



EUROPA-KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 21.8.2012
COM(2012) 459 final

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL RÅDET OG EUROPA-PARLAMENTET

Tredje rapport om overvågning af udviklingen på jernbanemarkedet

(EØS-relevant tekst)

{SWD(2012) 246 final}

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL RÅDET OG EUROPA-PARLAMENTET

Tredje rapport om overvågning af udviklingen på jernbanemarkedet

(EØS-relevant tekst)

I. INDLEDNING

1. I de senere år har de europæiske jernbaner været inde i en periode med store omvæltninger, der dels skyldes de generelt ugunstige økonomiske vilkår og dels udviklingen i især de europæiske rammebestemmelser.
2. Målsætningen om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde baseret på fri konkurrence er blevet bekræftet i flere fora: Hvidbogen fra 2011 med titlen "En køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem", meddelelsen "Indsats for vækst, stabilitet og beskæftigelse" vedtaget den 30. maj 2012 (som understreger vigtigheden af at reducere de administrative byrder og hindringer for markedsadgang), Det Europæiske Råds konklusioner fra januar 2012 og meddelelsen "Bedre forvaltning af det indre marked". Denne tilgang bidrager til målsætningerne i Europa 2020-strategien gennem sit bidrag til økonomisk vækst og jobskabelse.
3. I den forbindelse foreslog Kommissionen en omarbejdning af den første jernbanepakke, som var genstand for en politisk enighed den 3. juli 2012, mens åbningen af den internationale passagertrafik, der har haft virkning fra den 1. januar 2010, har produceret de første virkninger.
4. Denne løbende udvikling af lovrammerne ligger til grund for lovgivers beslutning om, at Kommissionen kontinuerligt skal overvåge udviklingen på EU's jernbanemarked for at kunne vurdere, hvilke virkninger EU's politiske foranstaltninger har på jernbanemarkedet, og for lettere at kunne fastlægge foranstaltninger, som det vil være hensigtsmæssigt at vedtage og gennemføre på jernbaneområdet i fremtiden.
5. Denne rapport opfylder således forpligtelsen til at overvåge EU's jernbanemarked, som fastsat i direktiv 2001/12/EF¹.
6. Meddelelsen om overvågning af udviklingen på jernbanemarkedet², som blev vedtaget den 18. oktober 2007 og rapporten³ af samme navn af 18. december 2009, sørgede herfor. Denne rapport er ikke kun en aktualisering af disse dokumenter, men den bringer også en række udviklinger om emner, der ikke er omfattet af de tidligere.

¹ Del Va i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/12/EF af 26. februar 2001 (EFT L 75 af 15. marts 2001) om ændring af direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner.

² Meddelelse til Rådet og Parlamentet om overvågning af jernbanemarkedet af 18. oktober 2007 (KOM(2007) 609).

³ Rapport til Rådet og Europa-Parlamentet om overvågning af jernbanemarkedet (KOM(2009) 676), som ændret ved berigtigelsen af 8. december 2010.

II. ORDNINGEN FOR OVERVÅGNING AF JERNBANEMARKEDET

7. Kommissionen har etableret en ordning for overvågning af jernbanemarkedet (*Rail Market Monitoring Scheme* - RMMS) for at opfylde forpligtelsen til at overvåge markedet.
8. Ved varetagelsen af sine overvågningsopgaver bistås Kommissionen af en arbejdsgruppe, der er sammensat af sagkyndige fra de nationale ministerier og fra jernbanesektoren, herunder arbejdsmarkedets parter. Mellem 2001 og slutningen af 2011 blev der afholdt femogtyve møder i RMMS-arbejdsgruppen, herunder 3 siden vedtagelsen af den foregående rapport.
9. Denne analyse bygger på RMMS-arbejdsgruppens arbejde og navnlig på spørgeskemaet, men også på nyere undersøgelser og på statistiske kilder, som Europa-Kommissionen har til rådighed, herunder især fra Eurostat. I forbindelse med denne analyse omfatter begrebet medlemsstat Norge, der deltager i undersøgelsen.

III. GENNEMFØRELSE AF DE RETLIGE OG INSTITUTIONELLE RAMMEBETINGELSER

10. Alle medlemsstater med jernbanenet har gennemført direktiverne i den første jernbanepakke. Imidlertid har ukorrekt gennemførelse af varierende grad og på flere forskellige områder ført til at Kommissionen siden 2008 har måttet indlede traktatbrudsprocedurer mod de fleste medlemsstater. Procedurene er, afhængigt af landet, på forskellige stadier på grund af specifikke situationer. Ved udgangen af 2011 var 12 lande indbragt for EU-Domstolen. Sagerne omhandler ofte de væsentlige funktioners uafhængighed, afgifter for brug af jernbaneinfrastrukturen og reguleringsorganets uafhængighed.
11. Kommissionen har foreslået⁴ en omarbejdning af den første jernbanepakke, principielt med henblik på at forenkle de lovgivningsmæssige rammer i jernbanesektoren ved at sammenlægge, harmonisere, tydeliggøre og ajourføre de tre direktiver i en enkelt tekst. I denne forbindelse forfølges følgende tre mål: Sørge for tilstrækkelig finansiering og afgifter for brug af jernbaneinfrastrukturen, sikre fair konkurrence mellem operatørerne og øge kontrolorganernes effektivitet.
12. Hvad angår den anden jernbanepakke er de krævede nationale institutioner oprettet. Kommissionens tjenestegrene er i øjeblikket i færd med en evaluering af gennemførelsen af direktivet om sikkerhed⁵, som forventes at kunne afsluttes i midten af 2013.
13. Med hensyn til den tredje jernbanepakke var den 19. juli 2010 sidste frist for gennemførelse af direktiv 2008/57/EF⁶ og 2009/131/EF⁷, mens fristen for direktiv 2011/18/EU⁸ er fastsat til den 31. december 2011. For så vidt angår direktiv

⁴ Meddelelse fra Kommissionen om udviklingen af et fælles europæisk jernbaneområde (KOM(2010) 474 af 17. september 2010).

