



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 18.10.2007
KOM(2007) 609 endelig

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

om overvågning af udviklingen på jernbanemarkedet

{SEC(2007)1323}

DA

DA

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL RÅDET OG EUROPA-PARLAMENTET

om overvågning af udviklingen på jernbanemarkedet

I. INDLEDNING

1. I de senere år har jernbanernes situation i EU ændret sig væsentligt, og det skyldes i stort omfang de initiativer, der er blevet iværksat på europæisk niveau. Begyndende i 2001 er der vedtaget tre pakker med foranstaltninger, som har til formål gradvis at åbne jernbanemarkedet og sørge for øget teknisk og driftsmæssig samordning inden for områderne jernbaneinteroperabilitet og sikkerhed, så der kan etableres et europæisk jernbanesystem uden grænser (se bilag 1¹).
2. I Kommissionens rapport² fra maj 2006 blev der givet en detaljeret beskrivelse af de retlige og institutionelle rammer, der blev etableret med den første af disse pakker, sammen med en analyse af dens konsekvenser for jernbanetransportmarkedet. Nærværende gennemgang af udviklingen på jernbanemarkedet bygger på den tidligere rapports resultater.
3. Der er brug for en kontinuerlig overvågning af jernbanemarkedet for at kunne vurdere, hvilke virkninger hele viften af EU's politiske foranstaltninger har på jernbanemarkedet, og for at få input til nye politiske foranstaltninger, der skal opfylde nuværende og kommende behov i jernbanesektoren.
4. Fællesskabets lovgivning på jernbaneområdet³ pålagde allerede i 2001 Europa-Kommissionen at overvåge de teknologiske og økonomiske forhold på EU's marked for jernbanetransport. Kommissionen blev også forpligtet til at aflægge rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om bl.a. udviklingen af det indre marked for jernbanetjenester, rammebetingelserne, infrastrukturens tilstand og anvendelsen af adgangsrettigheder.
5. Endelig genbekræftede midtvejsevaluering af Europa-Kommissionens hvidbog fra 2001 om transportpolitikken⁴ behovet for at overvåge jernbanemarkedet ved hjælp af en resultattavle for de mest relevante indikatorer for det indre marked for jernbanetjenester, herunder navnlig den gradvise åbning for national og international konkurrence.
6. Denne meddelelse om overvågning af udviklingen på jernbanemarkedet opfylder dette behov. Den omfatter den første statistiske analyse af udviklingen på jernbanemarkedet og lægger grundstenen til jævnlig rapportering.

¹ Denne meddelelse om overvågning af udviklingen på jernbanemarkedet ledsages af et arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene, som omfatter 23 bilag.

² KOM(2006) 189 endelig af 3. maj 2006.

³ Afsnit Va i direktiv 2001/12/EF.

⁴ KOM(2006) 314 endelig af 22 juni 2006.

II. ORDNINGEN FOR OVERVÅGNING AF JERNBANEMARKEDET

7. Med sigte på at opfylde kravene til overvågning oprettede Kommissionen i 2001 en ordning for overvågning af jernbanemarkedet (RMMS), som består i at offentliggøre oplysninger om forskellige aspekter af jernbanemarkederne på Generaldirektoratet for Energi og Transports websted⁵. Oplysningerne ajourføres og udbygges jævnlige, så de kommer til at omfatte en endnu bredere vifte af indikatorer for markedsudviklingen.
8. Ved varetagelsen af sine overvågningsopgaver bistår Kommissionen af en arbejdsgruppe, der er sammensat af sagkyndige fra de nationale ministerier og fra jernbanesektoren. Mellem 2001 og 2007 blev der afholdt atten møder i RMMS-arbejdsgruppen.
9. Denne gennemgang bygger på den analyse, som RMMS-arbejdsgruppens medlemmer har forelagt, på statiske kilder, som Europa-Kommissionen har til rådighed, på nyere undersøgelser⁶ og på gennemførelsesrapporten for den første jernbanepakke (se ovenstående).
10. Gennemgangen vil især stille skarpt på følgende emner:
 - de retlige og institutionelle rammebetingelser, der er skabt med sigte på at liberalisere jernbanemarkedet og styrke jernbanernes stilling som en sikker og miljøvenlig transportform
 - udviklingen af jernbanemarkedet i form af resultaterne for gods- og passagertransport, sammenligninger med andre transportformer og indikatorer for åbningen af markedet
 - sektorens finansielle resultater, herunder oplysninger om kapacitet, den nuværende situation og udnyttelsesgraden for jernbaneinfrastruktur samt udviklingen i forsyningssektoren.
11. Da der ikke findes nogen kvantitative data, kan denne gennemgang af markedsforholdene ikke omfatte visse specifikke aspekter i forbindelse med jernbanemarkeder; det gælder f.eks. jernbanevirksomhedernes aktiver (rullende materiel) og "bløde" faktorer som uddannelse af personale.

III. GENNEMFØRELSE AF DE RETLIGE OG INSTITUTIONELLE RAMMEBETINGELSER

12. Alle medlemsstater med jernbanenet har formelt gennemført direktiverne i den første jernbanepakke (se bilag 2a og 2c). Forsinkelser ved gennemførelsen tvang dog Kommissionen til at indlede 56 overtrædelsesprocedurer, hvoraf 12 førte til

⁵ http://ec.europa.eu/transport/rail/market/index_en.htm.

