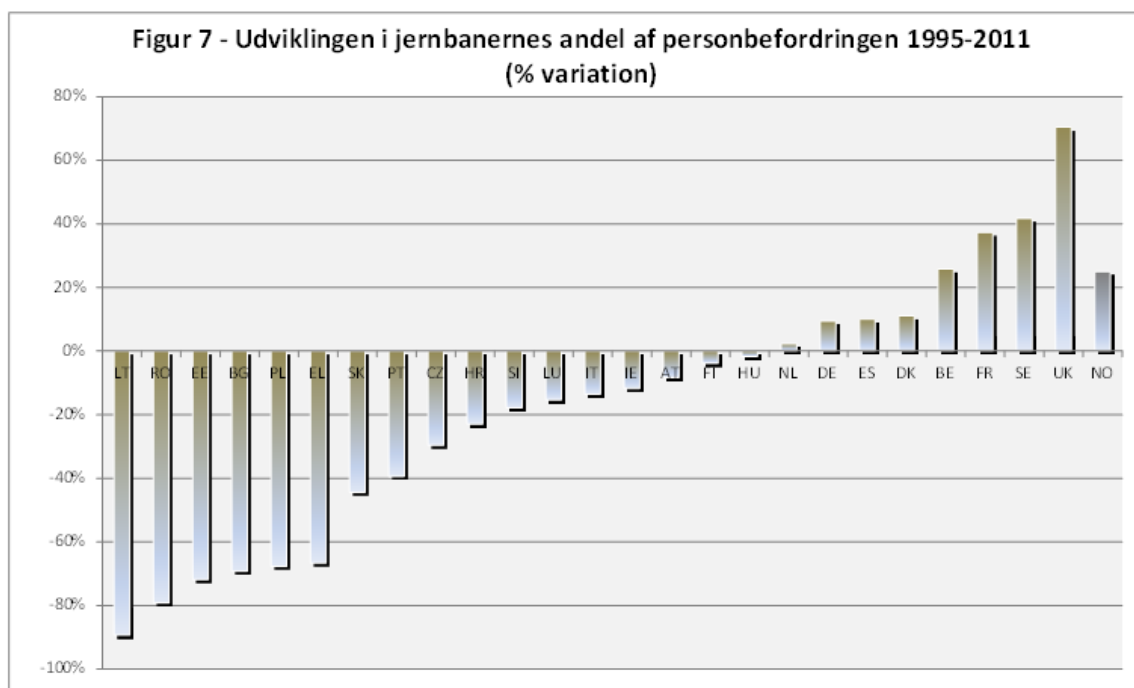
Som vist i figur 6 har jernbanernes andel af transportmarkedet været stigende siden 2003.

På trods af visse fremskridt udgør rejser med jernbane i EU dog fortsat en beskeden andel sammenlignet med andre transportformer som f.eks. bil- og lufttransport. Jernbanernes andel af transportmarkedet i 2011 har ligget stabilt på 6,2 % i forhold til 2010.



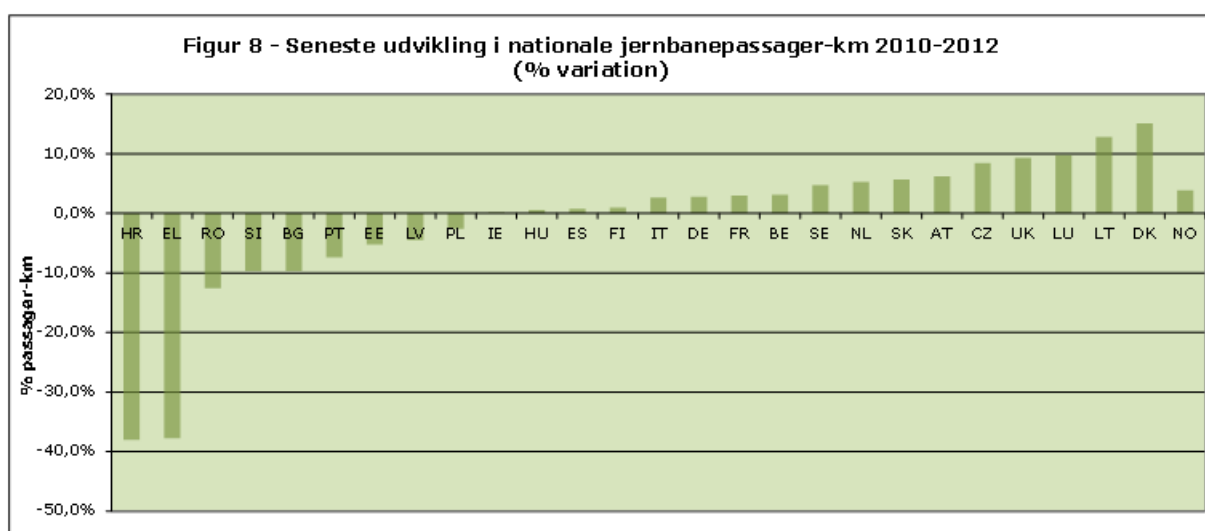
Kilde: Eurostat – Bilag 3 til arbejdsdokumentet fra Kommissionens tjenestegrene SWD(2014) 186 – Data for 2012 foreligger endnu ikke.

Siden 1995 er jernbanerejser steget mest i forhold til andre transportformer i **Det Forenede Kongerige (+70 %)**, **Sverige (+42 %)**, **Frankrig (+37 %)** og **Belgien (+26 %)**. De er på den anden side faldet med mere end 60 % i Grækenland, Polen, Bulgarien, Rumænien, Estland og Litauen (-90 %). Samlet set er passagerandelen af det samlede transportmarked vokset med 16 % i EU15 siden 1995 (der foreligger ingen data for EU25) og med 3 % i EU25 siden 2000.



Kilde: Eurostat.

Som det fremgår af figur 8 nedenfor, **er den indenlandske personbefordring med jernbane, som udgjorde 94 % af al passagertrafik i 2011**, vokset mest i Danmark (+15 %), Litauen (+12 %), Luxembourg og Det Forenede Kongerige (+9 %) siden 2010. Medlemsstater som Østrig, Italien¹⁴ og Den Tjekkiske Republik, hvor der nu er konkurrence på de nationale langdistanceforbindelser, har også oplevet stærk vækst (6-8 %). Efter år med faldende jernbanetrafik er sektoren i Litauen og Italien nu igen i vækst. Nedgangen i jernbaner i flere medlemsstater i Sydøsteuropa er sket som følge af budgetrestriktioner vedrørende kompensation for offentlig tjeneste (-38 % i Kroatien og Grækenland).



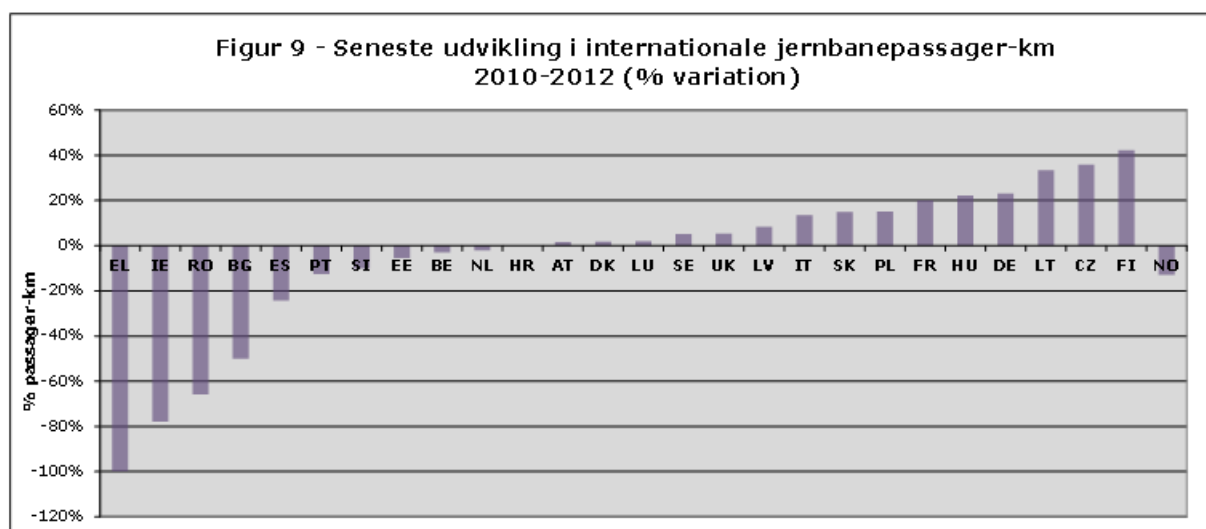
Kilde: Eurostat, medlemsstaternes RMMS-spørgeskemaer.

Det europæiske jernbanemarked for passagerbefordring er under udvikling i flere medlemsstater. Der er nu en eller flere nytilkomne, uafhængige jernbanevirksomheder, der

¹⁴ Italienske data, som blev indgivet i januar 2014 af de italienske myndigheder, omfatter international trafik.

konkurrerer på langdistancestrækningerne Wien-Salzburg, Napoli-Rom-Milano/Venedig/Torino og Prag-Ostrava. På Rom-Milano-ruten er jernbanetransportens andel steget fra 36 % i 2008 til 66 % i 2012. På disse strækninger har etablerede jernbaneselskaber oplevet en stigning i trafikken (+10 % for den italienske etablerede operatør).

De internationale jernbanetjenester, der udgjorde 6 % af personbefordringen med jernbane i 2012¹⁵, er fortsat i vækst (+25 % i perioden 2004-2011) med **ca. 2 % i 2011 og ca. 13 % i 2012**. Mellem 2010 og 2012 er den internationale jernbanetrafik vokset mest i Finland (+42 %), hvilket navnlig skyldes indførelsen af højhastighedstog mellem Helsinki og St. Petersborg. Væksten har været imponerende i en række central- og østeuropæiske medlemsstater samt i Tyskland (+23 %), Frankrig (+20 %) og Italien (+13 %), hvor den nytilkomne operatør Thello har åbnet nattjenester mellem Paris og Venedig. Højhastighedstjenester over Kanalen stiger stadig (+5 % af den internationale jernbanetrafik i Det Forenede Kongerige).



Kilde: Eurostat, medlemsstaternes RMMS-spørgeskemaer.

Der er dog tegn på, at den internationale passagertrafik er stagnerende på vigtige internationale jernbanemarkeder som Belgien og Nederlandene, selvom flere virksomheder har påbegyndt administrative procedurer eller har udtrykt interesse for at drive jernbanetjenester på akserne London/Paris-Bruxelles-Köln/Amsterdam. Endelig har internationale jernbanetjenester i kriseramte medlemsstater sat sine spor. TrainOSE, den græske etablerede operatør, har indstillet alle internationale tjenester, mens personbefordring på tværs af grænserne er styrt dykket i Irland (-78 %), Kroatien (-75 %), Rumænien (-66 %), Bulgarien (-50 %), Spanien (-24 %), Portugal (-13 %) og Slovenien (-10 %). Dette kan være et tegn på, at konventionelle, subsidierede offentlige tog, der kører over meget lange afstande, ikke er konkurrencedygtige i forhold til andre transportformer, navnlig billige luftfartselskaber¹⁶. Det samme synes at have været tilfældet i Italien i begyndelsen af 2000¹⁷.

¹⁵ Dette skøn blev foretaget ved hjælp af en blanding af Eurostat- og RMMS-statistikker (der udfyldte hullerne i Eurostats dataserier).

¹⁶ Lufttrafikken på ruten Lissabon-Madrid er fortsat steget (lidt) i løbet af perioden 2009-2011.

¹⁷ Den internationale passagerjernbanetrafik er faldet med 50 % i Italien siden 2004.

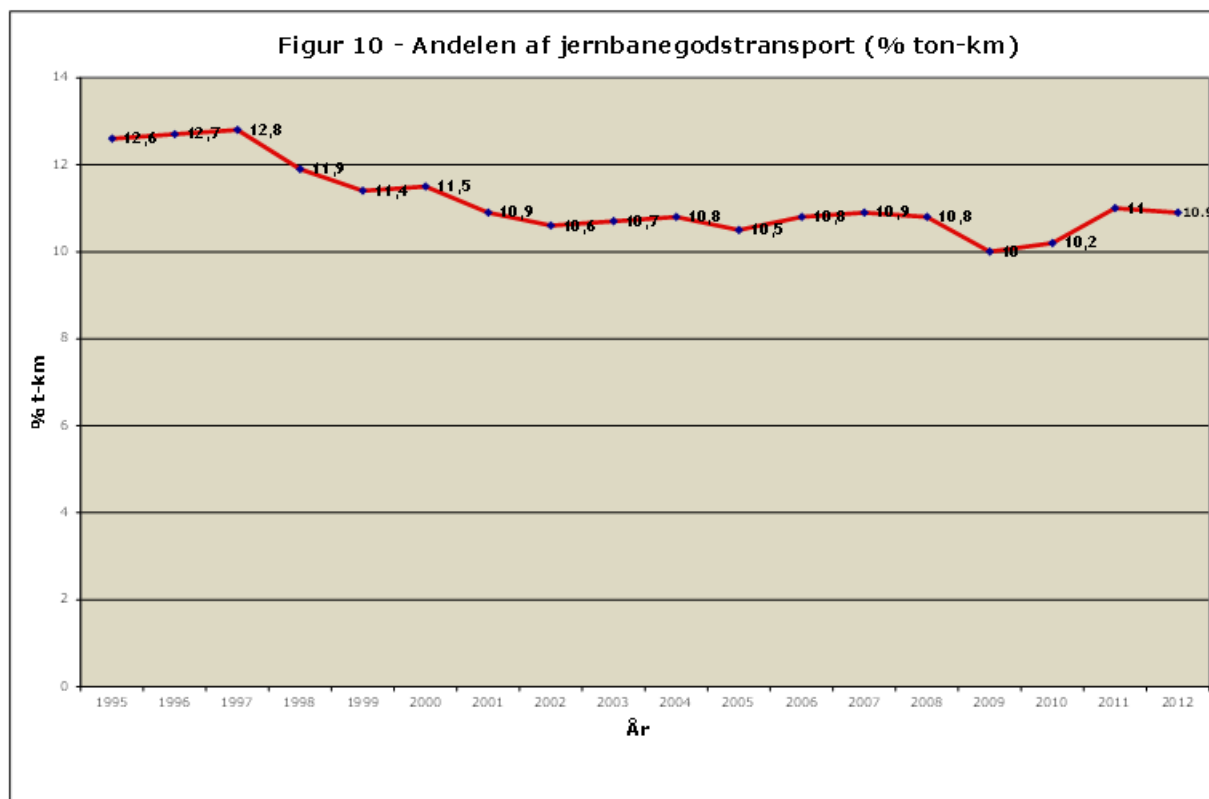
1.4. Markedet for jernbanegodstransport i dag

I modsætning til passagerbefordringen er godstransporten langt mere international: Ca. 47 % af alle ton-km i EU var internationale i 2011 (hvoraf transittrafikken udgør 9 % af alle ton-km). I Belgien, Nederlandene og Baltikum er over 70 % af jernbanegodstransporten international (med udspring i Tyskland og Rusland), hvorimod kun 2 % af jernbanegodstransporten i Det Forenede Kongerige er international. I Tyskland, Frankrig og Italien, de 3 andre større økonomier i EU, når disse procentsatser op på henholdsvis 39 %, 19 % og 50 %. Endelig er ca. 85 % af den danske jernbanegodstrafik kun i transit.

Det er også vigtigt at understrege, at Tyskland og dets jernbaneinfrastruktur spiller en vigtig rolle for jernbanegodstransporten, da landet alene tegner sig for 27 % af alle EU's ton-km, hvilket er langt mere end selv det andetstørste europæiske marked for jernbanegodstransport, Polen (12 %) ¹⁸. Tyskland befinder sig også centralt i EU's jernbanenet: Denne medlemsstat når langt den største transittransport (28 % af alle ton-km i transit) sammen med Østrig (13 % ton-km i transit).