⁵ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF af 29. april 2004 om jernbanesikkerhed i EU og om ændring af Rådets direktiv 95/18/EF om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder og direktiv 2001/14/EF om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering (jernbanesikkerhedsdirektivet).

⁶ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/57/EF af 17. juni 2008 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Fællesskabet.

⁷ Kommissionens direktiv 2009/131/EF af 16. oktober 2009 om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/57/EF om interoperabilitet i jernbanesystemet i Fællesskabet.

⁸ Kommissionens direktiv 2011/18/EU af 1. marts 2011 om ændring af bilag II, V og VI til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/57/EF om interoperabilitet i jernbanesystemet i Fællesskabet.

2007/58/EF⁹ var fristen for gennemførelse den 4. juni 2009 og fristen for fuld gennemførelse den 1. januar 2010.

14. Desuden bebudede Kommissionen i sin hvidbog fra marts 2011¹⁰ nye initiativer til fordel for jernbanerne. Således har Kommissionen til hensigt at foreslå en "fjerde jernbanepakke", der omfatter en åbning for indenlandsk transport af passagerer, forbedring af adgangen til infrastrukturer og tilhørende tjenester og en udvidelse af opgaverne for Det Europæiske Jernbaneagentur for så vidt angår certificering.
15. Forordningen om godstogskorridorer¹¹ indeholder bestemmelser om oprettelse af 6 korridorer inden den 10 november 2013 og tre andre inden den 10. november 2015. Medlemsstaterne skal for hver korridor etablere en bestyrelse med ansvar for at føre tilsyn navnlig med det vigtige arbejde med gennemførelsen af korridoren, der er pålagt ledelsesudvalget, der består af involverede infrastrukturforvaltere. De fleste korridorer har allerede deres bestyrelse. Disse godstogskorridorer vil være rygraden i de multimodale TEN-T-korridorer.
16. Endelig har omarbejdningen af den første jernbanepakke tilladt udvikling i overvågningen af regulering, finansiering og infrastrukturafgifter og betingelserne for adgang til markedet. Et formelt netværk af tilsynsmyndigheder vil blive oprettet for at sikre koordinering og udveksling af bedste praksis, og en klausul om at bedømme dette arrangement i 2014.

IV. ÅBNING AF JERNBANEMARKEDET

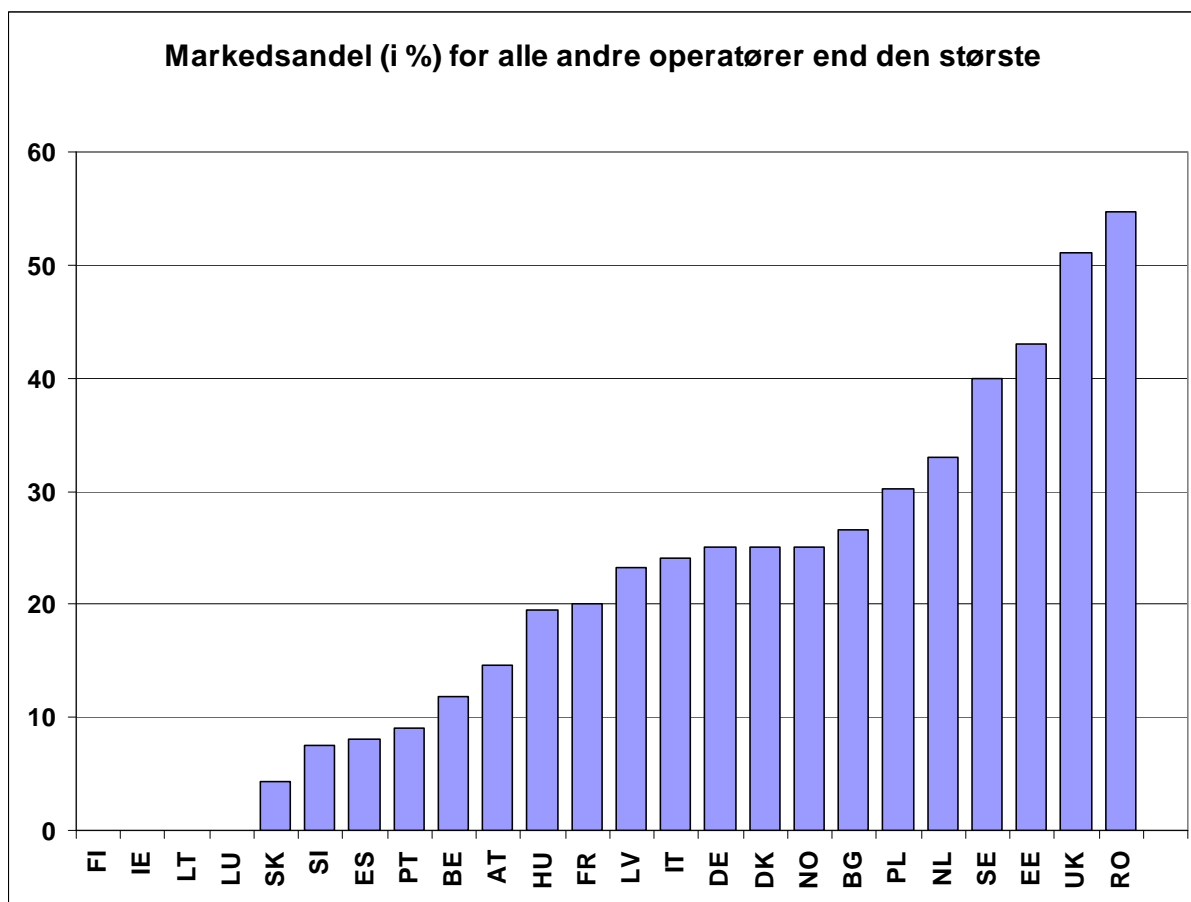
17. Ved udgangen af 2010 var der næsten 700 europæiske licenser inden for jernbanegodstransport, herunder 340 i Tyskland og 72 i Polen. Antallet af licenser inden for passagerområdet er nu på over 500, herunder 320 i Tyskland og 44 i Det Forenede Kongerige. På EU-plan er antallet af licenser steget med næsten 16 % for gods- og 11 % for passagertrafikken i to år. Det skal bemærkes, at disse tal ikke omfatter de nationale tilladelser, hvoraf nogle medlemsstater fortsat udsteder et betydeligt antal (virksomheder, hvis virksomhed er begrænset til levering af jernbanegodstransport af regional karakter, kan nøjes med en national licens).
18. I godstransporten har andre virksomheder end den største operatør, med hensyn til tonkilometer, haft den største markedsandel i Rumænien (55 %), Storbritannien (51 %) og Estland (43 %), som vist i figur 1. På grund af krisen er markedsandelen af nye operatører inden for to år steget markant i flere medlemsstater (10 til 23 % i Letland, 14 til 27 % i Belgien og 10 til 20 % i Frankrig), mens den forblev nul eller næsten nul i Finland, Irland, Litauen og Luxembourg.