⁶ Disse undersøgelser kan findes på følgende websted:
http://ec.europa.eu/transport/rail/studies/index_en.htm.

domstolsafgørelser (se bilag 3a). I øjeblikket gennemgås de nationale gennemførelsesforanstaltninger for en række vigtige bestemmelser i pakken⁷.

13. Da nogle af medlemsstaterne kun delvis har overtaget den anden jernbanepakke i deres nationale lovgivning (se bilag 2b og 2c), har Kommissionen indledt yderligere 55 overtrædelsesprocedurer, hvoraf 18 er sendt videre til Domstolen. Fem af disse sager er allerede trukket tilbage, idet der er modtaget endelig meddelelse om gennemførelsesforanstaltninger, men de 13 andre sager er stadig under behandling (se bilag 3b).
14. Alle de institutioner, som kræves oprettet i henhold til første og anden jernbanepakke, er allerede oprettet i medlemsstaterne. Der er tale om nationale virksomheder og organer, som varetager kapacitetsallokering, myndigheder, som udsteder tilladelser, regeludstedende organer, nationale sikkerhedsmyndigheder, undersøgelsesorganer og anmeldte organer (se bilag 4, 5, 6 og 7).
15. For så vidt angår regeludstedende myndigheder, må det siges, at oplysningerne om antallet af ansatte, der behandler reguleringsspørgsmål, og antallet af sager, der er behandlet i 2005, giver anledning til nogen tvivl om deres administrative kapacitet.
16. Der foregår i øjeblikket en detaljeret analyse af overtagelsen af bestemmelserne vedrørende jernbaneinteroperabilitet og sikkerhed. I henhold til de foreløbige resultater lader gennemførelsen af direktiverne om sikkerhed og interoperabilitet til at være ufuldstændig i nogle lande, som allerede formelt har overtaget dem i deres nationale lovgivning. Forsinkelser af gennemførelsen af den anden jernbanepakke skaber desuden usikre retlige forhold for aktørerne på jernbanemarkedet. Selv om de institutioner, der i henhold til pakken skal oprettes, allerede er oprettet i de berørte lande, forekommer manglen på et retsgrundlag for deres virke at udgøre en væsentlig hindring for, at jernbanemarkedet kan fungere korrekt.

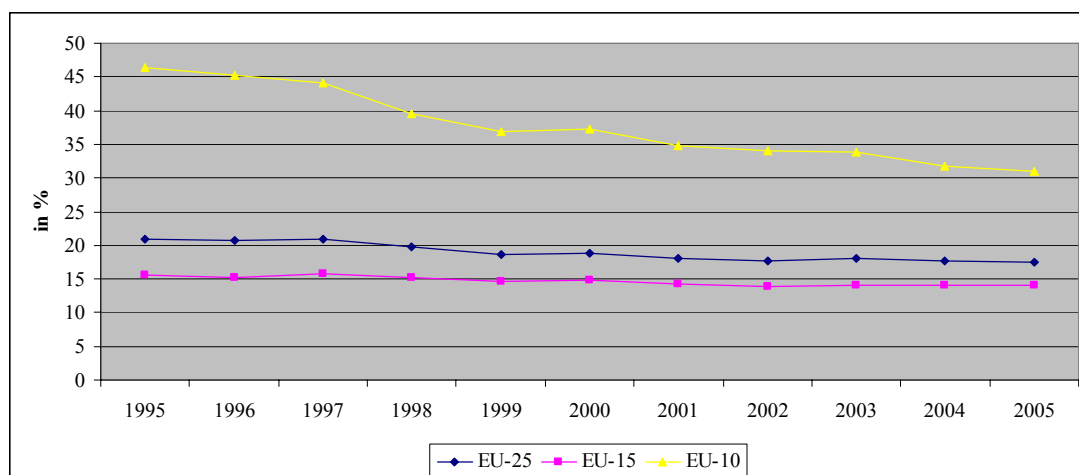
IV. JERNBANETRANSPORTMARKEDET I EU

IV.1. Jernbanetransportens resultater i forhold til andre transportformer

17. Siden 1970 har jernbanerne oplevet et jævnt fald i deres andel af godstransportmarkedet; fra 20 % i 1970 (EU-15) til 8 % i 2003 (EU-15) og 10 % for EU-25 i 2005 (tonkilometer). I løbet af det seneste årti er den negative udvikling forløbet langsommere, så der kun var et fald på 2 % i jernbanemarkedets andel mellem 1995 og 2005 (se bilag 8a).
18. Af alle landtransportformer stod jernbanen for 17,4 % af EU's godstransportmarked i 2005, og dette tal er mere end dobbelt så højt i de "nye" medlemsstater end i EU-15 (30,9 % i forhold til 14 %) (se figur 1 og bilag 8c).

⁷ Denne gennemgang bliver udgangspunktet for bl.a. en omarbejdelse af direktiverne i den første jernbanepakke, som er programsat til 2008.

