



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 3.5.2006
KOM(2006) 189 endelig

**RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET, RÅDET, DET
EUROPÆISKE ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG OG REGIONSUDVALGET**

om gennemførelsen af den første jernbanepakke

{SEC(2006) 530}

INDHOLDSFORTEGNELSE

1.	INDLEDNING: Fra den første til den tredje jernbanepakke: gradvis oprettelse af et europæisk jernbanesystem	3
2.	Gennemført i medlemsstaterne, men konsolidering stadig nødvendig	4
3.	Jernbanemarkedets udvikling og dets plads i transportsystemet.....	5
3.1.	Markedet for jernbanegodstransport	5
3.2.	Markedet for jernbanepersontransport	6
4.	Udviklingen i jernbanesikkerheden.....	7
4.1.	Forholdene er gode.....	7
4.2.	Sikkerhedscertifikater	7
5.	Udviklingen i arbejdsforholdene og beskæftigelsen i jernbanesektoren.....	8
5.1.	Udviklingen i beskæftigelsen.....	8
5.2.	Arbejdsvilkårene i jernbanesektoren.....	9
6.	KONKLUSIONER: Der kræves stadig en indsats.....	9
Bilag:	Kommissionens tjenestegrenes arbejdsdokument med 14 informationsbilag om hvert af de vigtigste emner, der er omhandlet i meddelelsen	

1. INDLEDNING: FRA DEN FØRSTE TIL DEN TREDJE JERNBANEPAKKE: GRADVIS OPRETTELSE AF ET EUROPÆISK JERNBANESYSTEM

Jernbanetransport var den første moderne transportform. Den var en stor succes i det 19. århundrede og i første halvdel af det 20., før det begyndte at gå tilbage, da biler og fly blev populære. For at dæmme op for denne tilbagegang indførte Det Europæiske Fællesskab en lovgivningspakke med det hovedformål at puste nyt liv i jernbanetransporten ved gradvis at gennemføre et integreret jernbanesystem på europæisk plan. Medlemsstaternes og deres nationale virksomheders langsomme tilpasning til den europæiske dimension har imidlertid medført, at jernbanesektoren fortsatte tilbagegangen i de fleste medlemsstater, undtagen i dem der var opmærksomme på, at der skulle flere frivillige og ambitiøse foranstaltninger til. De første medlemsstater, der fornyede deres nationale jernbanesektor, er også dem, der i dag kan vise de bedste resultater (især målt i trafik) og et moderniseringsniveau, der lover godt for fremtiden.

Hvidbogen om jernbanesektoren meddelte allerede i 1996¹ at det var nødvendigt at foretage en tilbunds gående omstrukturering af sektoren for at give den en chance på EU-markedet. Den **første jernbanepakke**, som Kommissionen forelagde i 1998, tog udgangspunkt i manglerne i direktiv 91/440/EØF² og i beslutningstagernes enighed om hvidbogens analyse fra 1996. Pakken består af tre direktiver, der giver alle jernbanevirksomheder, der har opnået en licens efter EU-kriterier, mulighed for at få adgang til jernbaneinfrastrukturen på ensartede og ikke-diskriminerende betingelser til at tilbyde tvæeuropæiske tjenester, først og fremmest international godstransport på det transeuropæiske godsjernbanenet. Den blev vedtaget ved udgangen af år 2000 efter vanskelige forhandlinger mellem Europa-Parlamentet og Rådet, og offentliggjort den 15. marts 2001 med henblik på gennemførelse i medlemsstaternes lovgivning pr. 15. marts 2003, og afslørede de nationale og europæiske politiske beslutningstageres vilje til fuldstændigt at ændre sektorens lovrammer for at sikre integreringen i Europa og for at give den mulighed for at klare konkurrencen fra de andre transportformer på de bedst mulige vilkår.