Figur 1: Samlet markedsandel (procent af trafikken målt i tonkilometer) for jernbanegodstransport for andre operatører end den største operatør i slutningen af 2010

⁹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/58/EF af 23. oktober 2007 om ændring af Rådets direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner og direktiv 2001/14/EF om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur.

¹⁰ Hvidbog af 28. marts 2011 "En køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem" (KOM(2011) 144 endelig).

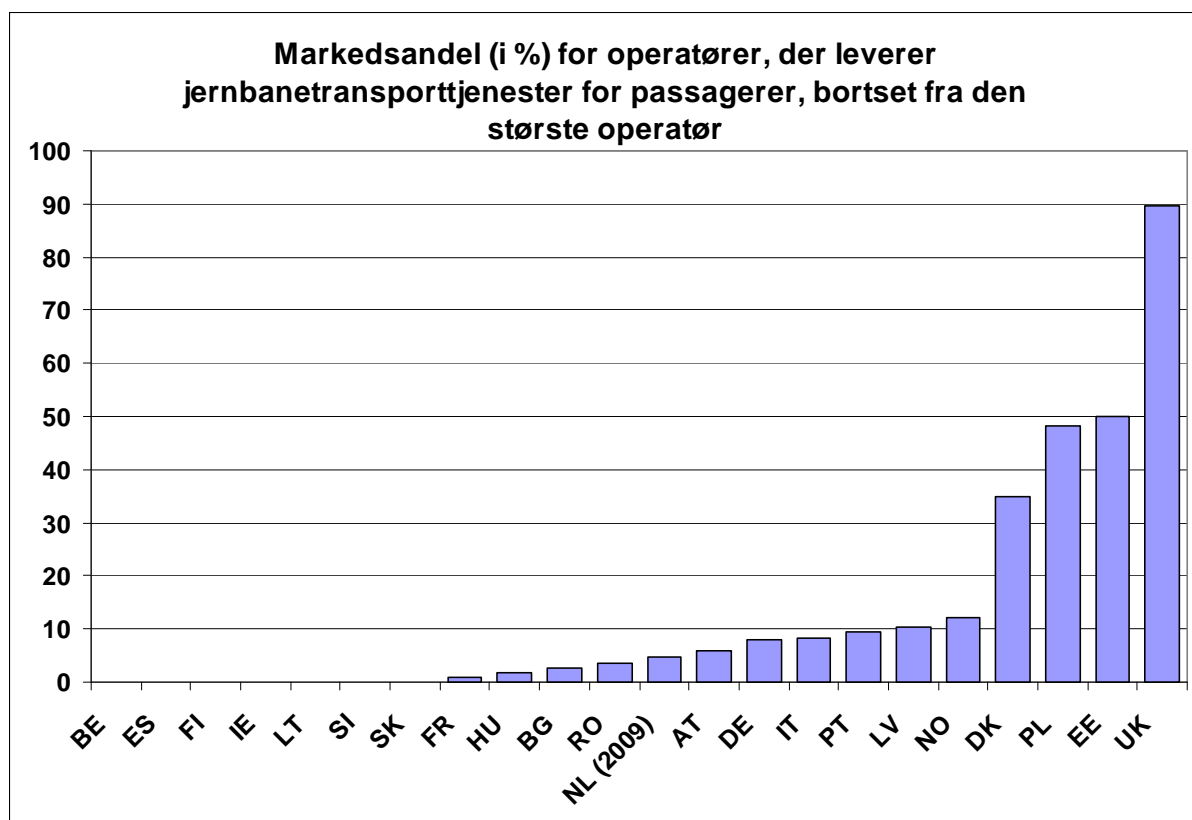
¹¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 913/2010 af 22. september 2010 om et europæisk banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport.



Kilde: RMMS-spørgeskemaer udfyldt af medlemsstaterne i maj/juni 2011.

19. Hvad angår personbefordring har de nytilkomne særlig stor markedsandel i Storbritannien (90 %), Estland (50 %) og Polen (48 %), mens landene, hvor den etablerede operatør stadig kontrollerer hele markedet, nu er i mindretal (Belgien, Grækenland, Spanien, Finland, Irland, Litauen, Slovenien og Slovakiet). Men i nogle lande som Polen kommer de nye operatører fra en delvis demontering af det etablerede selskab og bibeholder de facto-monopoler i deres respektive regioner.

Figur 2: Samlet markedsandel (procent af trafikken i passagerkilometer) af operatører, der leverer jernbanetransporttjenester for passagerer, bortset fra den største operatør, i slutningen af 2010



Kilde: RMMS-spørgeskemaer udfyldt af medlemsstaterne i maj/juni 2011.