1.5. Udviklingen på markedet for jernbanegodstransport

Andelen af jernbanegodstransport af alle transportformer er forblevet stabil siden 1995 og nåede 10,2 % i 2010, før den igen steg til 11 % i 2011 og 10,9 % i 2012. **Jernbanegodstransporten er sakket agterud i forhold til den samlede vækst i godstransporten i EU – Jernbanegodstransporten er kun steget 5 % i ton-km siden 1995, mens den samlede vækst for alle transportformer er 22 %.**

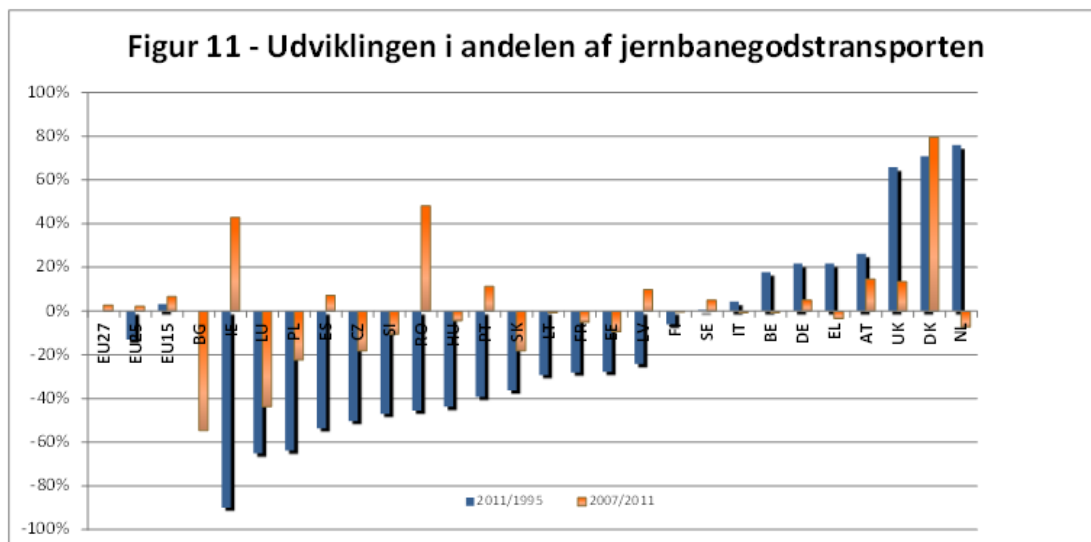


Kilde: Eurostat – Bilag 3 til arbejdsdokumentet fra Kommissionens tjenestegrene SWD(2014) 186.

¹⁸

Frankrig (8 %), Italien og Det Forenede Kongerige (5 %).

Siden 1995 er den samlede andel af transportmarkedet vokset mest i det nordlige Europa og faldet i det sydlige og østlige Europa (i mindre omfang i Baltikum). De største vækstrater blev registreret i Nederlandene (+76 %), Danmark (+71 %) og Det Forenede Kongerige (+66 %) samt i Tyskland, som er det største marked for jernbanegodstransport i Europa. På trods af en svag stigning i Italien (+4 %) er jernbanegodstransporten faldet i Frankrig (-5 %) og Spanien (-54 %).



Kilde: Eurostat.

Siden 2007, hvor jernbanegodstransporten blev åbnet for konkurrence på EU-plan, er trafikken fortsat vokset kraftigt i Danmark (+79 %), Østrig (+15 %), Det Forenede Kongerige (+14 %) samt i Rumænien, Irland, Portugal og Letland. Selvom den økonomiske krise i Rumænien varede længere end i Nordeuropa, er godstransporten steget siden 2007 på grund af højtydende uafhængige godsoperatører.

Intermodal godstransport er voksende, mens enkeltvognstrafikken er faldende. Andelen af den intermodale godstransport er steget fra 15 % til 18 % mellem 2007 og 2011 – omend mest i Tyskland, Irland og Spanien. Den intermodale godstransport er stagnerende i Frankrig og Italien og er stadig af begrænset omfang i Polen og Baltikum (men hastigt voksende¹⁹). På den anden side er antallet af **enkeltvognsladninger tilsyneladende faldende overalt**²⁰ (dataserierne fra Eurostat er ufuldstændige). I Tyskland faldt den fra 39 % af samtlige ton-km i 2004 til kun 26 % i 2011. I Polen udgør den kun 17 % af samtlige ton-km i 2010.

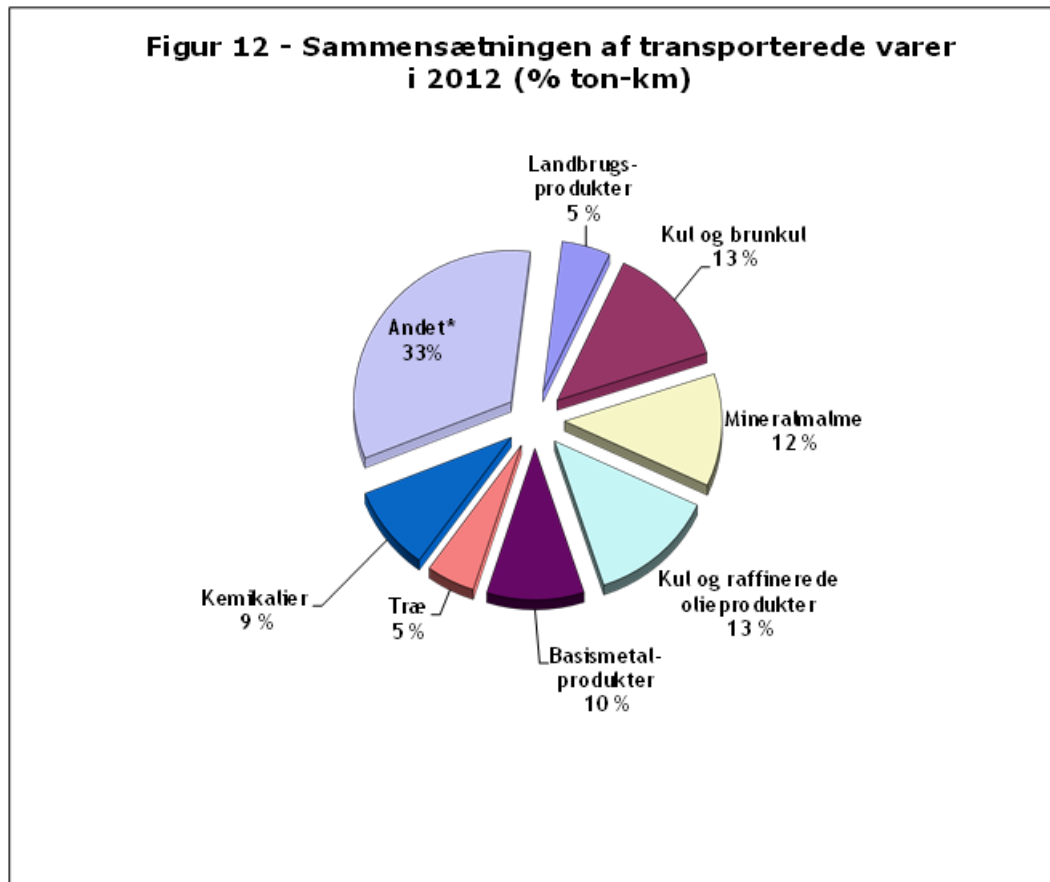
Porteføljen af transporterede varer (jf. figuren) er forblevet stabilt og er fortsat koncentreret om råvarer (landbrug, mineraler) og produkter i de første faser af industriel forarbejdning (grundmetaller, kemikalier)²¹. Kul, mineralmalme, olieprodukter og kemikalier udgør 57 % af alle ton-km. Transport af kemikalier er den eneste kategori, som er vokset i absolutte og relative tal siden 2007 (+7 %). Denne vækst er dog interessant nok koncentreret i Tyskland, Skandinavien og Baltikum - transporten af kemikalier er derimod faldet i Polen og Frankrig (-38 %). Det er værd at understrege betydningen af visse transportformer i nogle

¹⁹ I Polen er mængden af intermodal trafik fordoblet siden 2007 (kilde: Eurostat).

²⁰ CER (2013), *Rail Freight Status Report 2013* (s. 37, figur 24), rapporterer på baggrund af en række kilder, at andelen af enkeltvognsladninger skulle være faldet fra 41 % i 2002 til 31 % i 2008 (Eurostat, McKinsey, XRail).

²¹ 33 % af de ton-km, der repræsenterer "Andet" (jf. figur 12), omfatter ofte færdigprodukter i intermodal trafik.

medlemsstater: Jernbanetransporten af kul i Polen er vigtigere end markedet for godstransport i 20 medlemsstater (isoleret set).



Kilde: Eurostat – "Andet*" omfatter forskellige varer (jf. fodnote 21).

Mere end halvdelen af nedgangen i trafikken i 2008-2012 kan forklares ved særlig sektorudvikling. I Tyskland kompenserede stigningen i transporten af kemikalier og transportudstyr ikke for væsentlige fald i jernbanegodstransporten af landbrugsprodukter, koks, træ og basismetall. I Frankrig er størstedelen af faldet foregået inden for kemikalier (i modsætning til Tyskland), grundmetaller (f.eks. Tyskland) og metalmalme, men der har været vækst i transporten af samlegods (under segmentet "Andet"). Endelig stammer mere end halvdelen af nedgangen i Polen, det næststørste marked for jernbanegodstransport i EU, fra et fald i transporten af kul.

Man burde ligeledes spørge, om godstransportens specialisering i råstoffer og industriråvarer ikke gør dens konjunkturforløb særligt sårbart over for økonomiske konjunkturer (udvikling i råvarepriserne), energipolitik (valg af bestemte energikilder) og lagerstyring (det er billigere at lagre råstoffer end færdige industriprodukter). Desuden skal jernbanegodstransporten for at trives rykke op i "nicher" med større merværdi og øge transportafstandenes gennemsnitlige længde.

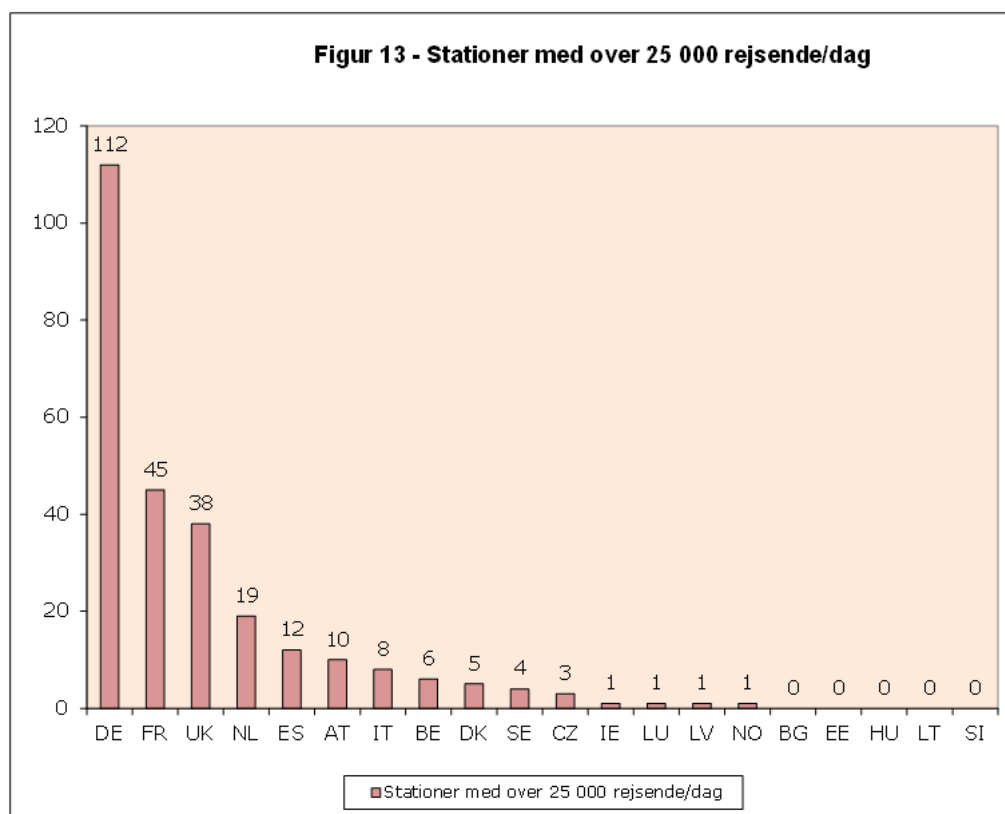
2. UDVIKLING AF DET INDRE MARKED FOR TJENESTER, DER SKAL LEVERES TIL JERNBANEVIRKSOMHEDER

Oplysningerne på dette område er fortsat sporadiske. Denne rapport fokuserer på ejerskabs- og forvaltningsstrukturerne og rapporterer om problemer i forbindelse med adgangen til sådanne faciliteter, der er officielt bekendtgjort.

2.1. Stationer

2.1.1. Stationer i Den Europæiske Union

Der er omkring 22 000 stationer i EU²², hvoraf ca. 250 er "store stationer", der har mere end 25 000 rejsende pr. dag. Betydningen af forstadstjenester, som beforder langt flere passagerer, forklarer, hvorfor nogle små medlemsstater, som f.eks. Nederlandene, har flere store stationer end Spanien og Italien (Luxembourg har f.eks. én stor station). Den kendsgerning, at nogle af de vigtige forstadsnet – men ikke alle – er en del af jernbanenettet, der er omfattet af jernbanedirektiverne, kan også spille en rolle²³. Decentralisering af byerne kan også forklare, hvorfor Tyskland har ca. 112 store stationer mod ca. 45 og 38 i henholdsvis Det Forenede Kongerige og Frankrig (med Paris-Nord som den travleste i Europa).



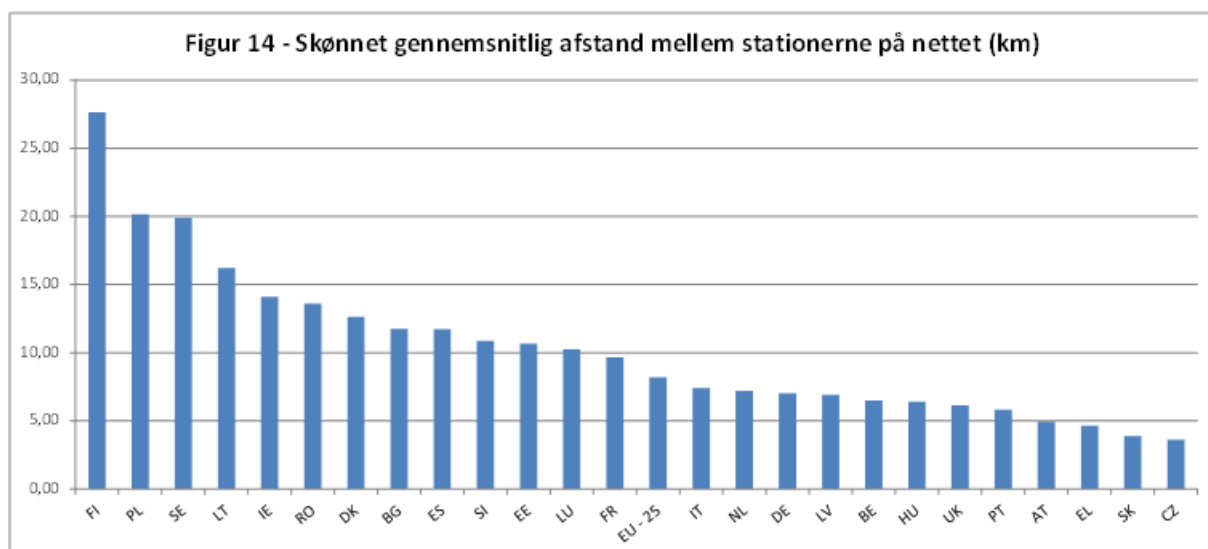
Kilde: RMMS-spørgeskemaer – Bilag 6 til arbejdsdokumentet fra Kommissionens tjenestegrene SWD(2014) 186.

Koncentrationen af stationer på jernbanenettet varierer også fra den ene medlemsstat til den anden. Den gennemsnitlige afstand mellem to stationer på jernbanenettet overstiger ikke

²² Data for Rumænien, Polen, Finland og Portugal foreligger ikke.

²³ Definitionen af denne indikator kan præciseres yderligere i forbindelse med RMMS-gennemførelsesretsakten.