Hvidbogen fra september 2001 om den europæiske transportpolitik talte med udgangspunkt i beslutningerne i den første jernbanepakke klart for at fortsætte skabelsen af et europæisk jernbanesystem, som en **anden jernbanepakke**, foreslået af Kommissionen i januar 2002 og vedtaget i april 2004, udstak mere detaljeret med en større åbning på godstransportmarkedet, et direktiv om jernbanesikkerhed, en forordning om oprettelse af et europæisk jernbaneagentur og andre foranstaltninger med henblik på at fremskynde de nationale nets interoperabilitet. Med vedtagelsen af denne pakke, der omfatter en fuldstændig åbning af jernbanegodstransportmarkedet fra 2007 i Europa udvidet fra 25 til 27 medlemsstater, udviste beslutningstagerne samme vilje til at oprette et europæisk jernbanesystem. Endnu et bevis på denne vilje var Europa-Parlamentets krav om at se en **tredje jernbanepakke** på bordet, før det gav sin tilslutning til den anden pakke, og det fik Kommissionen til allerede i marts 2004 at fremlægge nye forslag, denne gang med 2010 som mål for åbning af det internationale persontransportmarked, certificering af togpersonalet samt passagerernes rettigheder. Europa-Parlamentets positive udtalelse i september 2005 og den politiske enighed, der opnåedes i

¹ Kommissionens hvidbog "En strategi for et effektivt og moderne jernbanesystem i EU" - KOM(96) 421 af 30.7.1996.

² Bilag 1 indeholder en fuldstændig oversigt over den samlede fælles lovgivning inden for jernbanetransport.

Rådet den 5. december 2005, taget i betragtning kan der forventes enighed, men sikkert efter svære forhandlinger, om denne pakke i begyndelsen af 2007. Det vil så blive tilladt at sige, at den europæiske lovramme for jernbanesektoren er fuldstændig, hvilket ikke udelukker, at der fremover skal foretages visse tilpasninger i nogle allerede vedtagne bestemmelser i lyset af gennemførelserne i national lovgivning og eventuelle vanskeligheder i marken.

Kommissionen kan her kun aflægge rapport om gennemførelsen af den første jernbanepakke, der nu fuldt ud finder anvendelse, om dens virkninger for aktørerne og for markedet og uden at glemme, at oprettelsen af et egentligt europæisk jernbanesystem er eneste mulighed for at give sektoren de betingelser for en opblomstring af det europæiske transportsystem, der er en forudsætning for at bidrage til Lissabon-strategien. Ved i dag at gøre sektoren mere konkurrencedygtig gennem markedsåbningen fremmes morgendagens investeringer og på denne måde sikres væksten og beskæftigelsen, som Lissabon-strategien har sat som mål. Ved desuden at bidrage til udviklingen af en miljøvenlig transportform fremstår Fællesskabet som tilhænger af bæredygtig udvikling i transportsektoren.

Denne rapport er baseret på Kommissionens tjenestegrenes egen viden, på drøftelserne med medlemsstaterne i de forskellige specialiserede udvalg og arbejdsgrupper og på en række undersøgelser, der er lagt på Kommissionens hjemmeside. Desuden har aktørerne og deres respektive organisationer på europæisk plan givet kommentarer og bemærkninger til situationen i øjeblikket. Bilag 3 til arbejdsdokumentet indeholder et resume heraf.

2. GENNEMFØRT I MEDLEMSSTATERNE, MEN KONSOLIDERING STADIG NØDVENDIG

Den første jernbanepakke bestod af tre indbyrdes tæt forbundne direktiver fra Europa-Parlamentet og Rådet (2001/12/EF, 2001/13/EF og 2001/14/EF), som de 15 medlemsstater skulle gennemføre i national lovgivning inden den 15. marts 2003, og de 8 nye medlemsstater med et jernbanesystem skulle gennemføre inden den 1. maj 2004, datoen for deres tiltrædelse til Den Europæiske Union. Kommissionen har gennemgået de væsentligste aspekter af reformen, hvis gennemførelse i national lovgivning den giver en overordnet vurdering af nedenfor; der er detaljerede oplysninger i bilaget:

- **regnskabsmæssig adskillelse** af aktiviteter i forbindelse med ydelse af transporttjenester og aktiviteter i forbindelse med forvaltningen af jernbaneinfrastrukturen, hvor der bl.a. skelnes mellem kontiene for ydelse af tjenesteydelser i forbindelse med persontransport og tjenesteydelser i forbindelse med godstransport (bilag 4). Krydssubsidiering af aktiviteter bør undgås. Mange medlemsstater har iværksat en tilbundsående ændring af deres nationale statsbaners juridiske struktur; disse reformforanstaltninger er ikke afsluttet overalt, og regnskaberne afspejler endnu ikke de nye forpligtelser. 2005-regnskaberne, der offentliggøres i 2006, skulle være i overensstemmelse med direktivernes krav.
- **adskillelse af væsentlige funktioner**, såsom tildeling af kapacitet, afgifter, udstedelse af licenser og tilsynet med forpligtelserne til offentlig tjeneste, hvad angår transportaktiviteterne (bilag 5 og 6): Kommissionen vil på basis af klare og gennemskuelige kriterier undersøge, om infrastrukturforvalteren er objektiv i sin tildeling af kapaciteter og afgifter for brug af infrastrukturen, navnlig i de tilfælde, hvor adskillelsen af funktionerne ikke er garanteret af en institutionel adskillelse. Adgangen til infrastrukturen (jernbane og tjenester) skal være gennemskuelig og ikke-diskriminerende, og der er stadig en hel del at gøre på dette område i mange medlemsstater.

- **et uafhængigt tilsynsorgan** spiller en væsentlig rolle for at føre tilsyn med jernbanemarkedet og agere som klageinstans for at løse konflikter mellem infrastrukturforvalteren og jernbanevirksomheden (bilag 7). Dette organ skal have personale og finansielle og administrative ressourcer nok til at kunne spille en aktiv rolle i markedsfunktionen, hvilket ikke er tilfældet overalt.
- **tildelingen af adgangsrettigheder til infrastrukturen**, herunder de nødvendige tjenester, skal være retfærdig og ikke-diskriminerende for alle jernbanevirksomheder, der ønsker at tilbyde international godstransport på det transeuropæiske jernbanegodstransportnet fra den 15. marts 2003 (bilag 2 og 8). Kommissionen tilskynder til en gradvis indførelse af standardkontrakter mellem infrastrukturforvalteren og en jernbanevirksomhed (kontrakter om anvendelse og rammeaftaler) for at lette adgangen. At gøre adgangen til infrastrukturen mulig for godkendte ansøgere (f.eks. speditørerne, myndighederne med ansvar for kontrakterne om offentlig tjeneste) er en mulighed for de medlemsstater, der finder det nødvendigt at give jernbanekunderne et yderligere værktøj for at opnå en transporttjeneste af højere kvalitet.
- **indførelse af et afgiftssystem**, der er baseret på marginalomkostningerne med mulighed for forhøjelser på bestemte betingelser (bilag 8). Det forekommer væsentligt at fjerne konkurrenceforvridning, der er forårsaget af forskellige afgiftsniveauer transportformerne imellem og inden for selve jernbanetransporten. For at nå den første jernbanepakkes målsætninger er det vigtigt at undgå krydsfinansieringer mellem godstog og persontog gennem infrastrukturafgifterne.
- **ensartede vilkår for tildeling af jernbanevirksomhedslicenser**, der gælder for hele Fællesskabets område (bilag 9). Hvis omkostningerne ved og fristerne for at opnå disse licenser varierer fra medlemsstat til medlemsstat, skal de betingelser, som jernbanevirksomheder skal opfylde for at opnå en licens, gøres mere gennemskuelige.