20. Dette skyldes hovedsageligt, at åbningen af hjemmemarkedet for personbefordring med jernbane er blevet indført mere eller mindre tidligt i medlemsstaterne: i Sverige i 1992, i Tyskland i 1994, i Det Forenede Kongerige i 1995, derefter i Danmark og Italien, og senere i en halv snes andre EU-lande.
21. I den internationale transport af passagerer, som den 1. januar 2010 blev åbnet for konkurrence i EU-lovgivningen, forbliver alliancer mellem etablerede operatører den mest almindelige procedure. Men der er imidlertid en gradvis udvikling af tjenester, der indgår i konkurrence med den etablerede operatør i et af de lande, der betjenes på flere ruter. Således har *Deutsche Bahn* og *ÖBB* sluttet sig sammen med det norditalienske selskab *FNM* for at betjene linjen München-Bologna. Tilsvarende tilbyder *Trenitalia* og *Veolia Transdev* linjen Paris-Venedig. *Westbahn GmbH* åbnede en linje Wien-Salzburg-Freilassing. *Deutsche Bahn* vil også selvstændigt kunne tilbyde forbindelser fra Tyskland til London, eller selv Paris, i forholdsvis nær fremtid. Endelig er der, med hensyn til regional grænseoverskridende transport, en spredning af nye tjenester, hvoraf nogle udbydes af etablerede operatører og andre af nye operatører, som det understreges af én af Kommissionens undersøgelser¹².

¹²

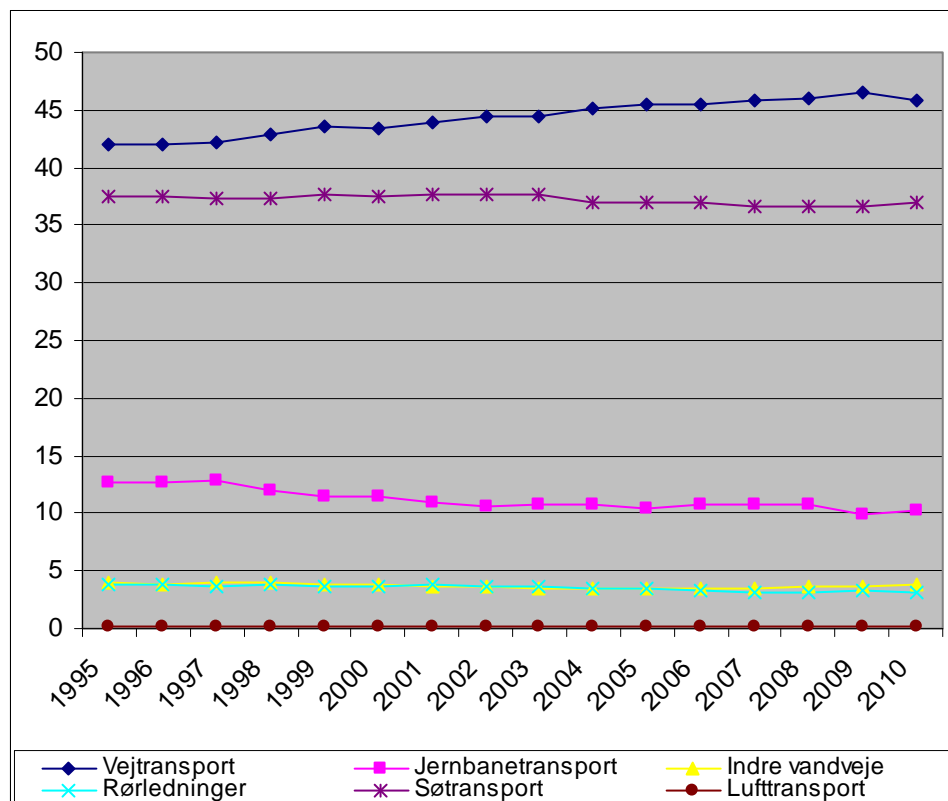
Situation and perspectives of the rail market (Situationen på og udsigterne for jernbanemarkedet), marts 2010.

V. JERNBANETRANSPORTMARKEDET I EU ¹³

V.1 Jernbanetransportens resultater i forhold til andre transportformer

22. Mens jernbanetransportens andel i den samlede godstransport gennem de seneste årtier havde oplevet en betydelig tilbagegang, er dens markedsandel i det seneste årti bibeholdt på lidt under 11 %, dog kun med 10,2 % i oktober 2010 i en krisesammenhæng.
23. Jernbanens andel af godstransporten på land, der siden 2002 var stabiliseret på 17,1 %, mens den i 1995 endnu udgjorde 20,2 %, er i 2010 faldet til 16,2 %.

Figur 3: Jernbanens andel af godstransportmarkedet (EU-27, 1995-2010)