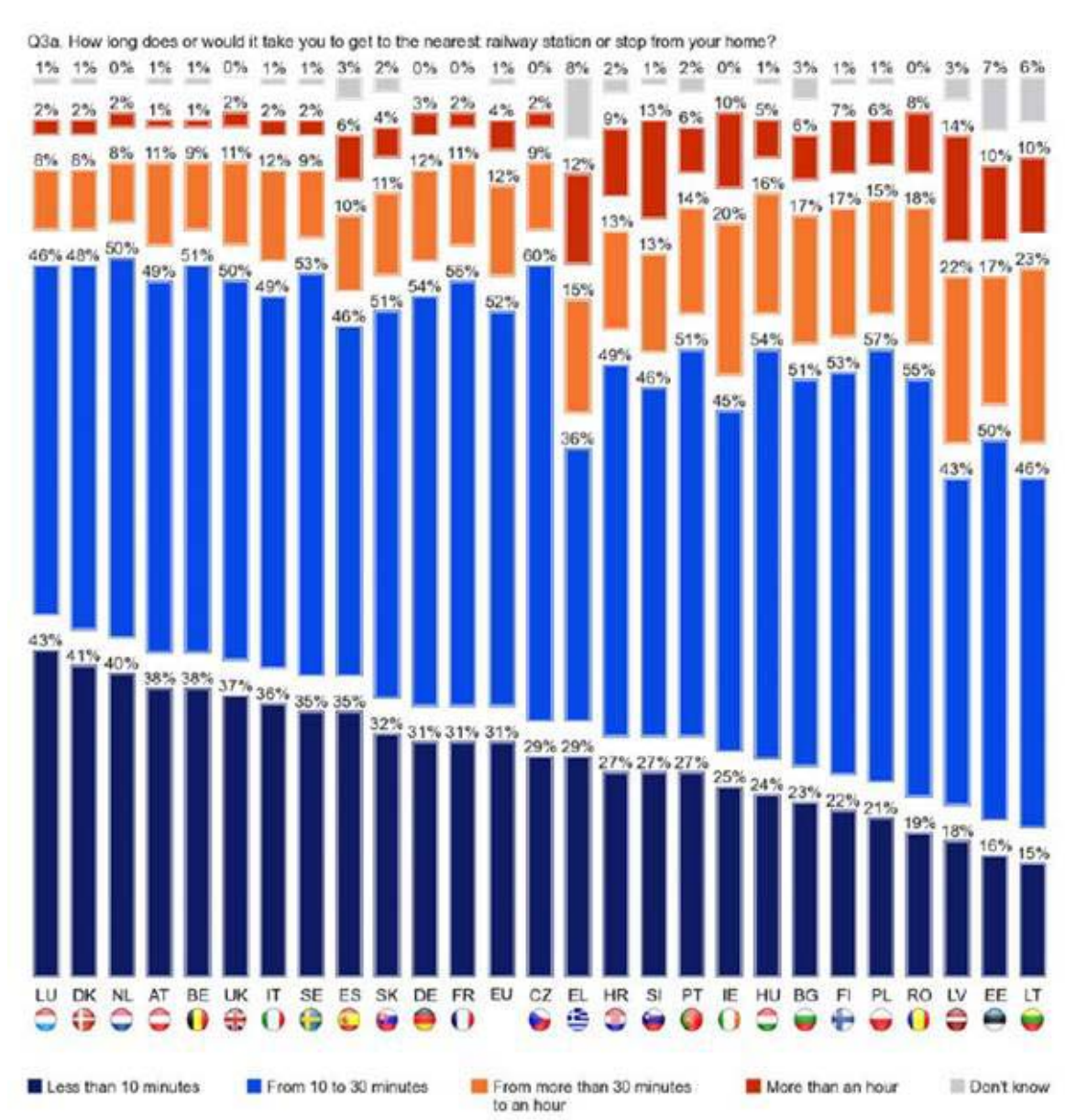
5 kilometer i Tjekkiet, Slovakiet, Grækenland og Østrig. I Finland kan denne afstand dog være på næsten 28 km i gennemsnit.



Kilde: Eurostat, seneste disponible data vedrørende længden af linjer, EIM, CER, infrastrukturforvalternes netvejledninger, antal stationer pr. medlemsstat, som angivet i RMMS-spørgeskemaerne.

Denne indikator betyder ikke, at der nødvendigvis standser tog ved alle disse stationer. Den viser heller ikke den gennemsnitlige afstand for europæiske borgere til den nærmeste station. Den seneste Eurobarometer-måling viser faktisk, at de medlemsstater, hvor den største andel af befolkningen bor mindre end 10 minutter fra den nærmeste station, ikke er dem med den største koncentration af stationer på nettet. Luxembourg og Danmark er de to medlemsstater, hvor denne andel er højest, mens den gennemsnitlige afstand mellem stationerne her ligger over gennemsnittet for EU-25. Derimod ligger andelen af befolkningen i Tjekkiet og Slovakiet, der bor maksimalt 10 minutter fra den nærmeste station, omkring gennemsnittet for EU-25, selvom disse to medlemsstater har den korteste afstand mellem stationerne. Dette tyder på, at der er uoverensstemmelse mellem spredningen af stationer i hele området og befolkningens fordeling.

Figur 14a - Befolkningens transportafstand til den nærmeste station



Kilde: Flash Eurobarometer 382a om europæernes tilfredshed med jernbanetjenester – (telefoninterview med 28 036 EU-borgere over 15 år) – Bilag 7 til arbejdsdokumentet fra Kommissionens tjenestegrene SWD(2014) 186.

2.1.2. Ejerskab og forvaltning

På trods af forskellige strukturer i ejendomsretten til stationerne (jf. tabel 1) er de i de fleste tilfælde stærkt knyttede til den etablerede operatør – enten via de etablerede selskaber (f.eks. Irland og Polen), et datterselskab (f.eks. Tyskland) eller selskabets infrastrukturforvalter (f.eks. Østrig og Italien). I mange tilfælde er der tale om komplekse ordninger for ejendomsretten til stationerne – hvor infrastrukturforvalteren (IF) ejer perronerne, men den etablerede operatør ejer terminalen (f.eks. Frankrig, Nederlandene og Belgien). I andre medlemsstater ejes stationerne af uafhængige infrastrukturforvaltere

(f.eks. Det Forenede Kongerige og Spanien) eller af den nationale forvaltning selv (Portugal, Luxembourg, Slovakiet og Bulgarien).

Tabel 1 – Strukturer for ejerskab af stationer i Europa

	Stationer med over 25 000 rejsende/dag	Stationer med over 10 000 rejsende/dag	Stationer med over 1 000 rejsende/dag	Stationer med under 1 000 rejsende/dag
AT	ÖBB Infra		ÖBB Infra og andre infras. forvalt. (IF)	ÖBB Infra og andre IF
BE	NMBS-SNCB Holding			NMBS-SNCB Holding & Infraabel
BG	ikke relevant	ikke relevant	Nationale regering	
CZ	De fleste stationer ejet af IF, undtagen store stationer ejet af CD (De Tjekkiske Jernbaner)			
DE	DB-Stations & Services AG		DB-Stations & Services AG	
DK	DSB er tilsyneladende ejer			
EE	Eesti Raudtee IF og Edelraudtee IF			
EL	Stationer tilsyneladende ejet af OSE, den græske IF			
ES	Ejerskab uklart. Visse indkøbscentre på stationerne er tilsyneladende ejet af ADIF (på grundlag af årsberetningerne)			
FI	Flere ejere: VR Ltd, Finnish Transport Agency og Senate Properties Co. VR Ltd ejer ca. 40 stationer og lejer billetsalgsfaciliteter på ca. 20 stationer			
FR	RFF ejer perroner og adgang/SNCF ejer passagerterminaler			
HU	Nationale regering	Nationale regering/i.f. (dvs. MAV eller GySEV)		
IE	CIE Holding			
IT	Stationer og terminaler ejes tilsyneladende af Ferrovie dello Stato gennem deres i.f. Rete Ferroviaria Italiana (RFI)			
LT	JSC Lithuanian Railways (LG)			
LU	Nationale regering			
LV	VAS Latvian Railways (AS LDz)			
NL	NS og ProRail (nederlandsk IF)			
PL	PKP (holding)			PKP PLK (polsk IF)
PT	Nationale regering			
RO	CFR			
SE	Et stort antal stationer er tilsyneladende ejet af Jernhusen, et statsjet selskab, der stammer fra opløsningen af SJ			
SI	ikke relevant	ikke relevant	SZ Infrastruktura (slovensk IF)	SZ Infrastruktura (slovensk IF)
SK	Nationale regering			
UK	Network Rail (engelsk IF)			
NO	NSB - Rom Eiendom	JBV (norsk IF)	JBV (norsk IF) og NSB Rom Eiendom	Misc JBV, NSB-Rom Eiendom, delt ejerskab

Kilder: RMMS-spørgeskemaer fra medlemsstaterne, egen søgning efter manglende oplysninger (grå baggrund).

Forvaltningsstrukturer for stationerne er generelt identiske med ejerskabsstrukturerne. I de medlemsstater, hvor den nationale regering ejer stationerne (Bulgarien, Slovakiet, Portugal, Ungarn og Luxembourg), er forvaltningen imidlertid overdraget til infrastrukturforvalteren²⁴. I Frankrig er stationerne på trods af medejerskabet med den franske infrastrukturforvalter RFF fuldstændig forvaltet af den etablerede operatør (SNCF Gares et connexions). Network Rail i Det Forenede Kongerige ejer og driver de 14 største stationer, mens resten ejes af Network Rail, men drives under leasingkontrakt af de vigtigste autoriserede operatører.

Under alle omstændigheder ejes eller forvaltes (i det mindste delvis) stationerne stadig af etablerede jernbaneoperatører i alle medlemsstater undtagen Bulgarien, Portugal, Slovakiet, Spanien og Det Forenede Kongerige.

2.1.3. Jernbanevirksomheders adgang til stationsfaciliteter

Stationer kan udgøre flaskehalse, i særdeleshed hvor vigtige stationer er koncentreret (f.eks. de 8 italienske megastationer eller Paris). NTV, den italienske nytilkomne operatør på højhastighedsstrækningen Rom-Milano, er nødt til at operere fra Rom-Ostiense (i stedet for Termini) og Milano-Porta Garibaldi (i stedet for Centrale). På den anden side kan det også være led i en forretningsstrategi at benytte perifere stationer: Ouigo, lavprisjernbanetjenesten mellem Paris og Lyon har billigere billetpriser og opererer fra Marne-la-Vallée (Eurodisney) i udkanten af Paris.

Etablerede operatørers ejerskab og forvaltning af stationer skaber situationer med mistanke om interessekonflikter eller reelle klager. NTV har indgivet klage til den italienske konkurrencemyndighed og har beskyldt Trenitalia for misbrug af dominerende stilling, blandt andet med hensyn til forvaltningen af reklame på italienske stationer.

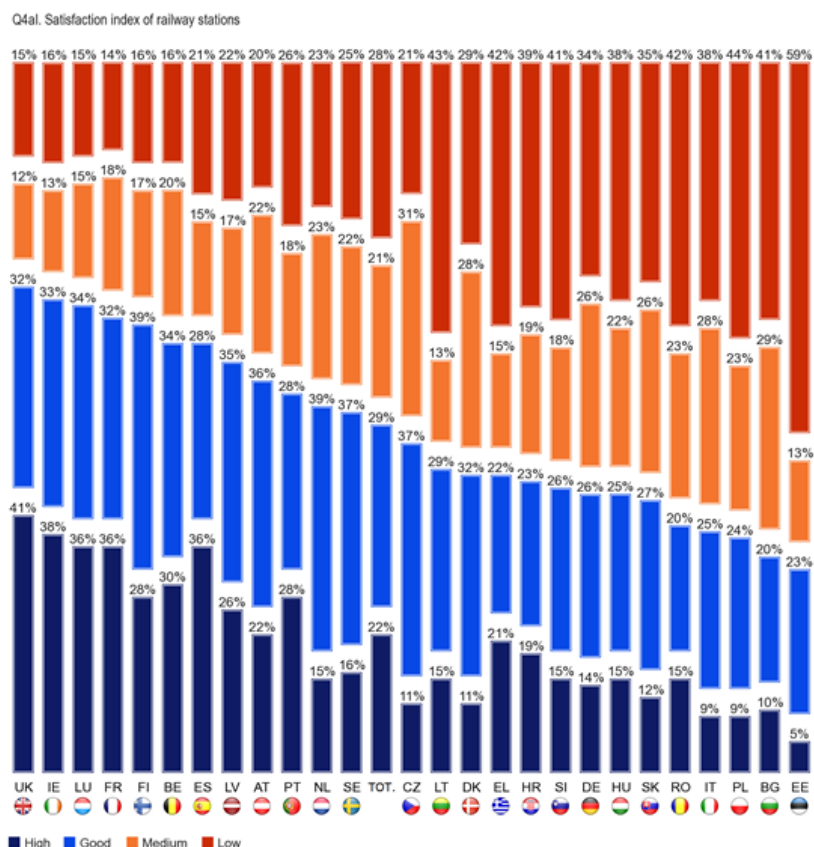
2.1.4. Kvaliteten af tjenester på stationer (herunder tilgængelighed for bevægelseshæmmede)

Europæerne er i gennemsnit ret tilfredse med stationerne (tilfredsheden er steget en smule siden 2011). Flash Eurobarometer-undersøgelsen fra 2013 anslår, at 51 % af europæernes grad af tilfredsheds med stationerne er "høj" eller "god", mens 49 % derimod har "middel" eller "lave" grader af tilfredshed. De højeste grader af tilfredshed med stationerne blev nået i Det Forenede Kongerige (73 %), Irland (71 %) og Luxembourg (70 %). I Tyskland (40 %), Italien (34 %) og Central- og Sydøsteuropa ligger tilfredsheden under gennemsnittet.

²⁴

I Luxembourg er infrastrukturforvalteren en del af den etablerede operatørs selskab.

Figur 15 – Tilfredshedsindeks vedrørende jernbanestationer (2013)

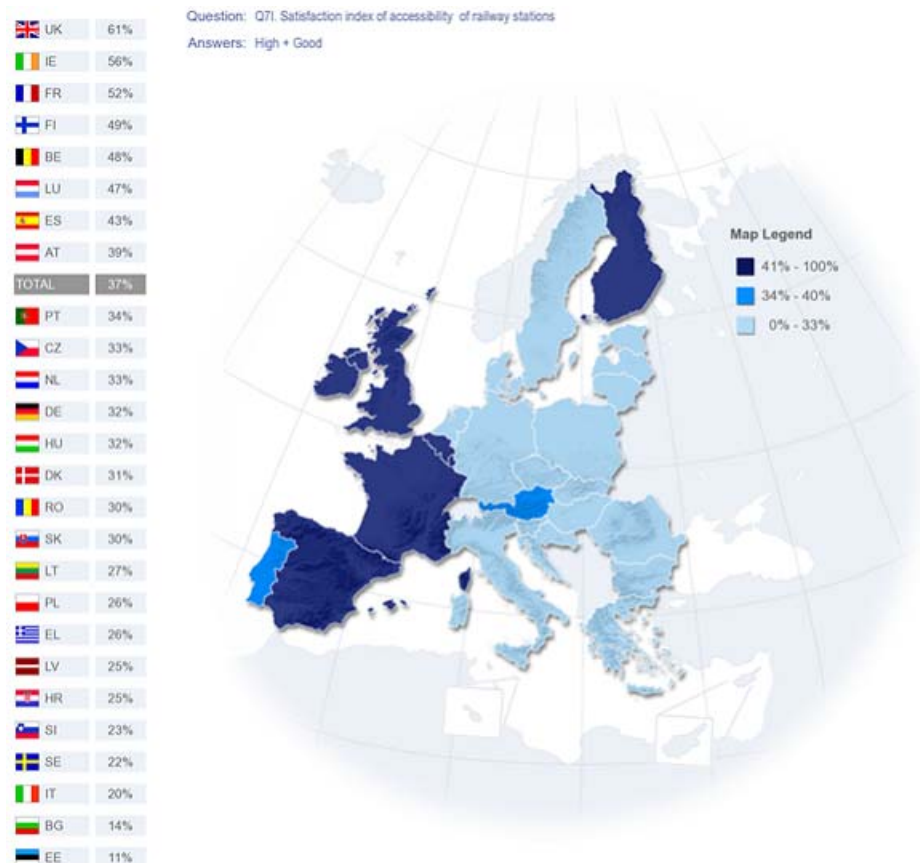


Kilde: Flash Eurobarometer 382a om europæernes tilfredshed med jernbanetjenester – (telefoninterview med 28 036 EU-borgere over 15 år) – Bilag 7 til arbejdsdokumentet fra Kommissionens tjenestegrene SWD(2014) 186.

I henhold til samme undersøgelse er 68 % af europæerne tilfredse med informationen om togets køreplaner, og 67 % finder det let at købe billetter. Europæere er mindre positive med hensyn til renholdelse af stationerne (57 % er tilfredse) og adgang til klagebehandling (37 %). Tilfredsheden med renholdelse af stationerne er højest i Luxembourg, Østrig (80 %) og Det Forenede Kongerige (79 %). I Tyskland, Italien og Central- og Sydøsteuropa ligger tilfredsheden under gennemsnittet.

Kun 37 % af europæerne rapporterer om "høj" eller "god" tilfredshed med alle aspekterne af tilgængeligheden for bevægelseshæmmede personer. Der er størst utilfredshed i Storbritannien (61 %), Irland (56 %) og Frankrig (52 %). I Tyskland, Italien og Central- og Sydøsteuropa ligger tilfredsheden under gennemsnittet.

Figur 16 – Tilfredshedsindeks vedrørende adgang til stationer (2013)



Kilde: Flash Eurobarometer 382a om europæernes tilfredshed med jernbanetjenester – (telefoninterview med 28 036 EU-borgere over 15 år) – Bilag 7 til arbejdsdokumentet fra Kommissionens tjenestegrene SWD(2014) 186.

Mere specifikt er hovedparten af EU's borgere positive over for billetkontorers og billetautomaters tilgængelighed (51 %), men i mindre omfang over for adgangen til perroner (46 %) og vogne (42 %) og endnu mindre over for oplysninger før rejsen om tilgængelighed (39 %) og assistance til bevægelseshæmmede personer (37 %). Graden af utilfredshed er langt højere, når borgerne er direkte berørt (40 % er utilfredse med perroners tilgængelighed og 42 % med jernbanevognes tilgængelighed).

Spørgsmålet om tilgængelighed er afgørende for at forbedre jernbanernes andel af transportmarkedet, især i en tid hvor den europæiske befolkning bliver ældre. 34 % af alle europæere, der aldrig benytter tog, nævnte mindst ét tilgængelighedsproblem som forklaring på, at de ikke gør det. Jernbanesektoren når tilsyneladende ikke ca. 19 % af EU's befolkning på grund af problemer med tilgængeligheden.