Pr. 1. januar 2006 har 24 af de 25 medlemsstater formelt gennemført direktiverne i den første jernbanepakke i deres nationale lovgivning. Luxembourg har formelt forpligtet sig til at gøre det i løbet af første halvdel af i år. Der er i bilag 1 til arbejdsdokumentet en udførlig oversigt over gennemførelserne og de nationale bestemmelser. Forsinkelser i gennemførelsen, som Kommissionen tidligere har sanktioneret ved at indlede overtrædelsesprocedurer for manglende meddelelse har haft følger for aktørerne, hvad angår deres mulighed for at positionere sig på det europæiske marked på grund af usikkerhed omkring de nationale lovbestemmelser, disse forsinkelser medførte. På nuværende stadi er direktivernes virkninger 'i marken' stadig forskellige fra medlemsstat til medlemsstat og har ikke medført, at der er kommet nye aktører i spil i alle medlemsstater. Kommissionen vil i givet fald indlede overtrædelsesprocedurer, hvis gennemførelsen er ufuldstændig eller ukorrekt: det drejer sig om at sikre, at den fælles lovgivning gennemføres, ikke kun i ord, men også hensigten med den.

3. JERNBANEMARKEDETS UDVIKLING OG DETS PLADS I TRANSPORTSYSTEMET

3.1. Markedet for jernbanegodstransport

Hovedvægten i den i Fællesskabet igangværende reform er blevet lagt på godstransport, hvis stadige tilbagegang blev anset for uberettiget i forhold til de iboende fordele, der samtidig tilbydes med det fælles jernbanesystem: en væsentlig stigning i transportafstande, en

forøgelse af varehandlen i Europa, medens vejtrafikken var mættet, navnlig i Alperne og Pyrenæerne. Foranstaltningerne til liberalisering af markedet har således først og fremmest vedrørt den internationale godstransport, og om det lykkes afhænger i stort omfang af, hvor hurtigt hver enkelt medlemsstat åbner sit marked for denne type tjenesteydelse. Nogle medlemsstater havde allerede åbnet deres marked inden den 15. marts 2003, medens andre ikke åbnede deres før 2005. Den nøjagtige situation hvad angår markedernes liberalisering i medlemsstaterne fremgår af bilag 2. På trods af disse modsigelser har jernbanegodstransportmarkedet vist et opsving, hvilket bl.a. fremgår af den gradvise åbning af markedet gennem de to første jernbanepakker og virkningerne af de gamle virksomheders omstrukturering.

I analysen af markedsudviklingen i Den Europæiske Union skal der tages hensyn til det forhold, at jernbanerne i de 15 gamle medlemsstater har været præget af et betydeligt fald i deres markedsandel mellem 1970 og 2000, før situationen stabiliserede sig, medens der i de nye medlemsstater skete et voldsomt fald fra 1990, som først nu begynder at dæmpe af. Der er siden 1995 blevet opstillet samlede tal for de 25; de viser, at den transporterede mængde (udtrykt i tonkilometer) steg med 6 % mellem 1995 og 2004, dvs. omkring 0,6 % om året. Det kan imidlertid fastslås, at mængden i 2002 var identisk med mængden i 1995, og at stigningen på 6 % hovedsagelig fandt sted i perioden 2003/2004, idet der i 2004 skete en stigning på 4 % i forhold til 2003. I markedsandele og på Unionsplan (25 medlemsstater) er det indlysende, at dette resultat ikke er strålende: når alle transportformer tages i betragtning, også søfart, udgjorde jernbanedelen 10 % i 2004 mod 12,1 % i 1995, medens vejtransport på samme tid steg fra 42,1 til 44 % og søtransporten fra 38,2 til 39 %. Hvis man kun ser på transporten til lands, faldt jernbanens andel fra 19,5 % i 1995 til 16,4 % i 2004, medens vejtransporten steg fra 68,1 % til 72,3 %; transport ad indre vandveje og i rørledninger faldt en smule.