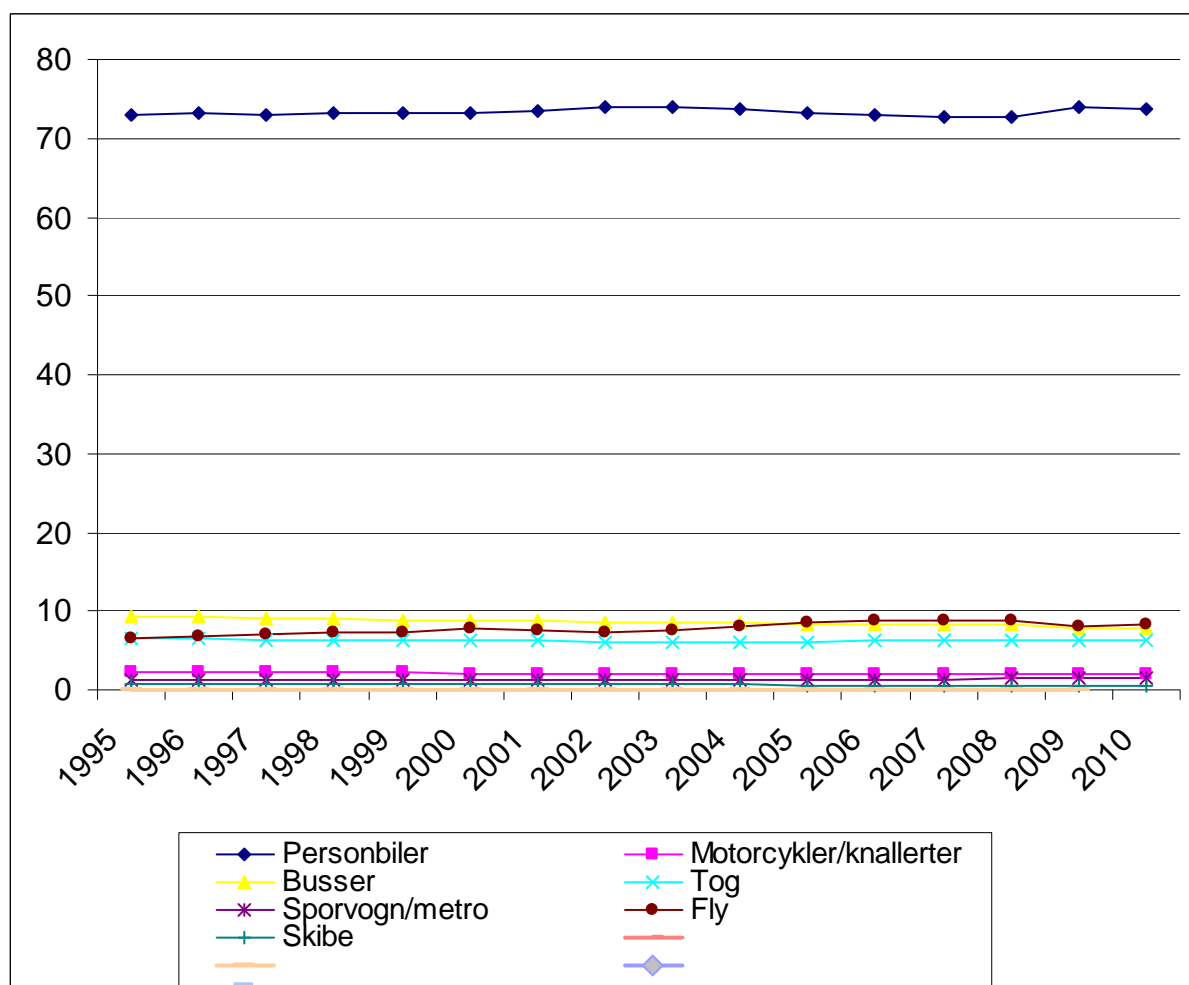


Kilde: EU transport in figures, Statistical Pocketbook 2012

24. Hvad angår personbefordring er jernbanernes andel af markedet for passagertransport i EU-27 øget en anelse i de seneste år fra 5,9 % i 2004 til 6,3 % i 2010. Men der er store forskelle mellem de af medlemsstaterne, der har et jernbanenet, idet denne andel var på omkring 10 % eller mere i Ungarn og Østrig, men kun 2 % i Estland og lidt over 1 % i Grækenland.

Figur 4: Jernbanens andel af personbefordringen (EU-27, 1995-2010)

¹³ Cypern og Malta har ingen jernbanenet på deres territorium, så alle henvisninger til EU-12 eller EU-27 omfatter ikke disse to lande.



Kilde: EU transport in figures, Statistical Pocketbook 2012

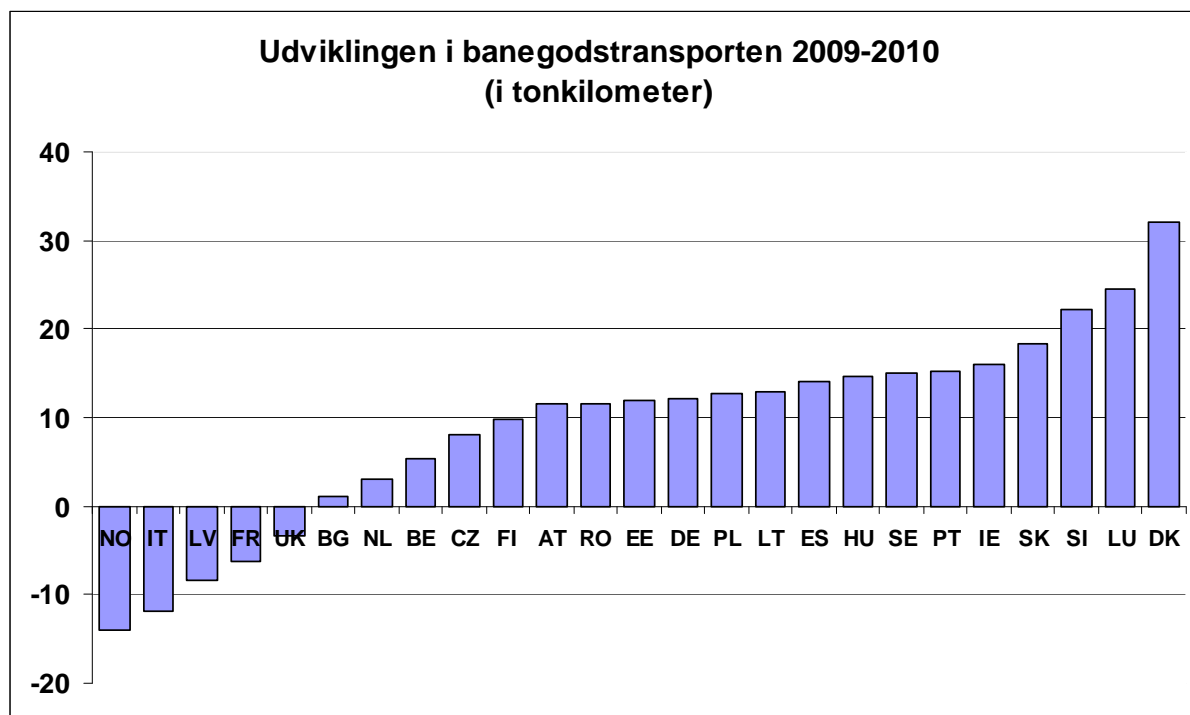
V.2 Tendenser for jernbanetransportmængder og -resultater ¹⁴

a) Godstransport

25. Krisen havde i 2009 resulteret i et fald på 18,3 % i fragt i tonkilometer i EU-27. Takket være genopsvinget i de sektorer, der var hårdest ramt, herunder stålindustrien, den kemiske industri og bilindustrien, var 2010 præget af en skarp vending, hvor så mange som 15 medlemsstater registrerede stigninger på mere end 10 %, uden dog at finde tilbage til niveauet i 2008. Ifølge tal fra CER (Fællesskabet af de Europæiske Jernbaner) forblev jernbanegodstransportresultaterne i 3. kvartal 2011 9,2 % lavere end tredje kvartal 2008 på hele det europæiske kontinent.