2.2. Godsterminaler, rangerbanegårde og lagerfaciliteter

Generelt er godsterminaler, rangerbanegårde og depotspor tilsyneladende for det meste ejet og forvaltet af de etablerede operatørers selskaber (navnlig på vigtige godstransportmarkeder som Tyskland, Østrig, Polen, Litauen og Letland) undtagen i Det Forenede Kongerige og Nederlandene, hvor de overvejende ejes af den uafhængige infrastrukturforvalter. I Portugal, Bulgarien, Luxembourg og Slovakiet er de statsejede, men forvaltes af

infrastrukturforvalteren. Tyskland tegner sig tilsyneladende for størstedelen af de indberettede godsterminaler²⁵.

²⁵ Data for Det Forenede Kongerige, Spanien, Finland, Letland og Belgien er ikke tilgængelige.

Tabel 2 – Ejerskabsstrukturer vedrørende godsterminaler, rangerbanegårde og lagerfaciliteter i Europa

	Gods-terminaler	Rangerbanegårde og togformations-faciliteter	Lager-faciliteter
AT	ÖBB Infra og private	ÖBB Infra	ÖBB Infra og andre IF
BE	-	-	-
BG	Nationale regering	Nationale regering	Nationale regering
CZ	-	-	-
DE	DB Netz AG og andre	DB Netz AG og andre	DB Netz AG og andre
DK	Banedanmark	Banedanmark	Banedanmark
EE	-	Eesti Raudtee IF	-
ES	-	-	-
FI	VR Ltd.	-	-
FR	SNCF Fret	-	-
GR	-	-	-
HU	Nationale regering eller private investorer	Nationale regering/IF (dvs. MAV eller GvSEV)	-
IE	CIE Holding	CIE Holding	CIE Holding
IT	-	-	-
LT	JSC Lithuanian Railways (LG)	JSC Lithuanian Railways (LG)	JSC Lithuanian Railways (LG)
LU	Nationale regering	Nationale regering	Nationale regering
LV	VAS Latvian Railways (AS LDz)	VAS Latvian Railways (AS LDz)	-
NL	ProRail (nederlandsk IF)	ProRail (nederlandsk IF)	ProRail (nederlandsk IF)
PL	Private virksomheder	PKP PLK (polsk IF)	PKP PLK (polsk IF)
PT	Blanding: nationale regering, men også jernbane-føretagender (JF) og andre	Blanding: nationale regering, men også jernbane-føretagender (JF) og andre	Blanding: nationale regering, men også jernbane-føretagender (JF) og andre
RO	Private virksomheder	CFR	Blanding: CFR og private virksomheder
SE	Trafikverket (IF) og private	Trafikverket (IF)	Trafikverket (IF) og private
SI	SZ Infrastruktura (slovensk IF)	SZ Infrastruktura (slovensk IF)	SZ Infrastruktura (slovensk IF)
SK	Nationale regering	Nationale regering	-
UK	Network Rail (engelsk IF)	Network Rail og JF	Network Rail og JF
NO	JBV og Rom Eiendom/NSB AS	-	-

Kilder: RMMS-spørgeskemaer fra medlemsstaterne, egen søgning efter manglende oplysninger (grå baggrund).

2.3. Vedligeholdelsesfaciliteter

Ejerskab af vedligeholdelsesfaciliteter er fortsat i de fleste medlemsstater den etablerede jernbanesammenslutnings ansvar, med Rumænien, Det Forenede Kongerige og Nederlandene som bemærkelsesværdige undtagelser.

Tabel 3 – Ejerskabsstrukturer vedrørende vedligeholdelsesfaciliteter i Europa

	Vedligeholdelses-faciliteter	Vedligeholdelsesfaciliteter (bortset fra højhastighedstog og rullende materiel, der kræver særlige faciliteter)	Andre tekniske faciliteter
AT	ÖBB TS, ÖBB PR, andre jernbane-foretagender (JF)	ÖBB TS, ÖBB PR, andre JF	ÖBB Infra, ÖBB PR, andre JF
BE	-	-	-
BG	Nationale regering	Nationale regering	Nationale regering
CZ	-	-	-
DE	DB JF og andre	DB JF og andre	DB Netz og andre
DK	-	-	-
EE	Eesti Raudtee og ühinenud Depood IF	0	Eesti Raudtee gods og passager JF
EL	-	-	-
ES	-	-	-
FI	VR Ltd.	VR Ltd.	VR Ltd.
FR	SNCF/Matériel	SNCF/Matériel	SNCF/Matériel
HU	Nationale regering/IF (dvs. MAV eller GySEV)	-	Nationale regering
IE	CIE Holding	CIE Holding	CIE Holding
IT	-	-	-
LT	JSC Lithuanian Railways (LG)	-	JSC Lithuanian Railways (LG)
LU	Nationale regering	CFL	Nationale regering
LV	-	-	-
NL	Private virksomheder	Private virksomheder (ProRail ejer sporene)	Private virksomheder (ProRail ejer sporene)
PL	PKP PLK (polsk IF)	PKP PLK (polsk IF)	-
PT	Blanding: nationale regering, men også JF og andre	Blanding: nationale regering, men også JF og andre	Blanding: nationale regering, men også JF og andre
RO	Private virksomheder	Private virksomheder	Flere jernbaneselskaber
SE	Private	Private	Trafikverket og private
SI	SZ - Traction & Technics	SZ - Traction & Technics	SZ - Traction & Technics
SK	-	-	-
UK	Network Rail og JF	Network Rail og JF	Network Rail og JF
NO	NSB	-	NSB

Kilder: RMMS-spørgeskemaer fra medlemsstaterne, egen søgning efter manglende oplysninger (grå baggrund).

2.4. Andre faciliteter: havneadgang, hjælpe- og påfyldningsfaciliteter

De resterende faciliteter er tilsyneladende i mindre grad styret af etablerede jernbanevirksomheder og vidner om en meget større inddragelse af private virksomheder. I Tyskland, Irland, Letland og Litauen er de imidlertid for størstedelens vedkommende knyttet til den etablerede operatør.

Tabel 4 – Ejerskabsstrukturer vedrørende havneadgang, hjælpe- og påfyldningsfaciliteter i Europa

	Maritime og havne-faciliteter	Hjælpe-faciliteter	Påfyldnings-faciliteter
AT	PF	blandet	blandet
BE	-	-	-
BG	-	Nationale regering	Nationale regering
CZ	-	-	-
DE	Andre	DB JF og andre	DB Energie og andre
DK	-	-	-
EE	PF	-	Rullende materiel-virksomheder
EL	-	-	-
ES	-	-	-
FI	-	-	VR Ltd.
FR	-	-	-
HU	Nationale regering/IF (dvs. MAV eller GySEV)	Nationale regering	Nationale regering
IE	-	CIE Holding	CIE Holding
IT	-	-	-
LT	JSC litauiske jernbaner (LG)	JSC litauiske jernbaner (LG)	JSC litauiske jernbaner (LG)
LU	Nationale regering	Nationale regering	Nationale regering
LV	-	VAS lettiske jernbaner (AS LDz)	VAS lettiske jernbaner (AS LDz)
NL	Private virksomheder	-	Prorail
PL	Private virksomheder	-	-
PT	Nationale regering	Blanding: nationale regering, men også JF og andre	Blanding: nationale regering, men også JF og andre
RO	Private virksomheder	Private virksomheder	Flere JF
SE	Private virksomheder	Private virksomheder	Private virksomheder
SI	Privat virksomhed (Luka Koper)	SZ Infrastruktura (slovensk IF)	Privat virksomhed (Petrol d.d.)
SK	-	-	-
UK	Network Rail og JF	Network Rail og JF	Network Rail og JF
NO	-	NSB	JBV og Mantena

Kilder: RMMS-spørgeskemaer fra medlemsstaterne, egen søgning efter manglende oplysninger (grå baggrund).

3. RAMMEBETINGELSER

3.1. Infrastrukturafgifter

De "vigtigste" infrastrukturforvaltere (jf. del 3.2) har skønsmæssigt samlet opkrævet 15,7 mia. EUR i infrastrukturafgifter **fra jernbanevirksomheder**²⁶ i 2012 (en stigning på 3 % i forhold til 2011) på grundlag af regnskaber²⁷. Infrastrukturafgifter udgjorde tilsyneladende 41 % af alle de "vigtigste" infrastrukturforvalteres indtægter (offentlige midler udgjorde tilsyneladende 48 % - jf. del 3.2).

RUBRIK 3 – INFRASTRUKTURAFGIFTER OG JERNBANEMARKEDSSEGMENTER

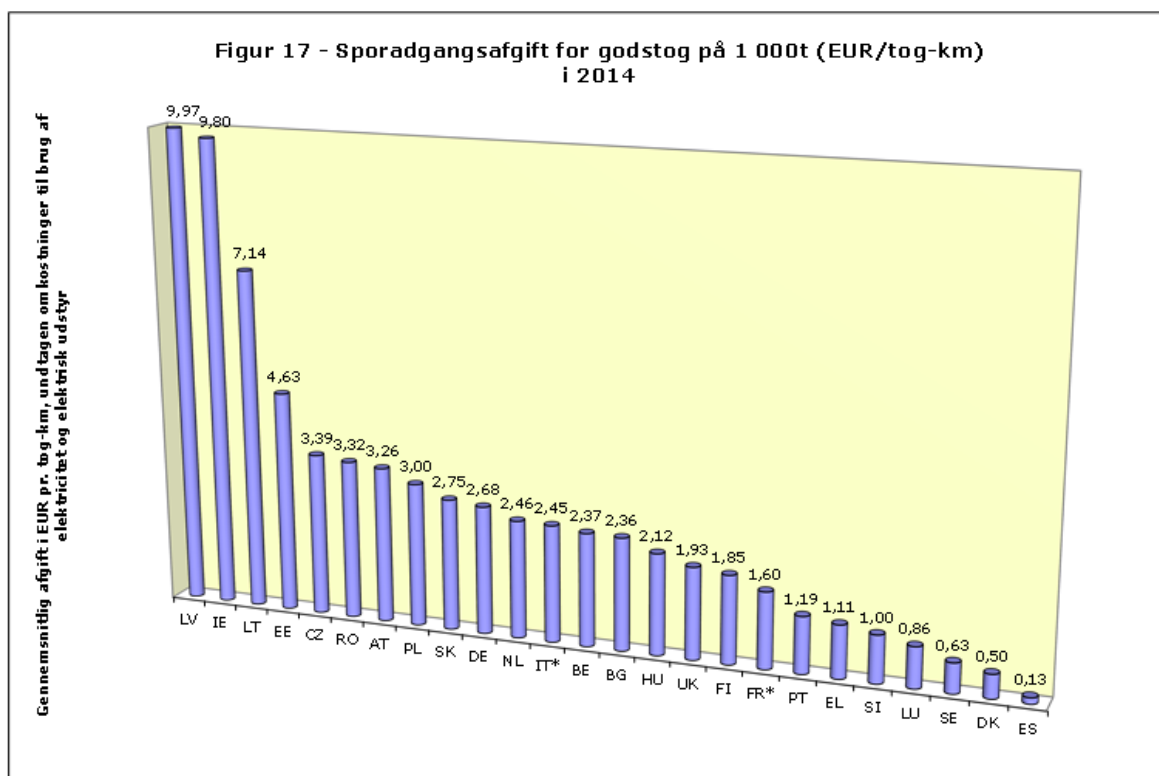
Jernbanevirksomheder betaler "infrastrukturafgifter" til infrastrukturforvalterne (IF) for brugen af jernbaneinfrastruktur. Infrastrukturafgifter påvirker jernbane-godstransport-, intercity- og forstadstjenester forskelligt. Jernbanegodstransport er angiveligt mest følsom over for ændringer af sporadgangsafgifter. Sporadgangsafgifter har indflydelse på omkostningsstrukturen for intercity-tjenester, men kun marginalt på den endelige pris. Endelig er omfanget af sporadgangsafgifter indbygget i den finansielle struktur af jernbanesystemet, hvad angår offentlige serviceforpligtelser (hvis jernbanetakster normalt reguleres under alle omstændigheder).

3.1.1. Infrastrukturafgifter for godstransporttjenester

Som det fremgår af figuren nedenfor, beløber de gennemsnitlige sporadgangsafgifter sig i 2014 for et godstog på 1 000 ton til mellem 1,60 EUR og 3,40 EUR pr. tog-km, undtagen i de baltiske lande og Irland. I de baltiske lande tiltrækker infrastrukturforvalterne en væsentlig omlandstrafik fra Rusland, som opererer over meget lange afstande, og som har en højere gennemsnitlig togvægt. Net i Europas periferi har ofte meget lave eller, for Irlands vedkommende, meget høje afgifter. Det samme gælder for de mindste net, hvor grænseovergangsproblemer er almindeligt udbredte, og godstog derfor ikke kan betale høje afgifter.

²⁶ I nogle medlemsstater er det vanskeligt at skelne mellem offentlige midler og infrastrukturafgifter. I Frankrig betaler regionerne selv jernbanetjenesternes såkaldte "*redevance d'accès*" (adgangsafgift) i henhold til forpligtelser til offentlig tjeneste, som de køber fra SNCF. For at kunne kortlægge de finansielle strømme fra jernbanevirksomheder til infrastrukturforvaltere er betalingen af *redevance d'accès* blevet sidestillet med et tilskud.

²⁷ Finansielle konti kan afvige fra forskriftsmæssige regnskaber, der falder ind under nationale reguleringsmyndigheders tilsyn.



Kilde: RMMS-spørgeskemaer - data for Norge foreligger ikke. *= Data for Frankrig og Italien vedrører 2013, da disse medlemsstater ikke indgav data for 2014. – Bilag 8 til arbejdsdokumentet fra Kommissionens tjenestegrene SWD(2014) 186.

Selvom jernbanegodstransport angiveligt har vanskeligt ved at bære "høje priser" på grund af sine begrænsede margener, betaler godstog tilsyneladende mere for sporadgang end persontog - medianen af alle medlemsstaternes **gennemsnitlige sporadgangsafgifter for godstransport er højere end for intercity- og forstads tjenester**²⁸, selv når Irland og Baltikum ikke tages med i beregningen²⁹. Endelig er det interessant at bemærke, at helt separate net generelt har lavere infrastrukturafgifter³⁰.

De indberettede sporadgangsafgifter for gods for 2014 er faldet i Bulgarien (-36 %), Tjekkiet (-7 %) og Nederlandene (-1 %) og er forblevet stabile i 8 medlemsstater (og er dermed i realiteten faldende³¹). På den anden side er de steget væsentligt i Polen (+13 %) og Sverige (+6,8 %). Med undtagelse af Polen og de baltiske landes net fortsætter en vis udligning af afgifter i medlemsstaterne.

²⁸ Medianen for de gennemsnitlige sporadgangsafgifter i medlemsstaterne for godstog på 1 000 ton er 2,31 EUR mod 1,81 EUR og 1,30 EUR for henholdsvis intercity- og forstads tjenester.

²⁹ Såfremt de gennemsnitlige sporadgangsafgifter for godstransport for de 4 "dyrere" net (de baltiske lande og Irland) fratrækkes, nedbringes medianen for godstransport til 2,12 EUR (mod 1,51 EUR og 1,29 EUR for henholdsvis intercity- og forstads trafik), og afvigelsen mindskes til 0,98 EUR (hvilket igen er mindre end for forstads- og intercitytog).

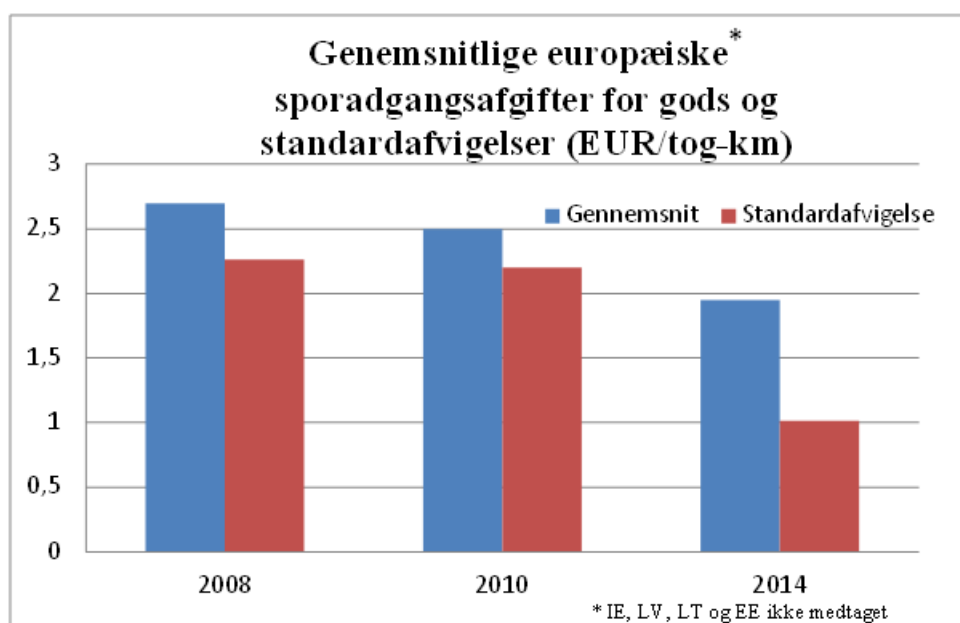
³⁰ Medianen for sporadgangsafgifter for godstransport for helt separate net (BG, CZ, DK, EE, ES, FI, GR, NL, RO, SE, SK og UK) var 1,93 EUR/tog-km i forhold til andre net. Medianen lå således på en 10.-plads mod en 15.-plads til andre net. De vigtigste undtagelser er LU og SI, som har lave sporadgangsafgifter for godstransport.