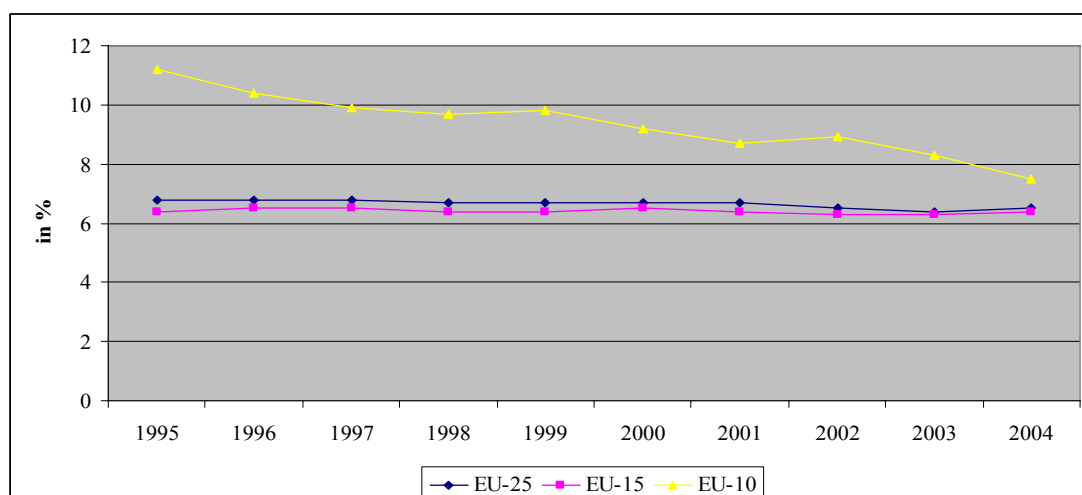
Figur 1: Jernbanens andel af indlandstransporten af gods i EU-25, EU-15 og EU-10 (1995-2005)



Kilde: Eurostat, UIC, EU Energy and Transport in Figures Statistical Pocketbook 2006, skøn fra GD TREN og nationale statistikker

19. Inden for personbefordring er der ligeledes tale om et fald over de seneste tre årtier, selv om det er mindre udpræget end for gods. Jernbanens andel af det samlede personbefordringsmarked faldt fra 10,2 % i 1970 til 6,3 % i 2003 for EU-15 (passagerkilometer). For EU-25 var det 5,8 % i 2004 (se bilag 8b).
20. Hvis der kun tages hensyn til landtransportformer, udgjorde jernbaneandelen af personbefordringen 6,5 % af EU-markedet i 2004. I EU-15 har jernbanens markedsandel konstant ligget på 6 % i det seneste årti. I modsætning hertil er det faldet brat i EU-10, fra 11,2 % i 1995 til 7,5 % i 2004 (se figur 2 og bilag 8d).

Figur 2: Jernbanens andel af landtransport af passagerer i EU-25, EU-15 og EU-10 (1995-2004)



Kilde: Eurostat, UIC, skøn fra GD TREN og nationale statistikker

21. Analyserne af jernbanens relative andel af transportmarkedet ser bort fra, at jernbaner i sagens natur ikke kan levere dør-til-dør-tjenester over korte afstande. Følgelig giver

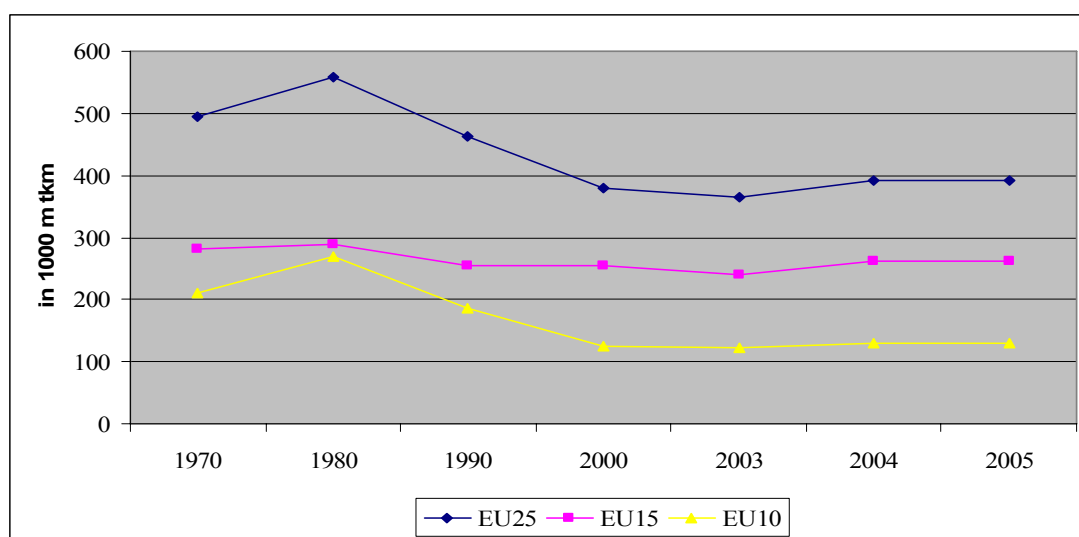
de nuværende metoder til at vurdere de forskellige transportformers bidrag til levering af transporttjenester ikke et nøjagtigt billede af jernbanetransportens andel. Kommissionens tjenestegrene undersøger mulighederne for at indsamle data om de forskellige transportformers resultater efter afstandskriterier.

22. Et pilotprojekt om resultaterne for jernbanegodstransport opdelt efter afstand, som blev gennemført af Fællesskabet af de Europæiske Jernbaner (CER) og Den Internationale Jernbaneunion (UIC) i 2006, viste for en gruppe jernbanevirksomheder, der havde en andel på 20 % af godstransportmarkedet, at jernbanens markedsandel er væsentlig højere end vejtransportens på de lange afstande (>150 km = 22 %, >300/325 km = 26 % og >500 km = 30 % sammenlignet med 19 % af trafikken som helhed). For afstande på mere end 150 km er gennemsnitsomkostningerne for godstransport med jernbane som regel lavere end for vejtransport (se bilag 22e).