¹⁴ "Jernbanetransportresultater" skal forstås som jernbanetransport udtrykt i tonkilometer eller passagerkilometer.

Figur 5: Udviklingen i banegodstransporten 2009-2010 målt i tonkilometer



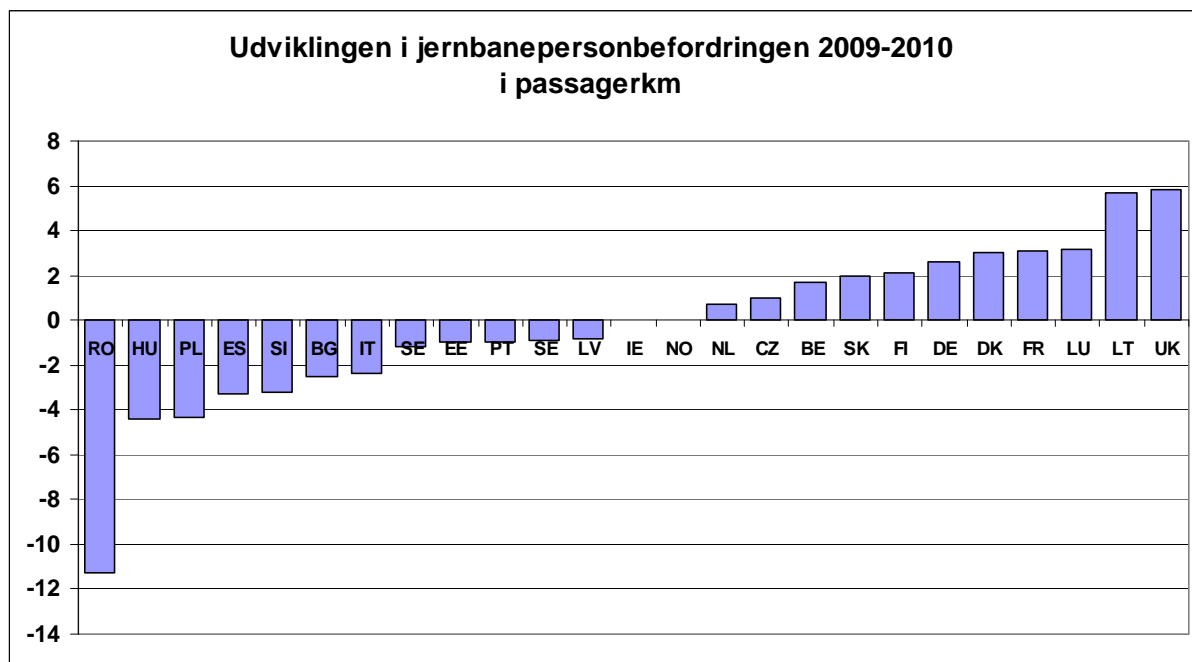
Kilde: RMMS-spørgeskemaer udfyldt af medlemsstaterne i maj/juni 2011.

b) Personbefordring

26. Selv om jernbanepersonbefordringen havde været forholdsvis uberørt af krisen, idet reduktionen i trafikken udtrykt i passagerkilometer i 2009 var på 1,4 % i EU-27, har stigningen på 3,6 % i EU-15 ikke kunnet opveje det 8,3 % fald, der har kunnet observeres i landene i EU-12.

I 2010 var udviklingen blandet, med en endnu en gang forværret situation i EU-12 (-11,3 % i Rumænien) i forhold til i EU-15, hvor den største stigning noteredes i Det Forenede Kongerige (5,8 %).

Figur 6: Udviklingen i jernbanepersonbefordringen 2009/2010 i passagerkm



Kilde: RMMS-spørgeskemaer udfyldt af medlemsstaterne i maj/juni 2011

VI. JERNBANEVIRKSOMHEDERNES RESULTATER

a) Beskæftigelse

27. Antallet af medarbejdere i slutningen af 2010 i de selskaber, der er ansvarlige for den kommercielle udnyttelse af jernbanedrift og infrastrukturforvaltning, var 110 000 i Frankrig, 80 000 i Tyskland og 64 000 i Polen (se bilag 6). Da omfanget af aktiviteten af disse virksomheder varierer fra en medlemsstat til en anden er sammenligninger vanskelige. Ligeledes har omfanget af den nedgang i medarbejderantallet, der er iagttaget i sektoren i de sidste ti år, været vanskelig at kvantificere præcist.
28. Andelen af personer over 50 år i arbejdsstyrken i landtransport i 2010 var 31 % mod 27 % i gennemsnit på tværs af alle brancher. Sektoren er også karakteriseret ved en gennemsnitlig alder for tidlig pensionering (55 år) og en svag kvindeandel i den samlede beskæftigelse (14 %).

b) Jernbanematerielindustrien

29. I en undersøgelse fra Sammenslutningen af Europæiske Jernbaneindustrier (UNIFE)¹⁵ blev værdien af det globale jernbanemarked anslået til mere end 120 mia. EUR i 2007, og i 2016 anslås den at ville nå 154 mia. EUR. De højeste vækstrater forventes i Asien-Stillehavsområdet og i landene i Samfundet af Uafhængige Stater.
30. Desuden påpeger CER (Fællesskabet af de Europæiske Jernbaner), at en vigtig fornyelse af jernbanemateriel til transport af passagerer er i gang i Tjekkiet, Slovakiet og Slovenien.