³¹ Danmark, Spanien, Finland, Ungarn, Luxembourg, Letland, Rumænien og Slovakiet – alle disse medlemsstater har haft inflation på grundlag af den 12-måneders inflationsrate i november 2013. I Grækenland er den stabile sporadgang, der er baseret på samme indikator, faktisk steget på grund af deflation (-0,7 % inflation).

I nogle tilfælde er stigningerne afgrænset til visse specifikke segmenter: I Tyskland steg sporadgangsafgifter for fødelinjer i forbindelse med øget overbelastning for godstog med hastigheder mellem 50-100 km/t med 12 %, selvom den gennemsnitlige sporadgangsafgift for godstransport tilsyneladende kun er steget med 2 % (og dermed i tråd med inflationen) i 2014 i forhold til 2013.

En sammenligning af udviklingen af den gennemsnitlige europæiske³² sporadgangsafgift for godstransport tyder på et støt fald i de seneste år (-28 % mellem 2008 og 2014). Mere interessant er det, at standardafvigelsen – det vil sige værdierne spredning fra gennemsnittet – faldt fra 2,26 til blot 1. De forskellige nationale sporadgangsafgifter konvergerer tilsyneladende med andre ord i højere grad i retning mod det europæiske gennemsnit, hvilket er nyttigt i forbindelse med udviklingen af et fælles europæisk jernbaneområde for godstransporten, med ikke alene lavere, men også standardiserede afgifter.

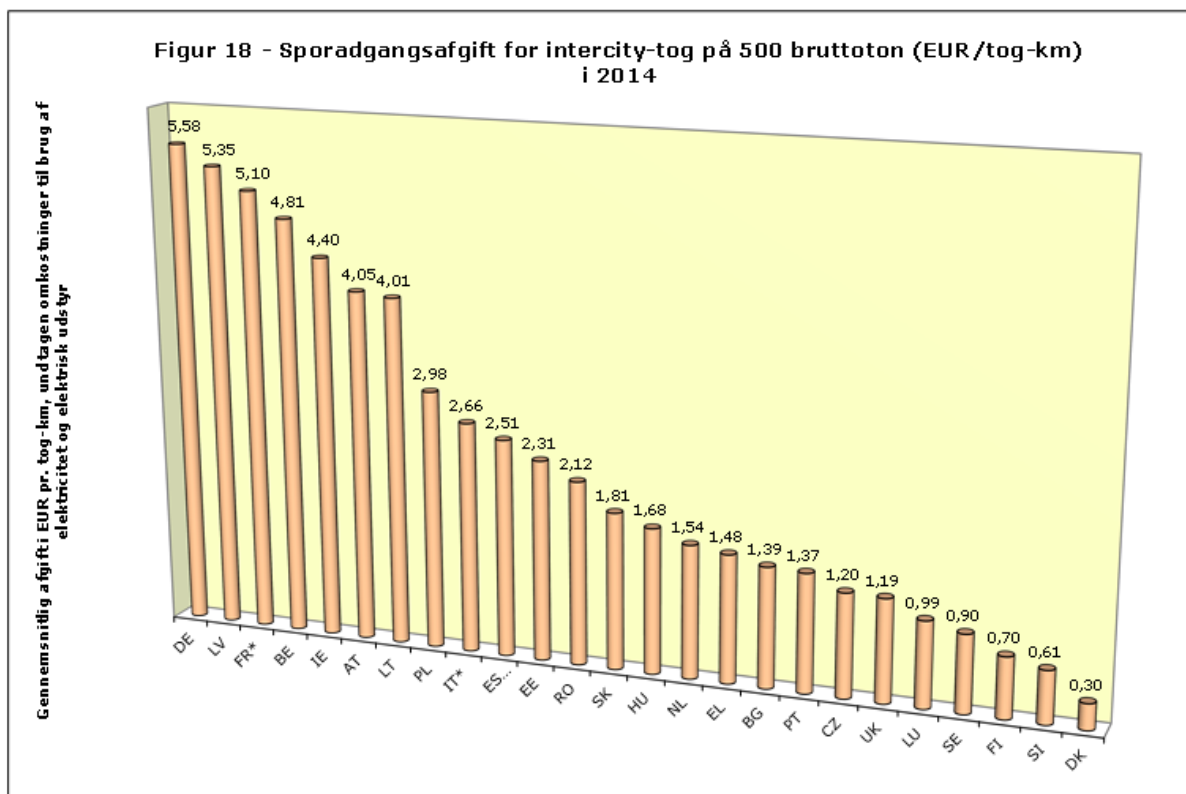
Figur 17a – Konvergens i sporadgangsafgifter for godstransport



3.1.2. *Infrastrukturafgifter for intercity-tjenester*

Som det fremgår af figuren herunder, varierer de gennemsnitlige sporadgangsafgifter i 2014 for et intercitytog på 500 ton også væsentligt: Kørsel med et intercitytog i Tyskland eller Frankrig (og Belgien) koster gennemsnitligt det dobbelte af, hvad det koster i Italien og Spanien (som også har højhastighedsnet) og 5 gange så meget som i Det Forenede Kongerige, Tjekkiet og Sverige. Net med højhastighedsstrækninger (BE, DE, FR, AT, IT, ES) findes i den "dyre" ende af skalaen sammen med Baltikum og Irland.

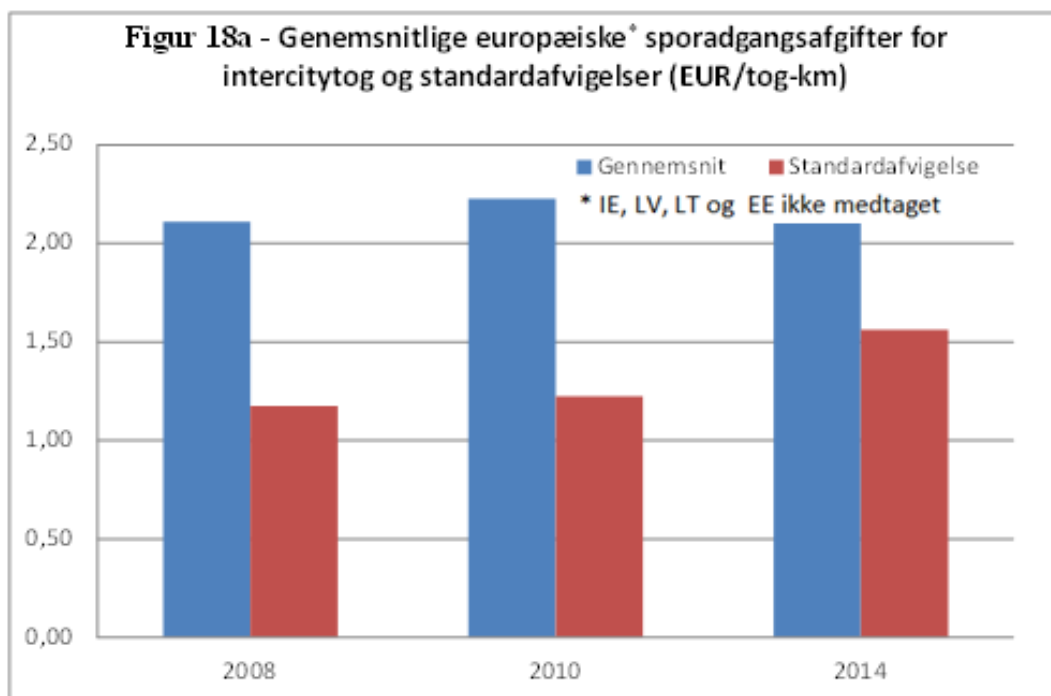
³² Irland og de baltiske lande er ikke medtaget i beregningen, da de er isolerede fra resten af det europæiske net. Alle oplysninger stammer fra RMMS-spørgeskemaerne.



Kilde: RMMS-spørgeskemaer. *= Data for Frankrig og Italien vedrører 2013, da disse medlemsstater ikke leverede data for 2014. **= Spanien: gennemsnitlig sporadgangsafgift for højhastighedstog, der kører på net med hastighedsbegrænsninger på 260 km/t – Data for Norge ikke tilgængelige – Bilag 8 til arbejdsdokumentet fra Kommissionens tjenestegrene SWD(2014) 186.

De indberettede sporadgangsafgifter for intercitytog for 2014 er steget i flere medlemsstater – navnlig i Polen (+43 %), Østrig (+23 %), Spanien (+14 %) og Sverige (+8,4 %, dog fra et meget lavt niveau). I Østrig er forhøjelsen på 23 % baseret på et højhastighedstillæg, der blev afvist af den østrigske tilsynsmyndighed den 27. september 2013 efter en klage fra den nytilkomne operatør Westbahn, men som nu er anket af ÖBB Infrastruktur til den østrigske øverste forvaltningsdomstol.

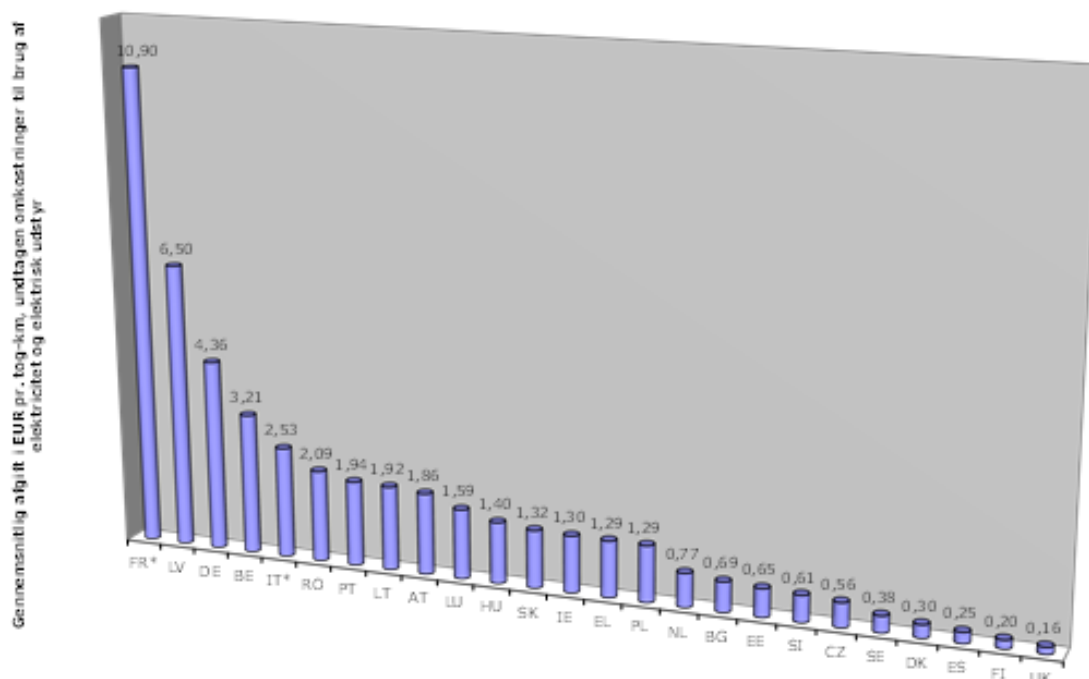
Endelig er sporadgangsafgifterne for intercitytog, for så vidt angår udviklingen i disse afgifter, forblevet stabile, men spredningen af dem er øget.



3.1.3. *Infrastrukturafgifter for forstadstjenester*

Som det fremgår af figuren nedenfor, er de gennemsnitlige sporadgangsafgifter i 2014 for et forstadstog på 140 ton skævvredet. Sporadgangsafgifter for franske forstadstog lå i 2013 på over 10 EUR/tog-km, mens de i 20 medlemsstater alle er under 2 EUR/tog-km. Sporadgangsafgifter for tyske forstadstog ligger også betydeligt over de fleste medlemsstaters (men i Frankrig er de dobbelt så høje som de tyske). Denne situation afspejler strukturen i finansieringen af jernbaner i Frankrig (hvor regioner betaler sporadgangsafgifter for regionaltoget i henhold til forpligtelser til offentlig tjeneste direkte til infrastrukturforvalteren, som til gengæld betaler hovedjernbanevirksomheden SNCF for at yde vedligeholdelsestjenester på infrastrukturen), og Tyskland (hvor de regionale myndigheder yder støtte til forpligtelserne til offentlig tjeneste, som omfatter midler til at betale sporadgangsafgifter). Tilsvarende er sporadgangsafgifter for forstadsjernbanetjenester lavest i Det Forenede Kongerige og Finland.

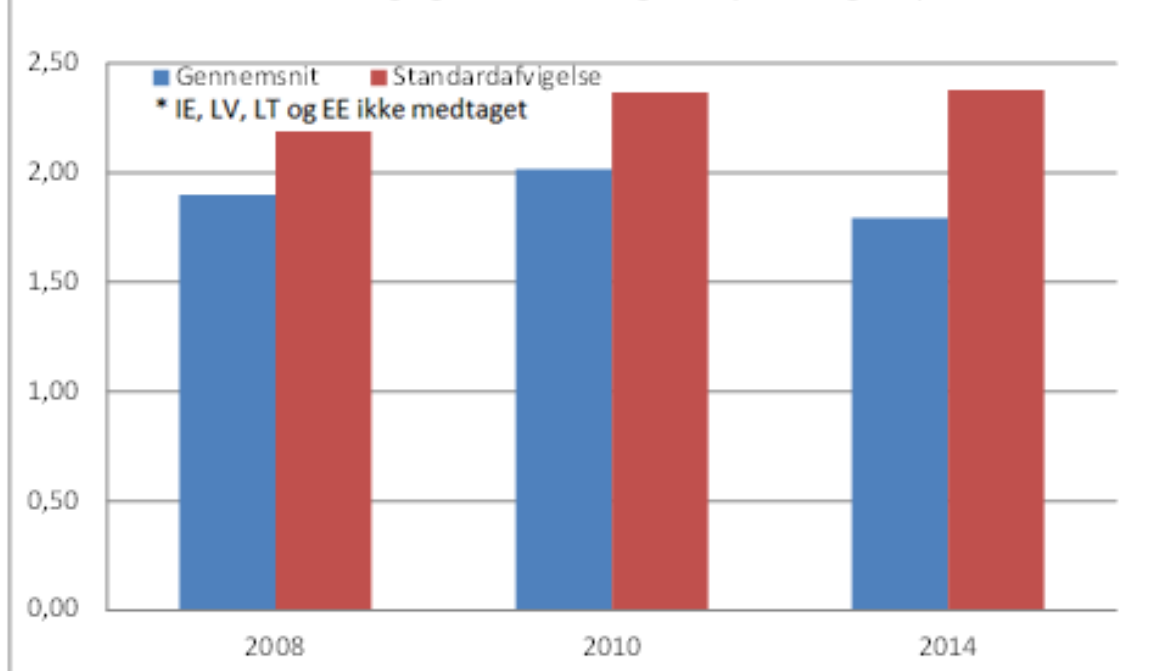
Figur 19 - Sporadgangsafgift for forstadstog på 140 bruttoton (EUR/tog-km) i 2014



Kilde: RMMS-spørgeskemaer. Data for Norge ikke tilgængelige. *= Data for Frankrig og Italien vedrører 2013, da disse medlemsstater ikke fremlagde data for 2014 – Bilag 8 til arbejdsdokumentet fra Kommissionens tjenestegrene SWD(2014) 186.

Hvad angår sporadgangsafgifter for forstadstrafik, er de tilsyneladende forblevet stabile (et mindre fald), men spredningen af dem er øget.