IV.1. Tendenser for jernbanetransportmængder og -resultater⁸

23. Efter at have været i konstant nedgang i en årrække holdt godstransporten op med at falde i 2003 (se figur 3)⁹. Det samme år trådte den første fase hen imod en åbning af markedet for internationale godstogsforbindelser i kraft.

Figur 3: Jernbanegodstransportresultater i EU-25, EU-15 og EU-10 (1970-2005)



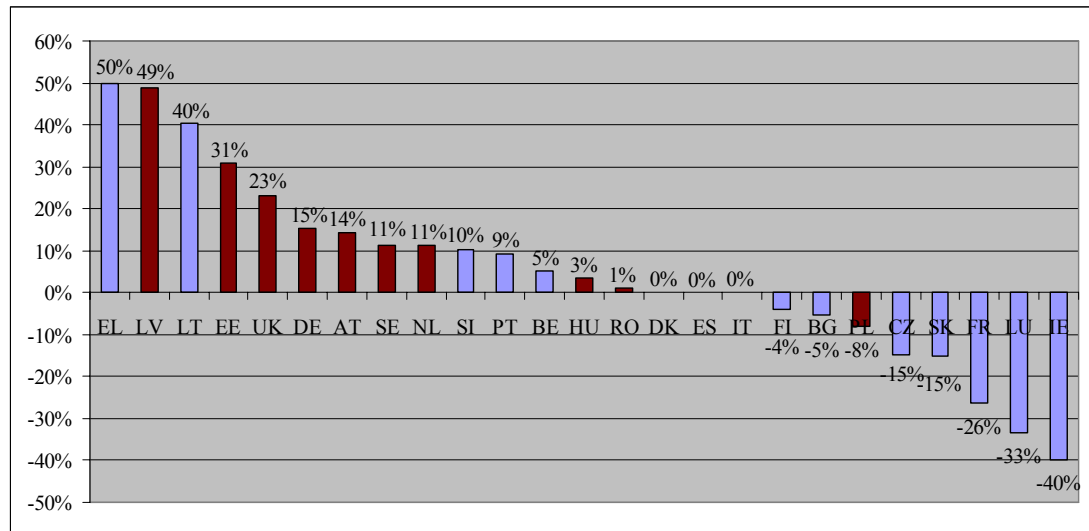
Kilde: EU Energy and Transport in Figures Statistical Pocketbook 2006, Tabel 3.2.5, Eurostat

24. Mellem 2000 og 2005 sås en betydelig bedring af jernbanegodstransportresultaterne i EU i medlemsstater, hvor nye jernbanevirksomheder stod for de største markedsandele (se bilag 9 og figur 4, hvor disse lande er vist med mørk farve).

Figur 4: Ændring i jernbanegodstransportresultater 2000-2005

⁸ "Jernbanetransportresultater" skal forstås som jernbanetransport udtrykt i tonkilometer eller passagerkilometer.

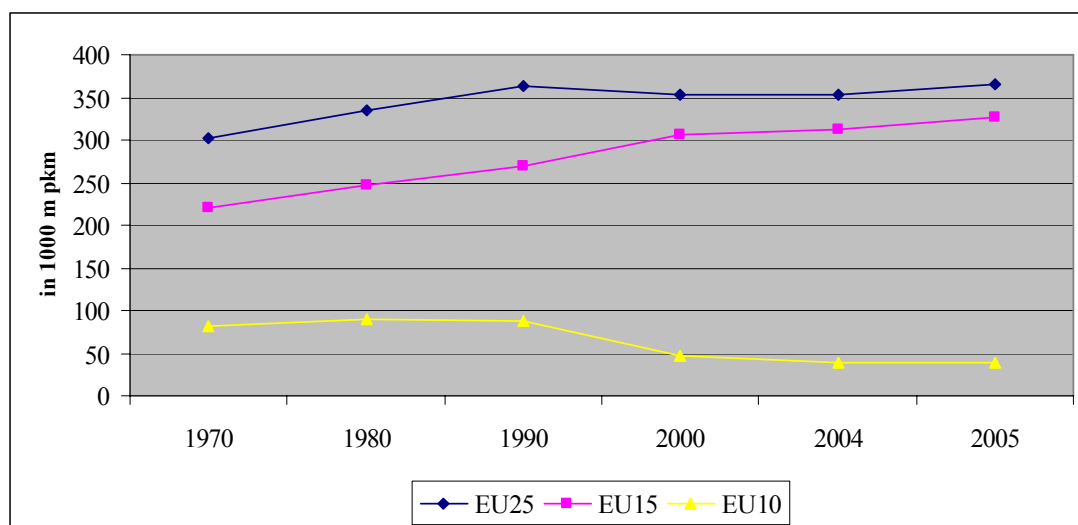
⁹ Cypern og Malta har ingen jernbanenet på deres territorium, så alle henvisninger til EU-10 eller "nye" medlemsstater i afsnit IVa-VIII omfatter ikke disse to lande.