¹⁵ Worldwide Rail Market Study – Status Quo & Outlook 2016.

c) Tjenestekvalitet og passagertilfredshed

31. Det er stadig vanskeligt at måle tjenestekvaliteten inden for banegodstransporten i EU, idet der generelt mangler indikatorer for kvaliteten. Imidlertid bør den gradvise etablering af overvågning af udførelsen af jernbanegodstjenester i de forskellige godstogskorridorer give nogle oplysninger om tjenesternes rettidighed.
32. I henhold til forordning 1371/2007¹⁶ er jernbaneoperatører, som er omfattet heraf, forpligtet til at offentliggøre en årlig rapport om kvaliteten af de leverede ydelser og især om personbefordringens punktlighed.
33. Desuden har en undersøgelse foretaget for Kommissionen (se bilag 15) vist, at passagererne generelt er tilfredse med sikkerheden om bord i togene, forventet rejsetid og togvognenes komfort, men de har dog tendens til mene, at renlighed og vedligeholdelse af togene, deres punktlighed og kvaliteten af oplysningerne, især i tilfælde af forsinkelse, er de elementer, der bør forbedres. Punktlighed synes at være tilfredsstillende i et betydeligt antal medlemsstater, men den anses for utilstrækkelig af mere end 40 % af respondenterne i Polen, Tyskland, Sverige, Rumænien og Frankrig.
34. Passagererne finder også, at der på stationer bør ydes særlig omsorg til parkeringspladser, kvaliteten af faciliteterne samt renholdelse og vedligeholdelse. I modsætning hertil finder passagererne, at mulighederne for at købe billetter, information og sikkerhed generelt synes tilfredsstillende. Graden af tilfredshed med stationerne varierer betydeligt fra land til land og er meget høj i Spanien og Luxembourg, men fortsat lav i Polen og Ungarn.

d) Offentlige serviceforpligtelser

35. 90 % af markedet for indenlandsk passagerbefordring med jernbane er teoretisk omfattet af offentlige serviceforpligtelser¹⁷. I EU-15-landene er de fleste offentlige tjenesteydelsesaftaler indgået for en varighed på mindst to til ti år, hvorimod længden af kontrakter i EU-12, der i 2005 ikke oversteg et år, for de fleste kontraktors vedkommende er steget, hvilket gavner investeringerne.
36. Indtægterne fra billetsalget set i forhold til udgifterne overstiger ikke 71 % i EU-12 i 2009 mod 94 % i EU-15, disse tal er 4 procentpoint lavere i forhold til 2007 i en situation med stramme budgetmæssige begrænsninger (se bilag 11).

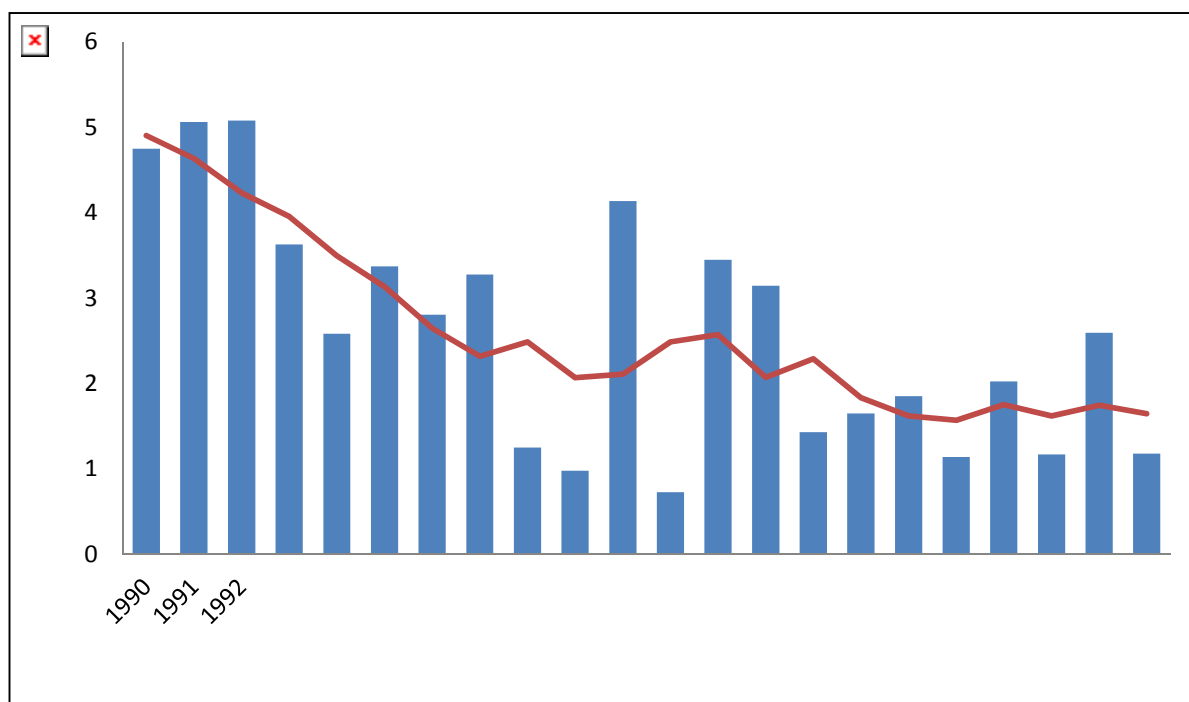
e) Sikkerhed

37. Ifølge rapporten fra Det Europæiske Jernbaneagentur (se bilag 16), var der 188 ulykkesofre mellem 2008 og 2010, ud af i alt 4 120 ofre identificeret i samme periode. 60 % af disse dødsfald omfattede personer, der var på sporet på steder, hvortil adgang er forbudt.
38. Målt i antallet af dødsulykker pr. mia. togkm er det samlede niveau af sikkerhed i Europa fortsat forbedret siden 1990, om end i et langsommere tempo siden 2004, som vist i figur 7.