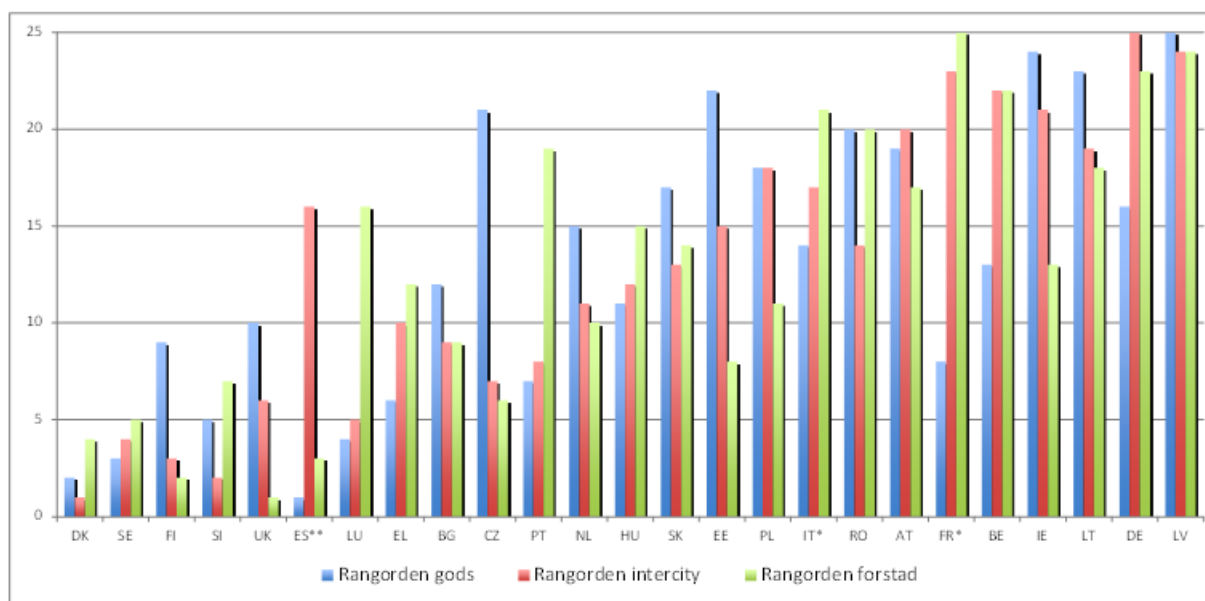
Figur 19a - Gennemsnitlige europæiske* sporadgangsafgifter for forstadstog og standardafvigelser (EUR/tog-km)



3.1.4. Infrastrukturafgifter – generel rangorden

Samlet set er sporadgangsafgifterne lavest i Danmark og Sverige og højest i Tyskland, der har det mest benyttede net i Europa, samt Estland, Letland og Litauen, der har jernbanenet, der er temmelig isolerede fra Europas midte³³. For bedre at afspejle markedsstrukturen kan det være relevant og nødvendigt i fremtiden at forbedre denne analyse og skelne mellem regionale intercity-tjenester og højhastighedstjenester (i stedet for at foretage en samlet analyse af intercitytog). Sidst, men ikke mindst, skal den omstændighed, at nogle medlemsstater er godt placerede, hvad angår lave afgifter, analyseres med fornøden omhu – medlemsstaterne er i henhold til direktiv 2012/34/EU forpligtede til at finansiere deres infrastruktur i fornødent omfang (lave sporadgangsafgifter forklarer, hvorfor Det Forenede Kongerige vælger væsentlige investeringstilskud).

Figur 20 – Laveste sporadgangsafgifter – rangorden for de 3 segmenter



Kilde: RMMS-spørgeskemaer - Data for Norge ikke tilgængelige. *= Data for Frankrig og Italien vedrører 2013, da disse medlemsstater ikke indgav data for 2014. **= Spanien: gennemsnitlig sporadgangsafgift for højhastighedstog, der kører på jernbanenettet med en hastighedsbegrænsning på 260 km/t.

Infrastrukturafgifter er tilsyneladende forbundet med 3 vigtige problemer:

- Vigtige transitnet placeret i midten af det europæiske jernbanesystem, eller net, der befordrer omlandtrafik, opkræver højere afgifter end mindre og perifere net. Denne situation ses for både gods- og passagertransport. Det hæmmer integrationen af de nationale jernbanesystemer, hvorved de høje omkostninger ved interoperabilitet forværrer betingelserne for trafik på tværs af grænserne.
- Sporadgangsafgifter i den østlige del af EU forbliver højere for godstrafik end for (forstads-) personbefordring, hvilket ud fra et økonomisk synspunkt tyder på en utilstrækkelig kompensation for tjenester i henhold til offentlige serviceforpligtelser, hvorved infrastrukturforvalterne kunne dække det deraf følgende indtægtstab ved hjælp af højere afgifter for godstransporttjenester. Som følge heraf kan godstogstransporten blive

³³ I gennemsnit ligger Danmark som næstbilligste jernbanenet (Sverige 4.-billigste), hvorimod Letland samlet set indtager 24.-pladsen som det dyreste (og Tyskland ligger som det 21.-billigste eller 4.-dyreste).

mindre konkurrencedygtig end vejtransport, og jernbanevirksomhederne kan ikke tilvejebringe de midler, de skal bruge for at forny deres vognpark.

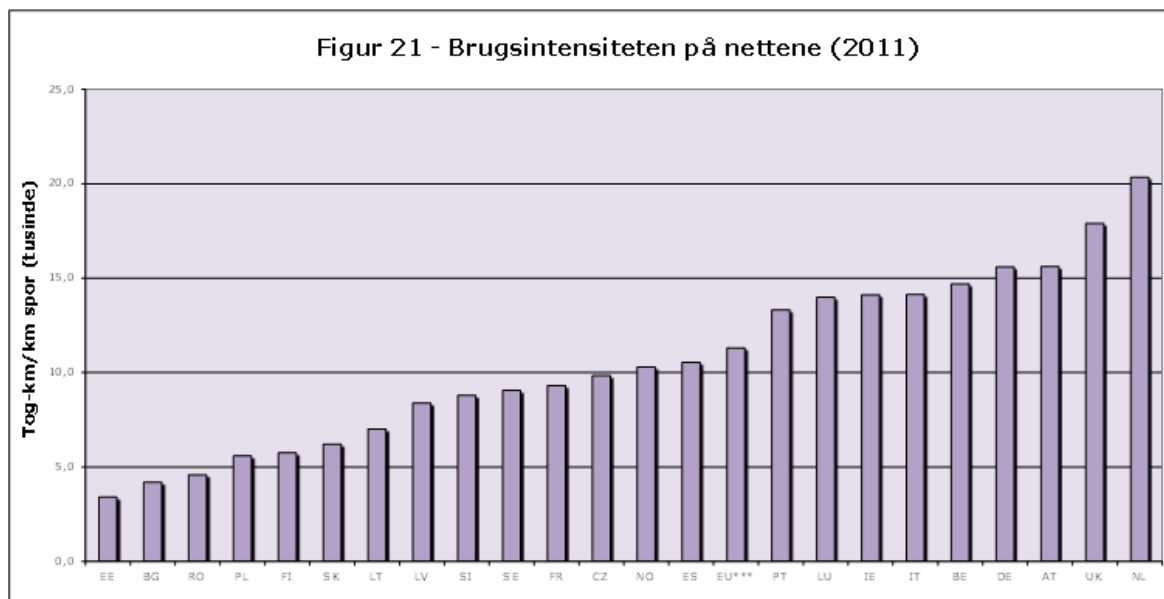
Endelig har det ikke været muligt at drage fordel af anmodninger om data med hensyn til stations- og facilitetsafgifter, kørestrøm og diesel, da medlemsstaternes dataindsamling har været temmelig sporadisk. Stations- og terminalafgifter ville kunne dække en betydelig del af de samlede infrastrukturafgifter, hvor tog kører over korte afstande og standser hyppigt. I nogle medlemsstater tegner de sig for mere end halvdelen af de samlede infrastrukturudgifter. Markedssegmenter, der kræver intensiv brug af faciliteter, såsom regionale passagertog med åben adgang og enkeltvognstransport, viser det mindst intensive konkurrenceniveau.

3.2. Kapacitetstildeling

RUBRIK 4 – KAPACITETSTILDELING

Infrastrukturforvalterne tildeler hvert år ruteadgangsrettigheder til jernbanevirksomheder på grundlag af de anmodninger, som sidstnævnte har foretaget. Infrastrukturforvalterne får også *ad hoc*-adgangsansøgninger, navnlig fra godstransportvirksomheder, som ikke kan forudsige deres tjenesteydelser et år i forvejen. Ruteadgangsansøgninger kan afvises, hvis nettet er overbelastet.

Produktiviteten på jernbanespor varierer fra medlemsstat til medlemsstat: I den ene ende af spektret findes de tætte net i Nederlandene og Det Forenede Kongerige, der er under stærkt pres fra pendlertjenesterne, efterfulgt af Tyskland, Østrig og Belgien, og i den anden ende det relativt underudnyttede jernbanenet i Baltikum og det sydøstlige Europa. Der er fire gange flere tog-km pr. km spor³⁴ i Nederlandene end i Bulgarien, Rumænien og Estland.



Kilde: Eurostat, UIC, RMMS (Bulgarien) – Bilag 9 til arbejdsdokumentet fra Kommissionens tjenestegrene SWD(2014) 186.

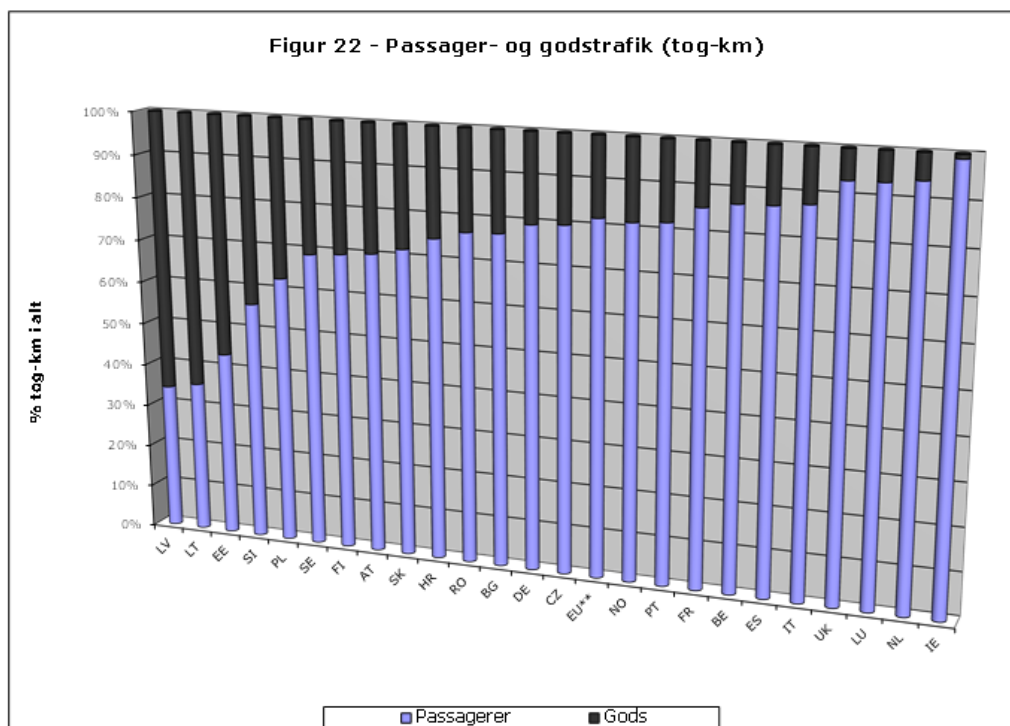
³⁴ Denne beregning omfatter spor, der forvaltes af UIC-medlemmer, mens andre spor, navnlig de såkaldte "industrispor", ikke er medtaget i denne beregning.

RUBRIK 5 – OVERBELASTNING AF JERNBANEINFRASTRUKTUR

Tjenester under forpligtelserne til offentlig tjeneste har generelt forudbestilt ruteadgang, da de kræver meget hyppige frekvenser hele dagen (navnlig forstadstog). Højhastighedstog kører (næsten altid) i specialiseret infrastruktur og standser generelt kun i større byområder. Godstog kører i mange tilfælde med ruteadgang, der tildeles på *ad hoc*-basis.

For hver jernbanestrækning er der et teoretisk maksimalt antal tog ("maksimal kapacitet"). Imidlertid er forskellen mellem den reelle kapacitet og den teoretiske kapacitet resultatet af en række afvejninger af modstridende hensyn, såsom vedligeholdelsesarbejde, standsningsmønstre, konflikter mellem bevægelser ved skiftestationer (tog ved sporskifter), forskellige blandinger af rullende materiel og begrænsninger, der skyldes forhold uden for ruten. Jernbanenettens form spiller også en vigtig rolle: Tog kan lettere omdirigeres på net, der er vævet ind i hinanden (f.eks. Tyskland) end i stjerneformede net (f.eks. Frankrig og Spanien).

De europæiske jernbanenet benyttes overvejende af persontog, (78 % af alle tog-km), selvom der er forskel mellem medlemsstaterne med hensyn til typer af tjenester. Togdriften på de intensivt udnyttede net i Det Forenede Kongerige og Nederlandene samt i Irland og Luxembourg består for det meste af persontog. Tog i de relativt underudnyttede net i de baltiske lande er som oftest godstog.



Kilde: Eurostat, DB, ISTAT, INSEE – Situationen i 2011. **EU-gennemsnit med undtagelse af DK, HU og GR, for hvilke der ikke foreligger data.

Kun 5 medlemsstater (Tyskland, Danmark, Nederlandene, Rumænien og Det Forenede Kongerige) og Norge har erklæret en del af deres infrastruktur "overbelastet" i henhold til deres svar i RMMS-spørgeskemaet. I alt 1 324 km banenet³⁵ (0,6 % af hele EU's net) er blevet erklæret for overbelastet, og den største flaskehals i absolutte tal findes tilsyneladende i Tyskland (399 km), men Danmark og Rumænien har betydelige flaskehalse.

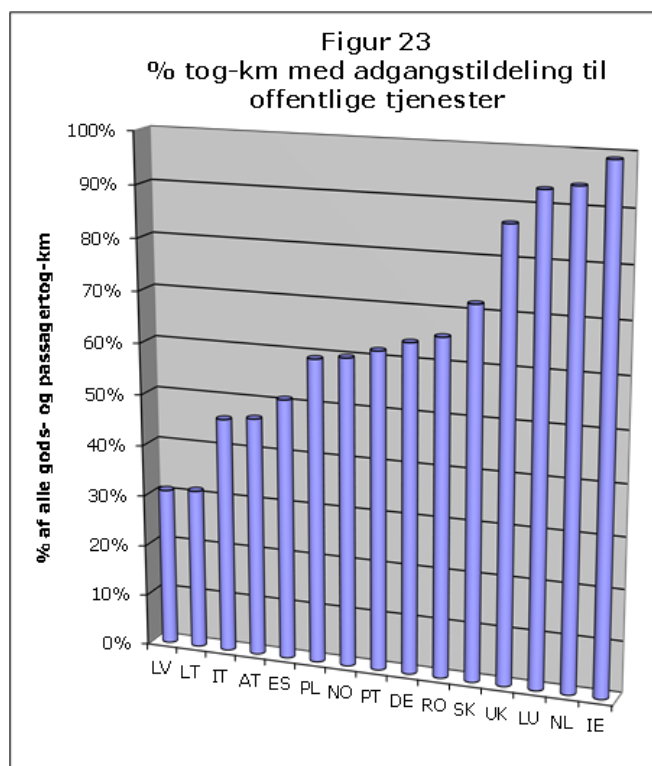
³⁵ Overbelastningserklæringer: Det Forenede Kongerige 551 km, Tyskland 399 km, Rumænien 170 km, Norge 70 km og Nederlandene 47 km.

De fleste medlemsstater har valgt prioriteringen af offentlige tjenester (jf. tabel 5), tjenesteydelser med direkte værdi for samfundet og højfrekvenstjenesteydelser – som ofte i praksis hovedsagelig dækker pendlertjenester. EU's markedsadgangslovgivning giver mulighed for at prioritere ruteadgangstildelinger til gavn for tjenester med merværdi for samfundet, offentlige forsyningspligtigtjenester og internationale jernbanegodstransporttjenester). Frankrig har ikke rapporteret om prioritering af jernbanetjenester i forbindelse med RMMS. Denne prioritering dækker mere end 85 % af alle tog-km i Nederlandene, Det Forenede Kongerige, Luxembourg og Irland (jf. figur 23).

Tabel 5 – Prioriteringstyper vedrørende ruteadgangstildeling

	Offentlige tjenester/værdi for samfundet/høj frekvens > andre tjenester	Passagerer > gods	Internationale passagerer > nationale passagerer	Andet
AT	x			
BE		x		
BG		x		
CZ	ikke relevant	ikke relevant	ikke relevant	
DE	x			
DK	x			
EE	ikke relevant	ikke relevant	ikke relevant	
EL	0	0	0	
ES	x			
FI	x			
FR	0	0	0	
HU	0	0	0	
IE	x	x		
IT	x			
LT			x	
LU	x			
LV	x			
NL	x			
NO	x			Int. gods har 2. prioritet
PL	x			
PT	x			
RO	x			Int. gods har 2. prioritet
SE	ikke relevant	ikke relevant	ikke relevant	
SI	ikke relevant	ikke relevant	ikke relevant	
SK	x			
UK	x			

Kilde: RMMS-spørgeskemaer.



Kilde: RMMS-spørgeskemaer.

Endelig tyder et første forsøg på at gøre status over mængden af afviste ruteadgange på, at Frankrig (4,1 %) og Polen (1,3 %) tegner sig for det største antal ruteadgangsafslag. I Frankrig, som ikke har etableret prioritering af tjenester, vedrørte de fleste afslag rent faktisk lokale og regionale tjenester (2,3 % af alle ruteadgangsansøgninger til lokale og regionale tjenester, som tegnede sig for 42 % af alle afslag), men det segment, der er hårdest ramt, er den nationale og internationale godsbefordring (henholdsvis 18 % og 13 % ruteadgangsafslag). Der er også indberettet ruteadgangsafslag i Tyskland, Nederlandene, Norge og Ungarn (alle under 0,1 %).