Kilde: EU Energy and Transport in Figures Statistical Pocketbook 2006, Tabel 3.2.5, Eurostat

25. I 2005 var det gods, der oftest blev transporteret via jernbanen (i tonkilometer), faste brændselsstoffer (oftest transporteret af jernbanevirksomheder i EU-15), metaller og olieprodukter (navnlig transporteret af jernbanevirksomheder i EU-10) (se bilag 11).
26. I 2006 steg jernbanegodstransportresultaterne i EU-25 med 3,7 % som følge af vækst i de "gamle" medlemsstater (gennemsnitlig stigning på 5,7 %), herunder navnlig i Finland, Luxembourg og Tyskland, som alle registrerede en stigning på over 10 %. Den største stigning udtrykt i tonkilometer lå i første kvartal af 2006 sammenlignet med samme periode det foregående år. I EU-10 var der et samlet fald på -0,5 % i jernbanegodstransporten i 2006. Der var dog en dynamisk udvikling på jernbanegodstransportmarkedet i Ungarn (13,3 %) og i Den Slovakiske Republik (7,3 %) (se bilag 10).
27. For personbefordring var der efter en jævn stigning i jernbanepassagertransporten mellem 1970 og 1990 tale om en kraftig stigning i EU-15 og et kraftigt fald i EU-10 i det følgende årti (1990-2000)(se figur 5). Siden da har passagertransporten nået et stabilt leje i EU-10 og er langsomt men sikkert steget i EU-15.

Figur 5: Jernbanepassagertransportresultater i EU-25, EU-15 og EU-10 (1970-2005)



Kilde: EU Energy and Transport in Figures Statistical Pocketbook 2006, Tabel 3.3.7, Eurostat

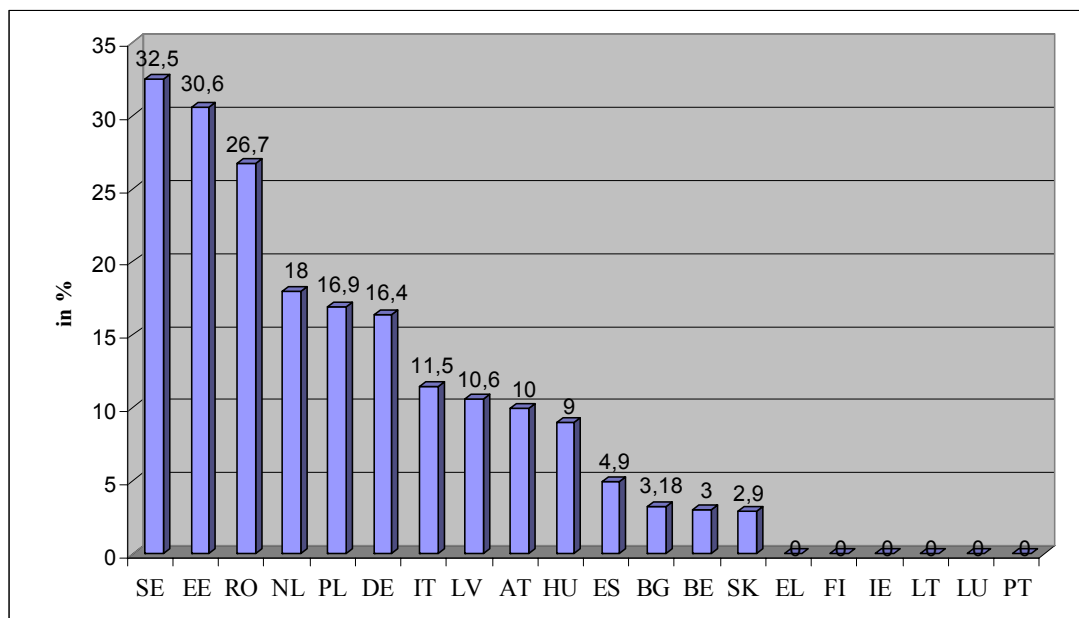
28. Mellem 2000 og 2005 forekom de største stigninger i resultaterne for jernbanepassagertransport i Letland (29 %), Irland (29 %) og Belgien (20 %). De største fald skete i Litauen (-33 %), Estland (-33 %), Bulgarien (-31 %) og Rumænien (-31 %) (se bilag 9).
29. I 2006 fortegnede EU-15 og EU-10 næsten samme stigning, og gennemsnittet lå på 3,3 % for EU som helhed. De mest positive resultater blev nået i andet kvartal 2006 sammenlignet med samme periode i 2005. De største stigninger i passagertransporten i 2006 fandt sted i Letland (10,8 %), Luxembourg (9,2 %) og Sverige (7,3 %). Derimod gik jernbanepassagertransporten tilbage i Litauen (-4,3 %) og Grækenland (-1,8 %) (se bilag 10).
30. I 2005 var det Estland (93 %), Letland (88 %) og Den Slovakiske Republik (86,5 %), som havde de største andele af *international trafik* ud af den samlede jernbanegodstrafik (i tonkilometer). De største andele af international trafik ud af den samlede passagertrafik forekom i Luxembourg (24 % af passagerkilometerne), Østrig (17 %) og Belgien (15 %) (se bilag 12b, som også indeholder oplysninger om ændringer i jernbanetransportresultaterne i perioden 2003-2005 for nationale og internationale afgang).