Siden 2001 har jernbanegodstransportens markedsandel i EU-25 stabiliseret sig, og de bedste resultater, bortset fra de baltiske lande, der på grund af deres exceptionelle geografiske position og arten af de transporterede varer, er opnået i de lande, der først har gennemført reformen i jernbanesektoren og i øvrigt foregrebet fællesskabsdirektiverne og liberaliseringen af markedet.

Opgjort i årlig omsætning skulle markedet for jernbanegodstransport i øjeblikket udgøre omkring 15 mia. EUR, og et tab der for 2004 er anslået til 800 mio. EUR. Rentabiliteten er helt klart utilstrækkelig, dels fordi priserne dikteres af konkurrencen fra vejtransport, dels fordi produktionsomkostninger i jernbanesektoren stadig er for høje.

Der er i bilag 10 og 11 en gennemgang og detaljeret analyse af disse tal.

3.2. Markedet for jernbanepersontransport

Dette segment berøres endnu ikke af fællesskabsforanstaltningerne med henblik på liberalisering af markedet. Med forbehold af vedtagelse skulle den tredje jernbanepakke, ifølge Kommissionens forslag, medføre en åbning i 2010 af markedet for internationale persontransporttjenester med cabotage. Højhastighedstogets betydelige succes bør bemærkes: det udgør allerede en fjerdedel af persontogstransporten i de gamle medlemsstater, og denne andel vil sandsynligvis vokse betydeligt i de kommende ti år med den planlagte åbning af de talrige højhastighedstoglinjer, der indgår i det transeuropæiske transportnet i Italien, Spanien, Frankrig og Tyskland, og færdiggørelsen af PBKAL-nettet (Paris-Bruxelles-Køln-Amsterdam-London).

I vurderingen af den første jernbanepakke, som denne rapport handler om, skal det understreges, at den gode iværksættelse af bestemmelserne i den første pakke, men også i den anden pakke, er forudsætningen for, at liberaliseringen af markedet for international persontogtransport lykkes. Den høstede erfaring med forvaltningen af adgangen til infrastrukturen for en lang række forskellige operatører vil ligeledes være en fordel for persontransporten, idet udbudet af tjenesteydelser forbedres.

Udtrykt i tal steg persontogtransporten for EU-25 fra 319 mia. passagerkilometer i 1995 til 350 mia. i 2004, dvs. en stigning på 10 %, eller ca. 1 % om året, sammenlignet med en årlig stigning på 2 % ad vej og 5 % med fly. Jernbanens andel som transportform faldt i samme periode fra 6,3 % til 5,9 %. Dette fald skyldes faktisk en større tilbagegang i trafikken i de nye medlemsstater, der oplever en ny begejstring for personbilen og utilstrækkelige investeringer i jernbanerne. Der er i bilag 12 en detaljeret gennemgang og analyse af disse tal.

4. UDVIKLINGEN I JERNBANESIKKERHEDEN

4.1. Forholdene er gode

Sikkerhed er kendetegnende for jernbanesystemet. Offentlighedens intolerance hvad angår en togulykke – sammenlignet med den relative tolerance, når det drejer sig om bilulykker – er en af de væsentlige faktorer i enhver analyse af sektoren.

De offentliggjorte statistikker over togulykker er stadig meget mangelfulde; det skulle der blive rettet op på, når fællesskabsbestemmelserne om jernbanestatistikker og om jernbanesikkerhed er fuldstændig gennemført. Opstilling af fælles sikkerhedsindikatorer, oprettelse af nationale sikkerhedsmyndigheder, som Det Europæiske Jernbaneagentur skal sørge for koordineringen af, og deres regelmæssige udarbejdelse af rapporter om udviklingen i sikkerheden vil fremover give et klarere billede af jernbanesikkerhedssituationen i Fællesskabet.

Statistikkerne viser, at antallet af dræbte og sårede i ulykker, der involverer togtrafik, er stødt faldende, selv om trafikken er i vækst. Samme udvikling konstateres med hensyn til ulykker ved jernbaneoverskæringer, der er langt de vigtigste – oftest fordi vejtrafikanterne ikke overholder reglerne.