¹⁶ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1371/2007 af 23. oktober 2007 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser.

¹⁷ *Public service rail transport in the European Union: an overview* (Offentlige jernbanetransporttjenester i Den Europæiske Union: en oversigt) (november 2011).

Figur 7: Togkollisioner og -afsporinger med dødsfre per mia. togkilometer



Kilde: Det Europæiske Jernbaneagenturs sikkerhedsvurderingsrapport for 2012

VII. JERNBANEINFRASTRUKTUR

a) Banenettets længde

39. Den samlede længde af jernbanestrækninger i EU er omkring 212 000 km, et relativt stabilt niveau i de seneste år. I nogle stater, der oplever særligt vigtige budgetmæssige problemer, påvirker lukningerne - især i Grækenland, Rumænien og Portugal - først og fremmest spor, men ikke linjer, navnlig fordi disse netværk er overdimensionerede.
40. Det europæiske højhastighedsbanenet fortsatte imidlertid sin vækst og nåede 6 600 km i 2010, en fordobling på otte år. Spanien, og ikke længere Frankrig, har nu det største højhastighedsbanenet (se bilag 8).

b) Udviklingen i infrastrukturinvesteringer

41. Ifølge ITF (*International Transport Forum*) er andelen af investeringer i landtransportinfrastruktur forblevet uændret på 0,8 % i Vesteuropa i løbet af det seneste årti, mens den i Central- og Østeuropa steg til 2 % i 2009. Jernbanesektorens andel af disse investeringer varierer meget fra land til land og nåede i 2009 65 % i Østrig, 55 % i Det Forenede Kongerige, 52 % i Luxembourg, 45 % i Sverige og 41 % i Belgien, og 32% i gennemsnit i Vesteuropa; men i Central- og Østeuropa faldt jernbanesektorens andel fra 22 % i 2000 til 13 % i 2009 (se bilag 9).

c) Brugerafgifter og flerårige kontrakter

42. Niveauet af netadgangsafgifter varierer ganske betydeligt fra en infrastrukturforvalter til en anden; for et godstog på 1 000 tons varierede prisen i EUR pr. togkilometer fra 0,1 i Spanien og 0,5 i Sverige til 10,2 i Slovakiet og 9,8 i Irland (jf. bilag 10). Generelt ser det ud til, at forskellene forventes at mindskes, da flere lande med traditionelt høje gebyrer i EU-12 bebudede eller endda begyndte at have lavere

takster. Det skal bemærkes, at gebyrerne også kan variere betydeligt på et enkelt nationalt netværk baseret på linjer eller tidsplaner.

43. Kommissionen mener, at de flerårige kontrakter mellem infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder er tilbøjelige til at sikre et godt niveau af tjenester og den nødvendige finansielle stabilitet. Flerårige kontrakter blev underskrevet i femten medlemsstater (se bilag 12).

d) Indførelse af ERTMS

44. Indførelsen af ERTMS (*European Railway Traffic Management System*) er en vigtig indikator for, hvordan udviklingen forløber med hensyn til interoperabilitet. Ved udgangen af 2011 er mere end 4 000 km af EU's banenet udstyret med ERTMS, hvilket er en stigning på mere end 20 % i forhold til året før. Desuden er over 4 000 kilometer spor i øjeblikket ved at blive udstyret og bør være operationelle inden udgangen af 2013.
45. Der blev vedtaget en europæisk plan for indførelse den 22. juli 2009. Denne plan gør indførelsen af ERTMS obligatorisk på visse hovedtransportakser inden 2015. Medlemsstaterne skal inden udgangen af 2012 meddele Kommissionen en detaljeret tidsplan med datoerne for udbuddene og de vigtigste stadier i det projekt, der skal føre til indførelse af ERTMS inden 2015. Kommissionen vil sikre nøje overholdelse af dette krav.

VIII. KONKLUSIONER

46. Den økonomiske krise i 2009 har haft en betydelig indvirkning på jernbanegodstrafikken. På trods af et markant genopsving forblev niveauet i 2010 15 % under det, der var blevet observeret i 2008 i de fleste medlemsstater, og i Frankrig og Italien fortsatte faldet endda videre. På EU-plan ser det dog ud til, at jernbanernes niveau er sammenligneligt med niveauet fra før krisen.
47. Virkningerne af krisen har været langt mindre i jernbanepersonbefordringen. Faktisk er den stigning i trafikken i de fleste lande i EU-15, der har kunnet observeres, fortsat, hvorimod nedgangen, der i 1990'erne begyndte i EU-12, for sin del fortsatte i 2010. I denne sammenhæng kan man bemærke en slående sammenhæng mellem de seneste ændringer i trafikken, der er observeret i hver enkelt medlemsstat og graden af passagerernes tilfredshed, som kommer til udtryk i meningsmålingerne gennemført for Kommissionen, som for eksempel understregede de gode resultater, der er opnået af Det Forenede Kongerige og Litauen.
48. Processen med markedsåbning er i forbindelse med krisen accelereret i jernbanegodstransporten, om end i et ujævnt tempo blandt medlemslandene. På den anden side har nogle etablerede operatører nu betydelige markedsandele i andre europæiske lande gennem datterselskaber, der opererer der. Generelt har krisen ikke bremset udviklingen af nye aktører på de forskellige nationale markeder. I denne forbindelse er det vigtigt at bemærke, at den øgede tilstedeværelse af konkurrerende luftfartsselskaber ikke har en negativ indvirkning på det høje niveau af sikkerhed for denne transportform.
49. Den reelle åbning af passagermarkedet sker gradvist, men nu omfatter nu de fleste medlemsstater. Overvågningen af jernbanemarkedet vil på kort sigt blive beriget med offentliggørelsen af en Eurobarometer-undersøgelse om markedsåbning af indenlandsk personbefordring med jernbane, der er under vej på initiativ fra Kommissionen. Der vil blive taget hensyn til resultaterne af denne undersøgelse i

forbindelse med udarbejdelsen af lovforslaget om markedsåbning af indenlandsk personbefordring med jernbane.