V. ÅBNING AF JERNBANEMARKEDET

31. Der er flere end 700 jernbanevirksomheder med licens på EU's jernbanemarked, hvoraf ca. halvdelen (355) er hjemmehørende i Tyskland, 62 i Polen og 56 i Det Forenede Kongerige. Bilag 14 indeholder en oversigt over antallet af gyldige jernbanelicenser og sikkerhedscertifikater for hver medlemsstat.
32. Figur 6 viser den samlede markedsandel for nye jernbanevirksomheder, som udbyder godstransporttjenester. Udtrykt i tonkilometer havde nye markedsaktører den største andel af markedet i Sverige (32,5 %), Estland (30,6 %), Rumænien (26,7 %),

Nederlandene (18 %), Polen (16,9 %) og Tyskland (16,4 %). For passagertransport havde nye markedsaktører erobret den største andel af markedet i Estland (40 %), Sverige (35,8 %) og Letland (10,1%)*. Bilag 13 viser fordelingen af markedsandelene blandt de forskellige virksomheder for EU-27.

Figur 6: Nye godstransportoperatørers samlede markedsandel for 2006



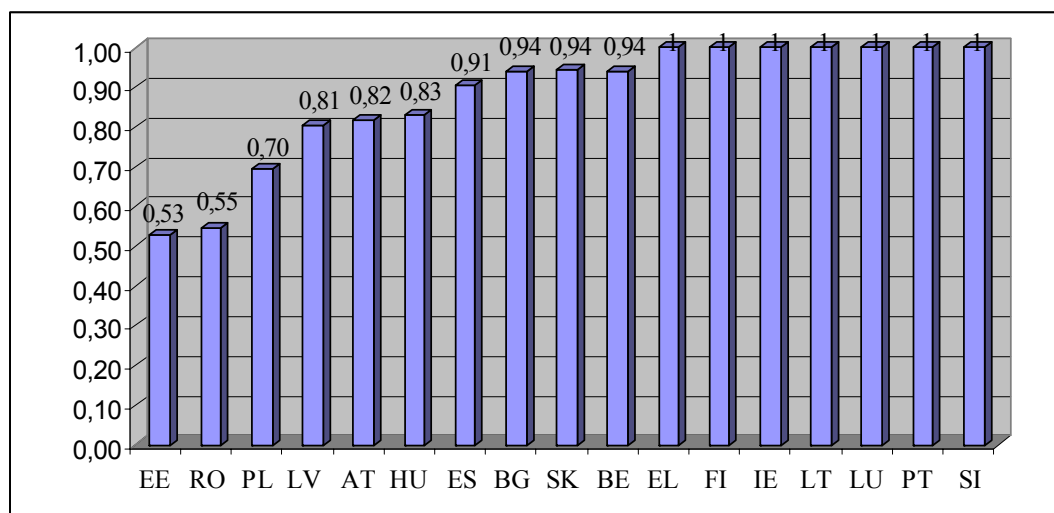
* Ingen data for CZ, DK, FR og UK. For ES og PT: data for 2005; for NL: data for 2003

Kilde: RMMS-spørgeskema 2007, som er udfyldt af medlemsstaterne i maj/juni 2007

33. Som en substitut for måling af markedsåbningen anvendes Herfindahl-Hirschman-indekset (HHI)¹⁰ til at evaluere markeds koncentrationsgraden og konkurrencen på det relevante marked. Indekset kan ligge mellem 0, hvis der er stort antal firmaer, hvad der indikerer effektiv konkurrence, og 1, hvis der er en enkelt virksomhed med monopolstilling.
34. Figur 7 viser HHI for gods- og passagertransportmarkederne i EU's medlemsstater. For gods findes de mest åbne markeder i Estland (0,53), Rumænien (0,55), Polen (0,7) og Letland (0,8)*. Godstransportmarkederne er stadig underlagt monopol i Grækenland, Finland, Frankrig, Litauen, Luxembourg, Portugal og Slovenien. Det har ikke været muligt at beregne HHI for bl.a. Sverige, Nederlandene og Tyskland (hvor nye godstransportvirksomheder har en stor markedsandel), da de nødvendige data ikke forelå. På passagersiden er det Estland (0,48), Letland (0,82), Polen (0,83) og Portugal (0,84), der har de mest åbne jernbanemarkeder.

¹⁰ HHI er defineret som kvadratsummen af markedsandelene for hver enkelt virksomhed i sektoren.

Figur 7: Herfindahl-Hirschmann-indeks for de nationale jernbanemarkeder



* Ingen data for CZ, DE, DK, FR, IT, NL, SE og UK

Kilde: RMMS-spørgeskema 2007, som er udfyldt af medlemsstaterne i maj/juni 2007

VI. JERNBANEVIRKSOMHEDERNES RESULTATER

35. I henhold til en undersøgelse under tilsyn af RMMS-arbejdsgruppen, som Fællesskabet af de Europæiske Jernbaner (CER) har gennemført blandt sine 17 medlemmer¹¹, faldt beskæftigelsen i jernbanevirksomheder konstant i perioden 1995-2004, samtidig med at produktiviteten steg. I de senere år er nedgangen i antallet af ansatte i jernbanesektoren dog forløbet langsommere. Jobtab i de "gamle" virksomheder er delvis blevet opvejet af nye arbejdspladser hos de nye jernbanevirksomheder, men der foreligger endnu ikke nogen oplysninger om de nye arbejdspladseres kvalitet¹². Antallet af ansatte hos de forskellige EU-jernbanevirksomheder og -infrastrukturforvaltere i 2006 er vist i bilag 15.
36. CER-undersøgelsen viser desuden en udpræget forskel i resultaterne for jernbanevirksomheder i EU-15 og i EU-10. I de "gamle" medlemsstater er forholdet mellem jernbanevirksomhedernes gæld og egenkapital siden 1995 i gennemsnit faldet til under 1, dvs. deres aktiver er hovedsageligt finansieret med egenkapital og ikke gæld. I EU-10 er forholdet mellem gæld og egenkapital i gennemsnit steget voldsomt fra ca. 0,11 til 2,52. Den svage finansielle situation, som gør sig gældende for jernbanevirksomheder i de "nye" medlemsstater, skyldes først og fremmest underbetaling for offentlig service, virksomhedernes fortsatte gæld til staten og nogle operatørers investeringer i de senere år, som ikke er økonomisk bæredygtige.