Liberaliseringen af godsmarkedet har ikke haft indvirkning på jernbanesystemets sikkerhed, og de medlemsstater, der har gennemført størst liberalisering, har ikke haft noget fald i sikkerheden.

Der er i bilag 13 en detaljeret gennemgang og analyse af disse statistikker.

4.2. Sikkerhedscertifikater

Den første jernbanepakke indførte pligt for alle jernbanevirksomheder til at indhente et sikkerhedscertifikat for hver enkelt medlemsstat, de ville køre igennem med deres toge. Betingelserne for tildeling af certifikatet er ikke tydeligt fastlagt i direktiv 2001/12/EF og 2001/14/EF, og hver medlemsstat har således indført sine egne procedurer og betingelser, hvilket ikke rigtigt er i overensstemmelse med den harmoniserede tilgang, som direktiv 2004/49/EF om jernbanesikkerhed har til hensigt at indføre med støtte fra Det Europæiske

Jernbaneagentur. Situationen i øjeblikket er detaljeret beskrevet i en undersøgelse, der er foretaget af IVE³.

Der skal her nævnes to væsentlige problemer.

- Problemet med **certificering af rullende materiel**, hovedsagelig lokomotiver, der er omfattet af lange, arbitrære og bekostelige procedurer, der ikke står i forhold til kravet om indførelse af et indre marked for jernbanemateriel. Kommissionen ønsker at løse dette problem, navnlig for det eksisterende materiel, der er anerkendt i en eller flere medlemsstater, men ikke i andre. Der er ved at blive fastlagt en tilgang, der kan fremme gensidig anerkendelse af dette materiel; den vil i løbet af 2006 blive forelagt sektoren og sikkerhedsmyndighederne.
- Problemet med **certificering af personalet**: direktivet om certificering af togpersonale indgår i den tredje jernbanepakke, der stadig forhandles om i Europa-Parlamentet og Rådet. Når det er blevet vedtaget og gennemført i medlemsstaterne, vil det besvare alle de i øjeblikket ubesvarede spørgsmål. Arbejdsmarkedets parter (Den Europæiske Jernbanesammenslutning, CER, og Den Europæiske Transportarbejderføderation, ETF) nåede den 27. januar 2004 til enighed om et europæisk lokomotivførercertifikat for dem, der arbejder på grænseoverskridende strækninger, har allerede gjort de internationale operationer nemmere. Retfærdig og ikke-diskriminerende almen adgang til uddannelsescentre for alle lokomotivføreransøgere er stadig nødvendigt at gennemføre, for at det europæiske jernbanesystem, der er ved at blive opbygget, kan fungere efter hensigten. Det Europæiske Jernbaneagentur har bl.a. til opgave at definere betingelserne for akkreditering af disse centre og derved lette deres rolle som tjenesteydere i det europæiske jernbanesystem.

5. UDVIKLINGEN I ARBEJDSFORHOLDENE OG BESKÆFTIGELSEN I JERNBANESektoren

5.1. Udviklingen i beskæftigelsen

Jernbanetrafikkens stødte tilbagegang og den deraf affødte omstrukturering af virksomhederne medførte et kraftigt fald i beskæftigelsen i jernbanesektoren; den faldt fra 1,8 mio. stillinger i 1970 til ca. 770 000 stillinger i 2000 i de 15 gamle medlemsstater, dog i meget langsommere tempo de seneste år (760 000 i 2004). For EU 25 udgjorde beskæftigelsen i jernbanesektoren (nationale virksomheder, nye operatører og infrastrukturforvaltere) i 2005 lidt under 1 200 000 personer.

Den igangværende lovreform medfører ligeledes, at stillingerne fordeles på en anden måde og ikke som tidligere samlet i en enkelt kæmpeenhed. De Statistikkerne kan endnu ikke rigtigt vise virkningerne af reformen og spredningen af beskæftigelsen.