3.3. Investeringer i infrastruktur

De samlede indberettede **statstilskud til jernbaneinfrastrukturforvaltere** varierer i henhold til forskellige kilder, som skønnet kan baseres på (infrastrukturforvalternes finansielle konti, resultattavle for statsstøtte og RMMS-spørgeskema om erstatning for flerårige kontrakter), og hullerne i dataserier, men beløber sig alt i alt til ca. 18-21 mia. EUR i 2012.

Alle undtagen 7 medlemsstater (AT, CZ, EE, FI, GR, LV og PL) har indgået flerårige kontrakter med deres infrastrukturforvaltere. Sådanne kontrakter dækker et beløb svarende til 73 % af hele EU's jernbaneinfrastruktur, og de gælder i gennemsnit i 5 år (i Spanien i 2 år, mens den flerårige kontrakt i Luxembourg løber helt til 2024). Der findes en bred vifte af resultatindikatorer. Det er interessant at bemærke, at flere medlemsstater i Central- og Sydøsteuropa anvender "togets hastighed" som resultatincitament, hvorimod mange overbelastede net (Nederlandene, Tyskland og Belgien) anvender punktlighed eller forsinkelser som resultatindikatorer.

Som vist i bilag 10b i arbejdsdokumentet fra Kommissionens tjenestegrene SWD(2014) 186 til denne rapport er der, for så vidt angår investeringer i nettet, tilsyneladende investeret lidt under **29 mia. EUR** i det konventionelle net i 2012 (ca. 7 % mere end i 2011) og

ca. **34,5 mia. EUR** i hele banenettet (herunder højhastighedsnet). For så vidt angår det konventionelle net er andelen af **vedligeholdelse** (29 %), **forbedring** (36 %) og **fornyelse** (35 %) tilsyneladende stort set lige store i 2012 (lidt mindre i 2011, hvor fornyelse nåede op på 39 %).

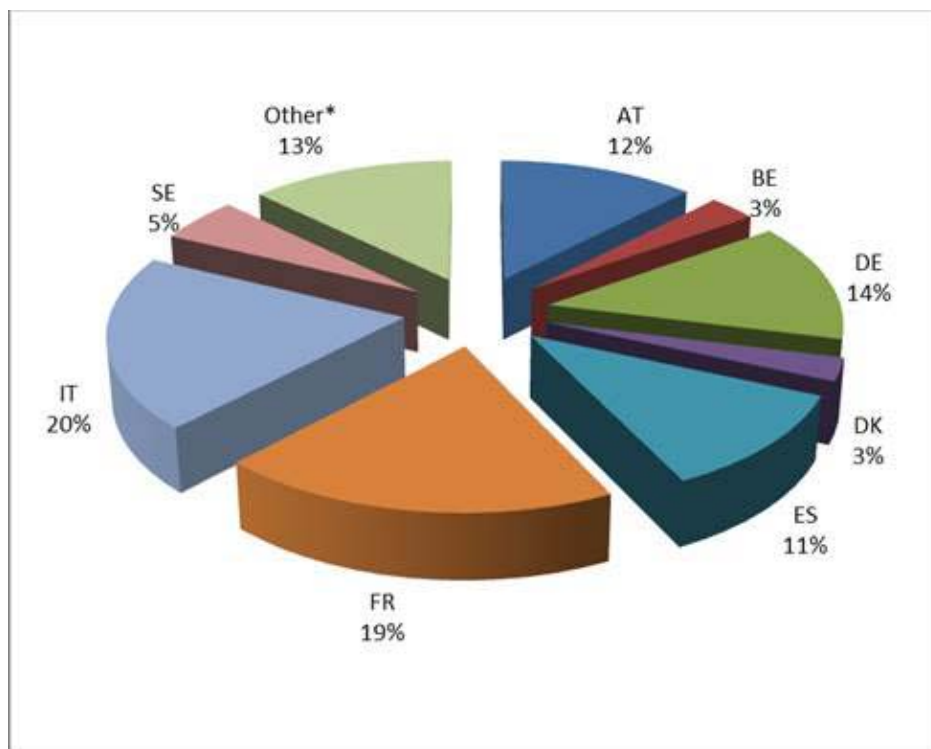
RUBRIK 6 – VEDLIGEHOLDELSE, FORBEDRING OG FORNYELSE

Der er forskellige definitioner på "vedligeholdelse", "forbedring" og "fornyelse". Imidlertid dækker "forbedring" stort set generelt udvidelsen og moderniseringen af infrastruktur ved hjælp af f.eks. nye teknologier (f.eks. ERTMS, der erstatter jernbaneoverskæringer med baneunderføringer eller overføringer); "fornyelse" omfatter udskiftningen af aktiver, der fører infrastrukturen tilbage til den stand, den var i fra ny (f.eks. erstatning af sveller, ballast eller skinner, reparation af en bro), og "vedligeholdelse" henviser til handlinger, der sikrer funktionen og forlænger eksisterende aktivers levetid (f.eks. slibning, stampning, beskæring af træer og buske langs banelegemet).

Endelig beløb jernbanerelaterede projekter finansieret med EU-midler, enten under TEN-T eller strukturfonde og Samhørighedsfonden, sig til ca. **22 mia. EUR** i perioden 2007-2013, hvilket udgør ca. **3 mia. EUR om året**, som er ca. 2 % af EU's årlige budget.

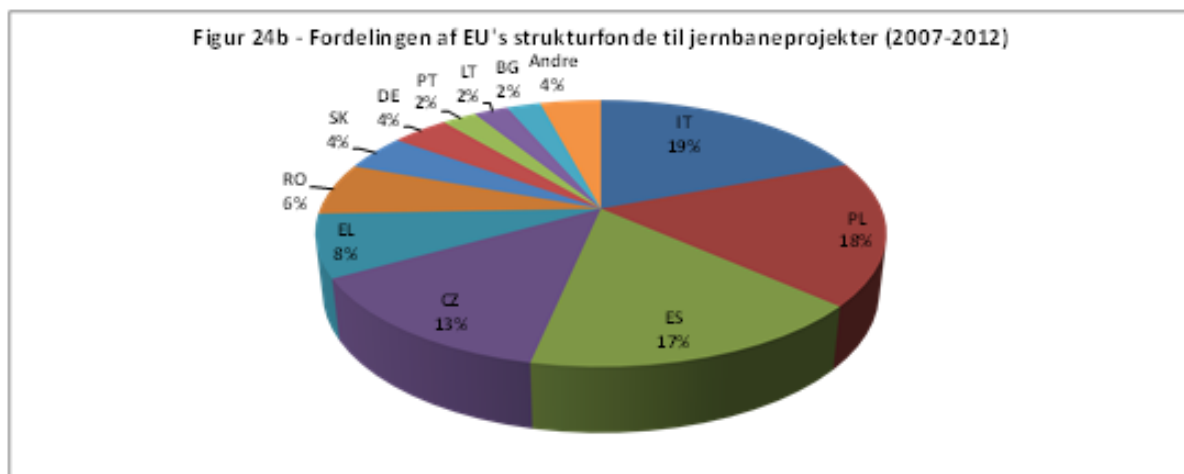
Den samlede **EU-finansiering af jernbaneinfrastrukturen under TEN-T-rammeprogrammet 2007-2013**, der var tildelt ved udgangen af 2013, udgjorde omkring **4,4 mia. EUR** til jernbaner (herunder ERTMS), svarende til **65 % af alle TEN-T-midlerne**, der var tildelt ved udgangen af 2013. 8 medlemsstater (IT, FR, DE, AT, ES, SE, BE og DK) tiltrak 87 % af al TEN-T-finansiering til jernbaner i perioden 2007-2013, mens de resterende 19 medlemsstater fik 587 mio. EUR (hvorved hver af dem fik under 110 mio. EUR).

Figur 24a – Tildelt TEN-T-finansiering af jernbaner pr. medlemsstat i slutningen af 2013



Kilde: Forvaltningsorganet for Innovation og Netværk (INEA) — *Other = Andre. Medlemsstater med under 100 mio. EUR i TEN-T-midler (taget hver for sig – har disse medlemsstater i alt fået 587 mio. EUR af de midler, der var afsat til dem).

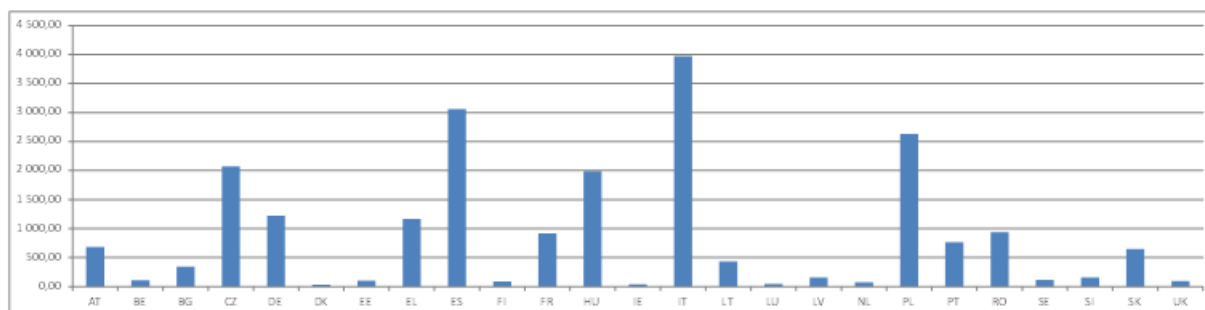
Størstedelen af finansieringen af jernbaneprojekter mellem 2007 og 2012 fandt sted ved hjælp af strukturfondene og Samhørighedsfonden (17 mia. EUR). De største modtagere var Italien, Polen, Spanien, Den Tjekkiske Republik og Ungarn (alle over 2 mia. EUR).



Kilde: Europa-Kommissionen, GD REGIO.

Som følge heraf var jernbaneprojekter, der var udvalgt til EU-finansiering i perioden 2007-2012, koncentreret i Italien, Spanien, Polen og Den Tjekkiske Republik. Medlemsstater som f.eks. Danmark, Sverige og Det Forenede Kongerige forblev stort uden for projektfinsiering.

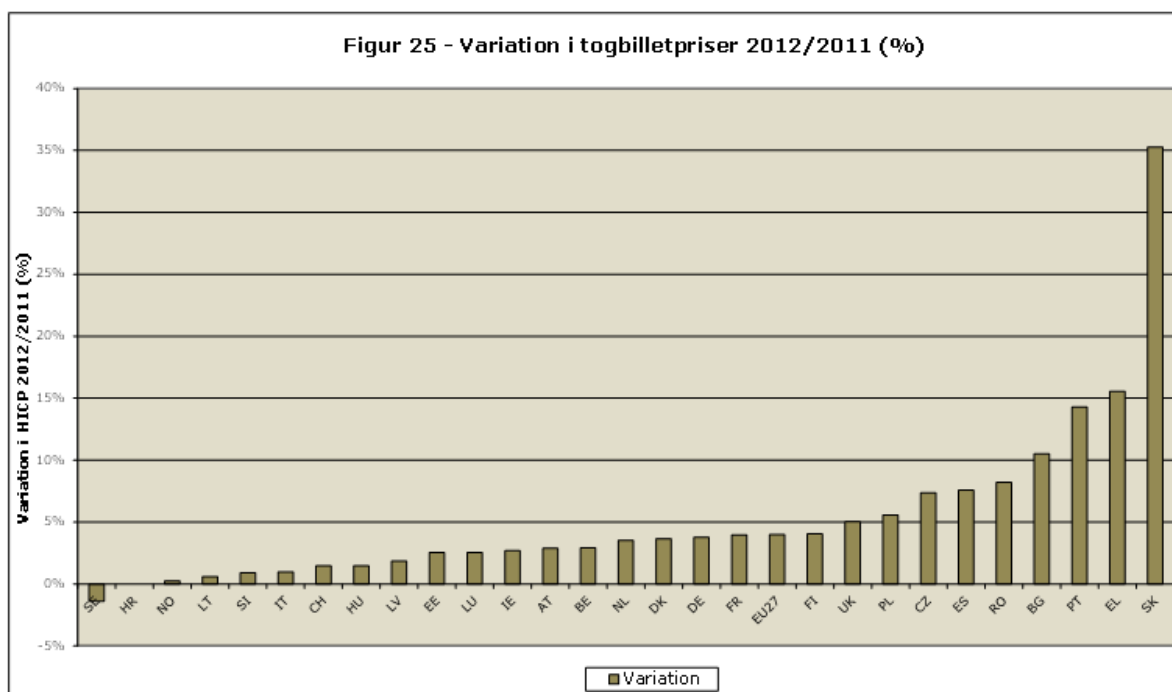
Figur 24c – Øremærket EU-finansiering til udvalgte jernbane- og ERTMS-projekter, 2007-2012 (mio. EUR)



Kilde: Forvaltningsorganet for Innovation og Netværk (INEA), Europa-Kommissionen, GD REGIO.

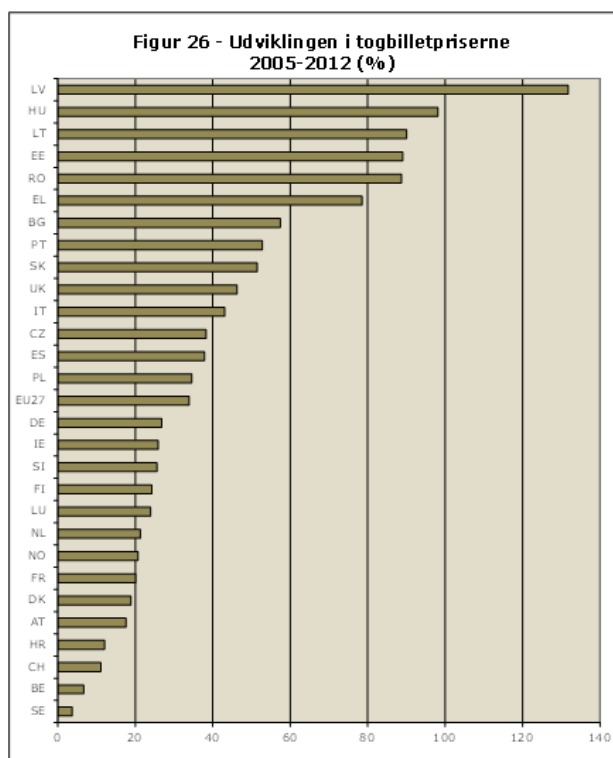
3.4. Prisudvikling

De nominelle priser for jernbanetjenester steg 4 % i 2012 i forhold til 2011 på grundlag af det harmoniserede forbrugerprisindeks (HICP) – som omfatter transport i byområder. Store stigninger fandt sted i Central- og Sydøsteuropa (i Slovakiet nåede stigningen op på 35 %). I Sverige **faldt priserne med 1 %**.



Kilde: Eurostat.

De nævnte ændringer er en del af en lignende tendens. Siden 2005, der er referenceåret for HICP, er togbilletspriserne steget med mere end 50 % i de fleste lande i Syd-, Central- og Østeuropa. I Det Forenede Kongerige og Italien er de steget med mere end 40 % i nominel værdi³⁶. På den anden side er togbilletspriserne i Sverige kun steget med 3,7 % i nominel værdi.

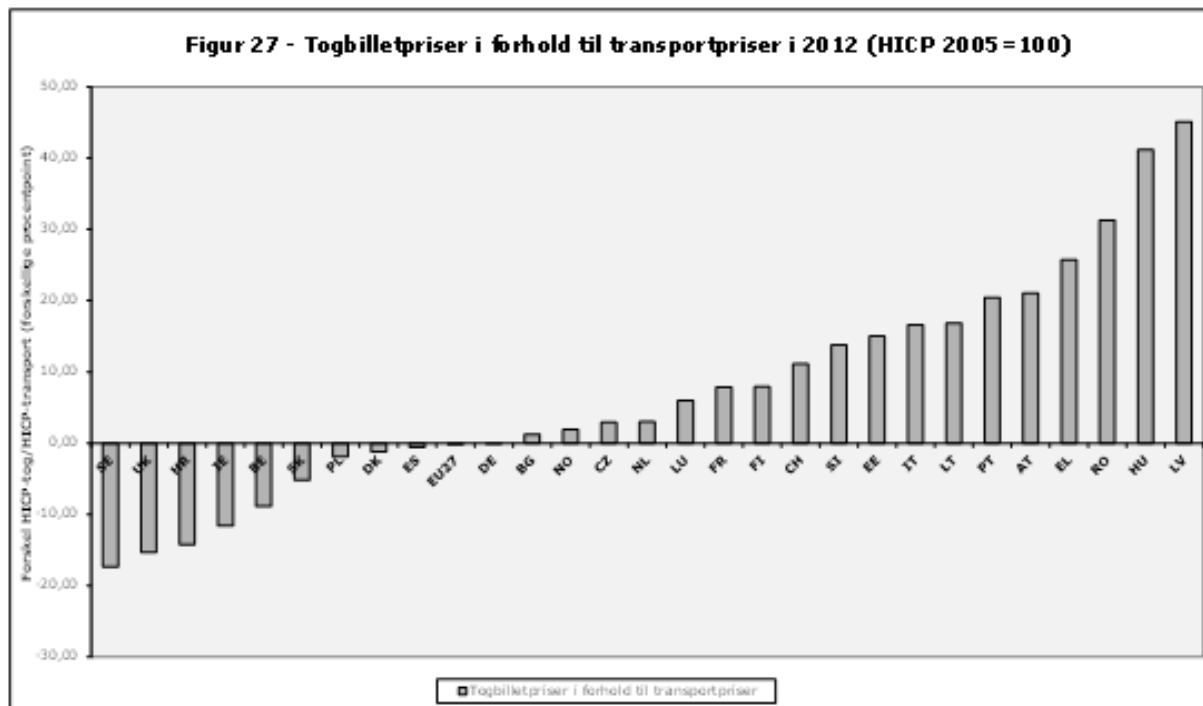


Kilde: Eurostat.