¹¹ CFL, CIE, CP, DB, FS, NSB, ÖBB, SNCF, VR, SBB (undtagen ATOC/EWS og ASTOC), BDZ, CFR, CD, LG, MAV, PKP og SZ.

¹² Bilagene til rapport KOM(2006) 189 endelig af 3. maj 2006, s. 91.

37. En anden undersøgelse¹³, som handler om de finansielle resultater for jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere med en årsomsætning på mindst 50 mio. EUR, og som er gennemført efter Europa-Kommissionens anmodning, viste, at i 2004 havde 61 % af de 74 jernbanevirksomheder, der blev undersøgt¹⁴, en lønsomhedsgrad på mere end 1, hvilket betyder, at der i princippet var overskud på deres drift. 24 % af jernbanevirksomhederne havde en negativ egenkapitalforrentning, dvs. tab på driften i forhold til jernbanevirksomhedens egenkapital. Af de ti infrastrukturforvaltere havde fem en lønsomhedsgrad på mere end 1, og fem havde en negativ egenkapitalforrentning (se bilag 16).
38. Tjenestekvaliteten er fortsat skuffende, og det gælder navnlig for intermodal trafik. Punktlighedsstatistikker for internationale tog i kombineret transport ad de store europæiske korridorer, som er indsamlet af Den Internationale Union for kombineret Jernbane-Landevejstransport (UIRR), viser et ringe punktlighedsniveau for jernbanegodstransport (i 2006 havde kun 53 % af togene mindre end 30 min. forsinkelse i forhold til deres planlagte ankomst) og ustabile forhold i de seneste år (se bilag 17).

VII. JERNBANETRANSPORTINFRASTRUKTUR: KAPACITET, FINANSIERING OG FORSYNINGSSEKTOREN

39. Banenettet i EU har en samlet længde på ca. 215 000 km¹⁵. De længste banenet findes i Tyskland (34 122 km), Frankrig (29 246 km)¹⁶ og Polen (22 156 km). De korteste net findes i Luxembourg (275 km) og Estland (971 km offentligt banenet) (se bilag 18). Malta og Cypern har ingen jernbaner. Belgien og Luxembourg har den største banetæthed (hhv. 122 og 106 m/km²).
40. Den mest intensive udnyttelse af banenettet til godstransport i 2006 (udtrykt i tonkilometer pr. km jernbane) fandt sted i de Baltiske Lande (10,8 i Estland, 7,4 i Letland og 7,3 i Litauen). Den mest intensive brug til passagertransport var i Nederlandene (5,3), Det Forenede Kongerige (3,0) og Belgien (2,8) (se bilag 18).
41. I 2006 omfattede det europæiske banenet 4 919 km højhastighedsbaner i Italien, Frankrig, Spanien, Tyskland, Belgien og Det Forenede Kongerige. Frem til 2009 bygges der i EU 1 485 km nyt spor til tog, som kører hurtigere end 250 km/h (se bilag 19).
42. I 2006 lå udgifterne til infrastrukturvedligeholdelse i euro pr. km jernbane højest i Nederlandene (446 000), Luxembourg (173 000) og Det Forenede Kongerige (108 000). Fornyelse af den eksisterende infrastruktur var mest omfattende i Det Forenede Kongerige (260 000), Luxembourg (159 000) og Tyskland (117 000). Nybygning kostede mest pr. km spor i Nederlandene (464 000), Belgien (259 000), Luxembourg (245 000) og Grækenland (124 000). Generelt har de nævnte lande også planer for store investeringer i perioden 2007-2010 (se bilag 20).

¹³ ECORYS-undersøgelsen: "Analysis of the financial situation of railway undertakings in the European Union", februar 2006, http://ec.europa.eu/transport/rail/studies/index_en.htm.

¹⁴ Herunder konsoliderede jernbanevirksomheder, som også varetager infrastrukturforvaltning.

¹⁵ Både enkeltspor og dobbeltspor.

¹⁶ Oplysningerne for Frankrig er fra 2004 og fra 2006 for de andre lande.