Jernbanernes produktivitet kan stadig forbedres betydeligt i de nye medlemsstater og i en række gamle medlemsstater, men det ser ud til, at beskæftigelsen skulle kunne stabiliseres i sektoren i de kommende år, navnlig hvis trafikens stabilisering på de nuværende niveau

³ VE Safety Certification Study: Acceptance Criteria & Assessment Methodologies for Safety Certificates Delivered in Accordance with Directive 2001/14/EC, Article 32, June 2005 (kan konsulteres på følgende adresse: http://europa.eu.int/comm/transport/rail/research/studies_en.htm).

bekræftes. Situationen i medlemsstaterne varierer meget alt efter det opnåede omstrukturingsniveau. Det Forenede Kongerige, Tyskland, Sverige, Italien, Spanien og Estland har allerede udvist enorme omstrukturingsbestræbelser. Andre, navnlig flere af de nye medlemsstater, skal stadig gøre en stor indsats for at forbedre deres produktivitet.

I bilag 14 er der en mere detaljeret gennemgang.

5.2. Arbejdsvilkårene i jernbanesektoren

Størstedelen af beskæftigelsen i jernbanesektoren er i dag stadig koncentreret i den gamle virksomhed, der enten stadig eksisterer samlet eller organiseret på en anden måde. Arbejdstagerne i den gamle virksomhed har i almindelighed bevaret deres ansættelsesforhold og har ikke mærket nogen forringelse af deres arbejdsvilkår, selv om det må erkendes, at omstruktureringerne har bevirket indførelse af større fleksibilitet. De fleste fagforeninger mener, at det er liberaliseringsprocessen, der fører til disse iblandt smertefulde omstruktureringer, uden at acceptere, at disse er nødvendige ganske enkelt for at sikre jernbanens overlevelse.

Den aftale, der blev indgået af CER og ETF i januar 2004 om bestemte aspekter af betingelserne for at anvende mobile arbejdstagere, der udfører tjenester i forbindelse med grænseoverskridende interoperabilitet, er blevet gjort obligatorisk for hele sektoren med Rådets direktiv 2005/47/EF af 18. juli 2005 i overensstemmelse med traktatens artikel 139. Der er således fastsat minimumskrav til arbejdsvilkår, såsom daglig og ugentlig hvile, pausers varighed og køretid. De gældende arbejdsvilkår i de gamle virksomheder gælder generelt også i de ny konkurrerende godstransportvirksomheder i jernbanesektoren. Sidstnævnte har givet udtryk for en vis utilfredshed, hvad disse forpligtelser angår, da de efter deres mening mindsker fleksibiliteten i arbejdstilrettelæggelsen. Når de fastsatte betingelser er imødekommet, skulle nye jernbanevirksomheder fuldt ud kunne deltage i den sociale dialog på europæisk plan, hvor disse spørgsmål drøftes.

Sektoren er stadig i gang med omstrukturering, hvilket nogle gange kan have negative virkninger for både sektorens ansatte og for sektorens tiltrækning. Det ser f.eks. ud til, at der er ved at opstå en farlig mangel på kvalificeret arbejdskraft: de gamle virksomheder har reduceret antallet af lærlingepladser for at spare, men de nødvendige kvalifikationer kan ikke erhverves under den faglige uddannelse. Det er på denne baggrund nødvendigt på europæisk plan at udvikle uddannelsesnet for stillinger i jernbanesektoren for at skabe et virkeligt beskæftigelsesmarked for jernbanevirksomhederne og infrastrukturforvalterne. Produktiviteten vil så kunne styrkes gennem en modernisering af arbejdstilrettelæggelsen og investering i uddannelse under hensyntagen til beskæftigelseskvaliteten, der er et af nøgleelementerne i Lissabon-strategien.