³⁶

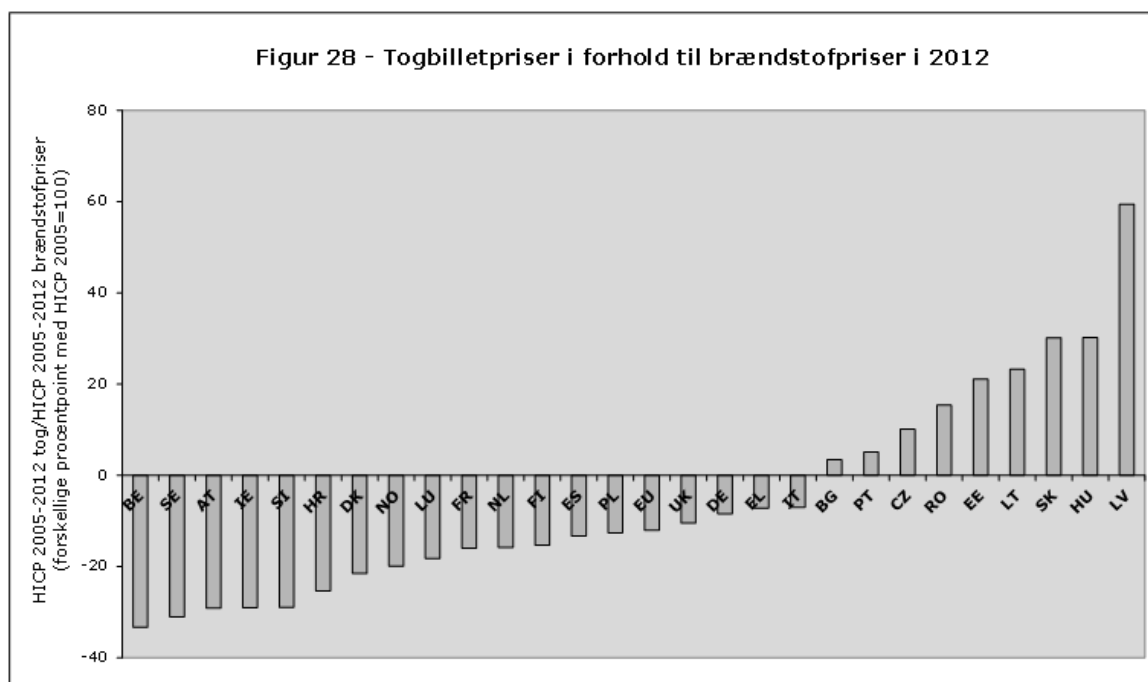
Data fra den britiske tilsynsmyndighed (ORR) viser, at togbilletspriserne i samme periode har udviklet sig i forskellige retninger: Mellem 2005 og 2012 steg billetter "købt i forvejen" til forstadstjenesterne i London kun med 14 %, hvorimod billetter "uden for myldretiden" og "når som helst" er steget med henholdsvis 44 % og 42 %.

Imidlertid er togbilletpriserne steget mindre siden 2005 end andre transportformer. I EU27 steg togbilletpriserne reelt med 0,15 procentpoint mindre end transportpriserne generelt. Dette er især vigtigt, hvad angår Sverige og Det Forenede Kongerige, hvor transportpriserne steg 17 og 15 procentpoint mere end togbilletpriserne. På den anden side har de store stigninger i togbilletpriserne i Syd-, Central- og Østeuropa overhalet prisstigningerne på andre transportformer. I Tyskland har togbilletprisstigningerne fulgt transportprisstigningerne.



Kilde: Eurostat.

Togbilletpriserne er steget i takt med priserne på driften af transportudstyr, men det er interessant at bemærke, at prisen på brændstof siden 2005 er steget med 12 procentpoint mere end togbilletpriserne. I Portugal og flere medlemsstater i Syd-, Central- og Østeuropa er togbilletpriserne steget mere end priserne på brændstof (med helt ekstreme 50 procentpoint som i Letland). I de fleste "gamle" medlemsstater (og Polen) steg togbilletpriserne mindre end brændstofpriserne. I Belgien og Sverige steg brændstof med over 30 procentpoint mere end togbilletpriserne.



Kilde: Eurostat.

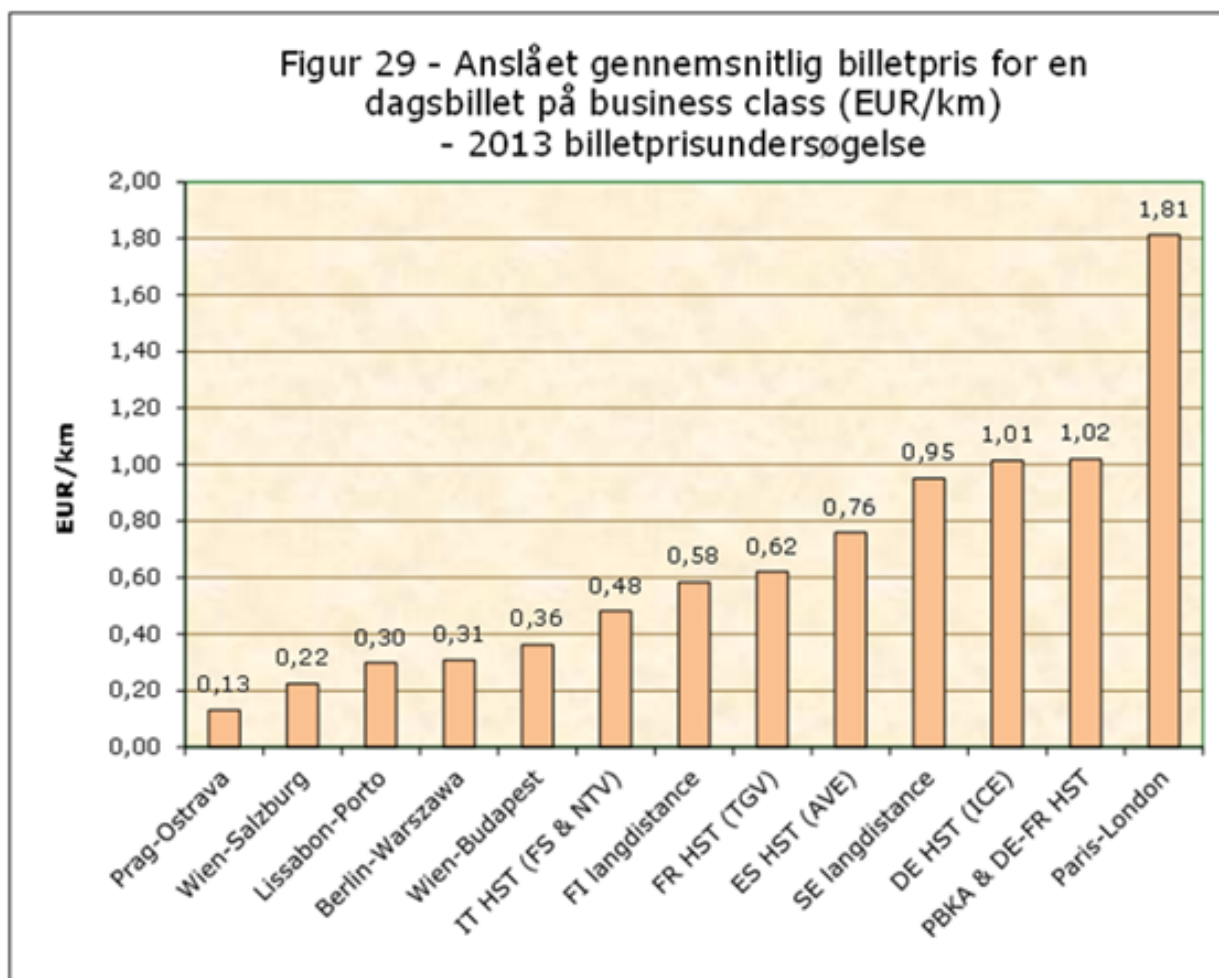
Ud over disse makroøkonomiske udsigter er det nødvendigt at minde om, at variationen i billetpriserne i høj grad afhænger af strukturen i finansieringen af jernbanemarkedet. Forpligtelser til offentlig tjeneste har normalt regulerede priser, hvorimod kommercielle tjenesteydelser ikke har regulerede priser. I nogle medlemsstater dækker forpligtelserne til offentlig tjeneste hele området (se nedenfor). Dog findes der i Det Forenede Kongerige, som hører til i denne kategori, ikke-regulerede priser side om side med de PSO-regulerede priser. I Nederlandene kan den etablerede NS tilsyneladende prissætte frit. Endelig er det vigtigt at understrege, at de fleste langdistancetjenester og internationale tjenester er kommercielle tjenester (se nedenfor).

Togbilletpriserne kan på en række kommercielle ruter variere kraftigt i relative tal i hele EU, og det bør understreges, at ud fra en forbrugersynsvinkel forbliver dagsbilletter dyre på nogle ruter, også selvom loyalitetskundekort somme tider kan halvere billetpriserne³⁷ (se nedenfor). Det fremgår af en prisundersøgelse foretaget af Kommissionens tjenestegrene i februar 2013³⁸, at dagsreturbilletter på business class på strækningerne Paris-London, Madrid-Barcelona og Köln-München koster omkring 400 EUR. Tilsvarende kan en weekendbillet, der er bestilt 2 uger i forvejen, mellem Paris og London alligevel koste 260 EUR, og en øjeblikkelig afgang fra Madrid til Barcelona kan koste 173 EUR. Jernbanevirksomhedernes billetpriser for kommercielle strækninger er ligeledes påvirket af konkurrence fra andre transportformer (luft- og vejtransport). Det ser også ud til, at langt de fleste billetter på nogle strækninger, såsom London-Paris, reserveres til lavere priser, når reservationen er foretaget mellem 6 uger og 4 måneder eller mere i forvejen, men samtidig er det uklart, om efterspørgslen påvirker reservationstiderne, eller om prisstrukturer i sidste ende påvirker efterspørgslen. Endelig svinger de samlede priser i Tyskland ifølge de tyske myndigheder mellem 0,18 og 0,66 EUR/km, navnlig på grund af virkningerne af loyalitetskundekort.

³⁷ Heute vom Gleis gegenüber, *Der Spiegel* 14/2003 - 30.3.2013.

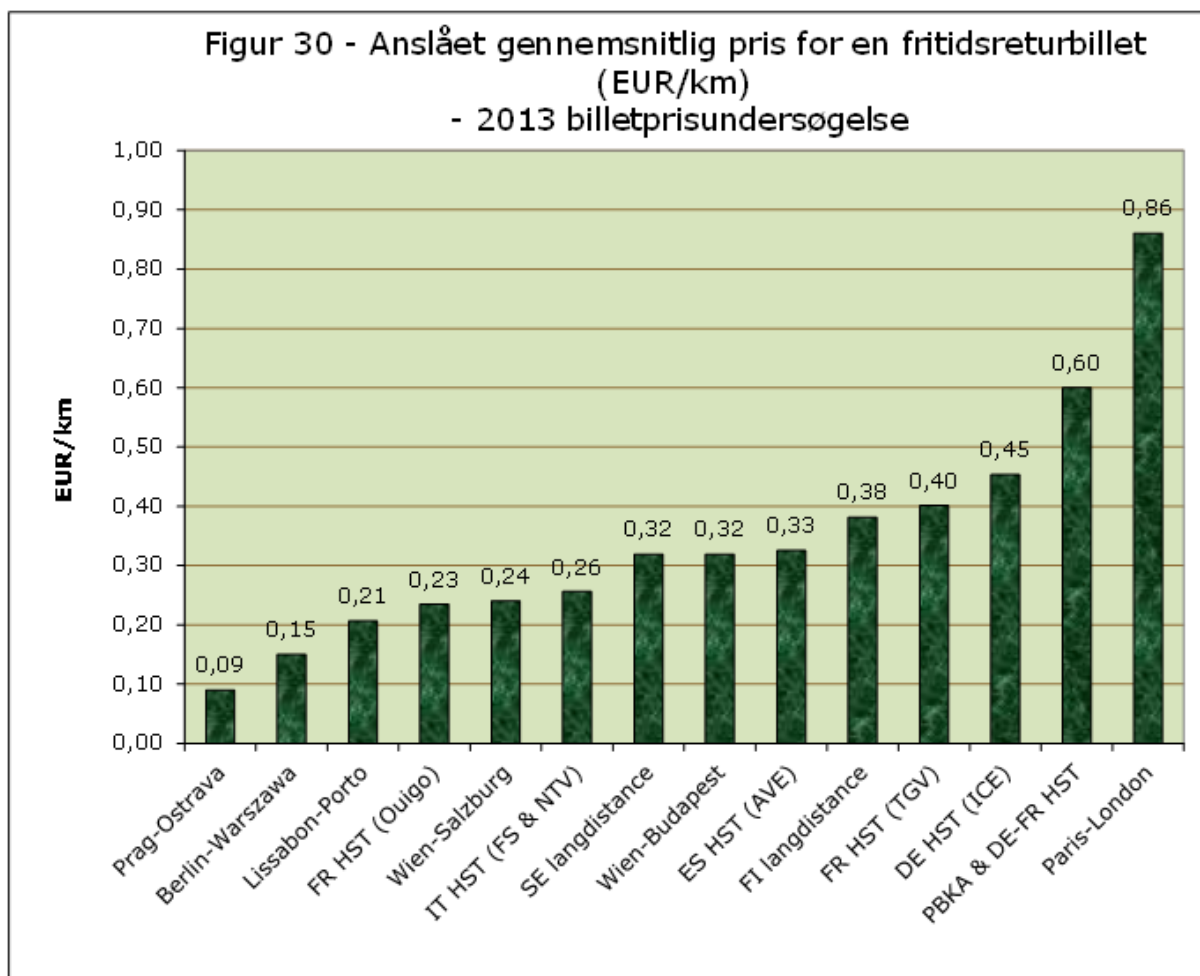
³⁸ Metodikken i denne billetprisanalyse findes i arbejdsdokumentet fra Kommissionens tjenestegrene, der følger med denne rapport, og skal finpudses yderligere sammen med medlemsstaterne i arbejdsgruppen for overvågning af jernbanemarkedet under Udvalget for det Fælles Europæiske Jernbaneområde.

En gennemsnitlig dagsbillet på business class i februar 2013 varierede fra 0,13 EUR/km på strækningen Prag-Ostrava (hvor 3 virksomheder konkurrerer mod hinanden) op til 1,81 EUR/km på strækningen Paris-London. Tilsvarende udviklede priserne på fritidsbilletter³⁹ sig på samme måde fra 0,09 EUR/km på strækningen Prag-Ostrava til 0,86 EUR/km på strækningen Paris-London. Det er interessant, at lavpristjenesten Ouigo – SNCF fra Paris-forstaden Marne-la-Vallée – og de italienske højhastighedsoperatører var de billigste højhastighedstjenester med ca. 0,25 EUR/km, hvilket var det halve af prisen på TGV- og ICE-tjenesterne i Frankrig og Tyskland (0,40/0,45 EUR/km) og dermed en del under de internationale tjenester i PBKA-firkanten⁴⁰, eller strækningen Frankrig-Tyskland, hvor der stadig ikke findes nogen konkurrence (0,60 EUR/km).



³⁹ Gennemsnittet blev beregnet på grundlag af prisen for en storbyrejse reserveret 2 uger i forvejen og en øjeblikkelig afrejse.

⁴⁰ PBKA står for Paris-Bruxelles-Köln-Amsterdam.



Kilde: Kommissionens tjenestegrenes prisundersøgelse og egne beregninger – jf. vedhæftede data, dataindsamling den 19. februar, 8. marts og 1. april 2013 – Bilag 11 til arbejdsdokumentet fra Kommissionens tjenestegrene SWD(2014) 186.

Hvad angår forpligtelser til offentlig tjeneste, tjener det ikke noget formål at sammenligne billetpriser, da disse reguleres. Det er mere hensigtsmæssigt at se på finansieringsandelen af passagerer i forhold til myndighederne for offentlig transport.