43. Der er stor forskel på systemer til betaling for brug af jernbaneinfrastruktur fra den ene medlemsstat til den anden. Andelen af infrastrukturomkostninger, som kræves ind via brugerafgifter går fra 5 % i Sverige til 100 % i de Baltiske Lande (se bilag 22). Afgiften er hovedsagelig afhængig af, hvor stor del af infrastrukturen staten betaler for, og hvor effektiv infrastrukturforvalteren er. Ligeledes spiller det en rolle, hvor kompleks og intensivt nettet udnyttes. I 2006 udgjorde statslige bidrag til infrastrukturdrift, -vedligehold, -fornyelse og -nybygning i EU-25 ca. 14 mia. EUR, hvoraf EU-10-landenes bidrag kun var 3,6 % (se bilag 21).
44. Udformningen af nogle brugerafgiftssystemer giver mulighed for f.eks. at krydssubsidiere passagertransport, og det udgør en trussel mod jernbaneforbindelsernes konkurrenceevne. Krydssubsidieringsproblemet er størst i nogle af de "nye" medlemsstater, hvor høje afgifter for adgang til banenettet går hånd i hånd med ringe infrastrukturkvalitet.
45. Værdien af markedet for jernbaneleverancer i Vest- og Østeuropa¹⁷ er ca. 40 mia. EUR (se bilag 23). 75 % af markedet er åbent for eksterne leverandører, dvs. det betjenes ikke udelukkende af jernbanevirksomhederne selv. Adgangen til markedet er mest begrænset for områderne service og vedligehold (51 %) og infrastrukturleverancer i Østeuropa (58 %). I modsætning hertil er markederne for tog- og banekontrolsystemer og rullende materiel helt åbne for eksterne leverandører (100 %).
46. I Østeuropa forventes en dynamisk udvikling af markedet for rullende materiel i det næste årti (+8,2 % årligt frem til 2015). Tjenester i forbindelse med infrastrukturvedligehold tilskrives det største vækstpotentiale i Vesteuropa (2,6 % årligt i den samme periode) (se bilag 23).

VIII. KONKLUSIONER

47. Denne rapport beskriver de vigtigste tendenser, der er observeret på EU's jernbanemarked i de seneste år. Reformen af den europæiske jernbanesektor forløber med noget blandede resultater. Det kan dog bekræftes, at indsatsen for at genoplive jernbanen ved at udvikle et europæisk jernbanesystem uden grænser og øge konkurrencen på markedet frembringer positive resultater.
48. Den formelle overtagelse af Fællesskabets jernbanelovgivning i national ret er næsten afsluttet. De institutioner, som skal oprettes ifølge lovgivningen, findes allerede i de fleste medlemsstater. Nedgangen i jernbanegodstrafikken standsede i 2003 og har siden nogenlunde bibeholdt niveauet. De seneste oplysninger (2006) giver anledning til optimisme. En analyse af jernbanetransportens resultater over de seneste seks år understreger, at de lande, der har åbnet markedet mest, klarer sig væsentligt bedre end de lande, hvor "gamle" jernbanevirksomheder dominerer markedet. Selv om de konventionelle data, der er opdelt efter transportform, stadig viser et lille fald i jernbanens andel af godstransportmarkedet, antyder de foreløbige skøn over jernbanens bidrag til godstransport over mellemlange og lange afstande, at

¹⁷ Vesteuropa = Østrig, Belgien, Danmark, Frankrig, Tyskland, Grækenland, Italien, Nederlandene, Spanien, Sverige, Schweiz, Det Forenede Kongerige. Østeuropa = Den Tjekkiske Republik, Ungarn, Polen, Rumænien, Tyrkiet (UNIFE-undersøgelse 2007, se bilag 23).

jernbanen har et stort potentiale i dette markedssegment. Reformprocessen skaber også nye jobmuligheder, som potentielt kan modvirke jernbanevirksomhedernes stadig mindre arbejdsstyrke. Sidst, men ikke mindst, skaber den forventede store efterspørgsel efter rullende materiel i den østlige del af Europa i det kommende tiår gode betingelser for den videre udvikling i sektoren for jernbaneleverancer.

49. Der er dog stadig en række problemer, som bremser udviklingen af jernbaneforbindelser i EU. Gennemførelsesniveauet for rammebestemmelserne er meget forskelligt fra den ene medlemsstat til den anden. Nogle institutioner har endnu ikke påbegyndt arbejdet. Problemerne kan skyldes mangel på personale eller kan, for så vidt angår de nationale sikkerhedsmyndigheder, skyldes, at retsgrundlaget for deres virke ikke er på plads, idet det afventer overtagelsen af anden jernbanepakke i national lovgivning.
50. Konkurrencen på det europæiske jernbanemarked er stadig ringe, men dog tiltagende, efterhånden som rammebestemmelserne for ikke-diskriminerende adgang til infrastruktur og åbning af nationale og internationale godstogsforbindelser for konkurrence modnes. Der findes dog stadig betydelige hindringer for markedsintegrationen på europæisk niveau. Det drejer sig navnlig om manglen på fuld teknisk interoperabilitet og på en fælles tilgang til jernbanesikkerhed mellem de enkelte landes jernbanenet, jernbanevirksomhedernes forholdsvis svage finansielle situation, som er ekstra akut i de "nye" medlemsstater, og de høje omkostninger for adgang til markedet i jernbanesektoren, som skyldes de høje faste omkostninger i forbindelse med markedsoperationer, betydelige administrative udgifter for at få rullende materiel godkendt, licensprocedurer osv. Herudover investerer nogle medlemsstater ikke nok i jernbanesektoren, herunder navnlig i vedligehold og opgradering af jernbaneinfrastrukturen. Eftersom alle jernbanemarkeder i EU indtil for ganske få år siden var domineret af nationale monopolselskaber, er der endnu ikke tilstrækkelige incitamenter til at øge servicekvaliteten i jernbanesektoren væsentligt.
51. Kommissionen mener, at en jævnlig ajourføring af denne rapport vil give mulighed for en kontinuerlig overvågning af jernbanemarkedet på grundlag af sammenlignelige data. En række temaer, som ikke er belyst i tilstrækkelig grad i denne rapport, vil blive taget op i kommende udgaver. Der er behov for større støtte fra jernbanesektoren og nationale myndigheder, i form af tilgængelige data, så analysen af udviklingen på jernbanemarkedet kan blive så omfattende som mulig.