6. KONKLUSIONER: DER KRÆVES STADIG EN INDSATS

Jernbanesektoren, der var i konstant tilbagegang siden 1970, har siden 2001 fundet et stabilt leje, hvad angår de transporterede mængder, og i nogle medlemsstater er det lykkedes den at tilbagevinde markedsandele fra vejtransporten. Faldet i beskæftigelsen er også blevet bremset. Målet i hvidbogen fra 2001 var i 2010 at nå op på samme markedsandel som i 1998: dette mål er inden for sektorens rækkevidde, hvis den fortsætter sin faste kurs mod internationalisering og hele tiden søger at imødekomme erhvervslivets og samfundets behov. De allerede opnåede resultater er imponerende. Sektoren mangler stadig at færdiggøre den igangværende

omlægning for at skabe et fuldstændigt europæisk jernbanesystem, der skal tjene den europæiske mobilitet og konkurrenceevne. Markedets størrelsesændring til kontinentdimensionen er en fordel for jernbanesektoren, der i konkurrencen har bedre fordele at tilbyde i forhold til vejtransporten på de store afstande.

Kommissionen finder, at medlemsstaternes gennemførelse af den første jernbanepakke er godt i gang, og at den stadig i flere aspekter skal uddybes for at udnytte alle mulighederne. Den vil nøje følge udviklingen og gøre brug af sine beføjelser.

Den finder, at **medlemsstaterne** bør koncentrere deres bestræbelser om:

- at fuldende omstruktureringen af de gamle virksomheder med henblik på regnskabsmæssig adskillelse og adskillelse af de væsentlige funktioner, såsom tildeling af kapacitet og afgiftsfastsættelse
- at opstille principper for afgiftsfastsættelse for jernbaneinfrastrukturen under hensyntagen til afgiftsfastsættelsen for de andre transportformer og ved at lægge en transportstrategi, der fremmer retfærdig konkurrence blandt transportformerne og tager hensyn til bæredygtig udvikling
- at skabe de nødvendige administrative kapaciteter for at tilsynsorganet og den nationale sikkerhedsmyndighed fungerer efter hensigten alt imens disse organer sikres fuldstændig uafhængighed
- at staten skal indgå kontrakter om finansielle forhold med infrastrukturforvalteren med henblik på finansieringen af vedligehold og modernisering af jernbaneinfrastrukturen ud fra en resultatbaseret ordning
- at tydeliggøre de finansielle forbindelser mellem de nationale og regionale transportmyndigheder og jernbanevirksomhederne ved at indgå kontrakter om offentlig tjeneste, der offentliggøres
- at forbyde krydssubsidiering mellem godstransport og persontransport for at opretholde jernbanegodstransportens konkurrenceevne
- at skabe gennemskuelige adgangsbetinger for uddannelsescentrene og sikkerhedscertifikaterne.

Kommissionen henstiller til **infrastrukturforvalterne** at sørge for at:

- at forbedre indholdet og formidlingen af netvejledningen, der skal være tydelig og fuldstændig og dække alle nødvendige tjenester for at få adgang til infrastrukturen
- at fastsætte afgifterne efter de faktiske omkostninger, som jernbanetrafikken forårsager
- at samarbejde på europæisk plan om tildelingen af de internationale kanaler og for at fastlægge ensartede betingelser for adgang til infrastrukturen ved hjælp af standardkontrakter.

De **gamle jernbanevirksomheder**, hvis forvaltning på lang sigt skal sikres, bør fortsætte deres omstrukturering med henblik på at tilpasse sig til den nye europæiske dimension og overholde konkurrencereglerne.

Kommissionen vil i overensstemmelse med den transportpolitik, der er ført siden hvidbogen, og den igangværende vurdering heraf forsat sætte fokus på jernbanen i sin transportpolitik. Den vil nøje følge markedssituationen og foretage alle nødvendige foranstaltninger for at rette op på uønskede situationer ved at indlede overtrædelsesprocedurer eller ved at foreslå ændringer til gældende direktiver, hvis der viser sig at være vedholdende mangler. Som Kommissionen forpligtede sig til i 2005 er der ved at blive udarbejdet retningslinjer for statsstøtte i jernbanesektoren for at nå frem til større åbenhed.