

043087/EU XXIII.GP
Eingelangt am 09/09/08

FR

FR

FR



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 8.9.2008
COM(2008) 536 final

**COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU CONSEIL ET AU PARLEMENT
EUROPÉEN**

La qualité des services de fret ferroviaire

COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU CONSEIL ET AU PARLEMENT EUROPÉEN

La qualité des services de fret ferroviaire

1. LA PROPOSITION DE RÈGLEMENT DE LA COMMISSION DE 2004

La Commission a adopté en mars 2004 une proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant les compensations en cas de non-respect des exigences de qualité contractuelles applicables aux services de fret ferroviaire (COM(2004) 144 final du 3.3.2004). Cette proposition était motivée par la mauvaise qualité du service fourni par les opérateurs de fret et par la nécessité de relever ce niveau dans un délai raisonnable afin de maintenir une place suffisante du rail dans le système logistique de l'Union.

La Commission considérait par ailleurs que le développement de la concurrence serait trop lent pour entraîner une amélioration satisfaisante de la qualité du fret ferroviaire. Elle avait donc jugé utile de proposer des mesures qui rendaient obligatoires la présence de compensations dans les contrats entre les opérateurs ferroviaires et leurs clients. Elle estimait que ce type de mesures était adapté à un contexte caractérisé par une ouverture effective encore très limitée du marché et par une présence toujours prépondérante des opérateurs historiques pour inciter les opérateurs ferroviaires à améliorer davantage leurs performances.

Dans son projet de règlement, la Commission identifiait trois critères de qualité dont le respect devait s'imposer aux opérateurs de fret : le délai de livraison convenu, l'information des clients en cas de problème de livraison et une certaine flexibilité en ce qui concerne l'ordre de transport.

Bien que soutenant les objectifs de la Commission, le législateur avait jugé le projet de règlement inapproprié. Compte tenu de cette prise de position, et pour que les problèmes identifiés par la Commission dans sa proposition continuent d'être examinés attentivement, cette dernière s'est engagée à produire un rapport sur les progrès réalisés par le fret ferroviaire en termes de qualité de service et sur l'utilité de légiférer dans le domaine en 2008.

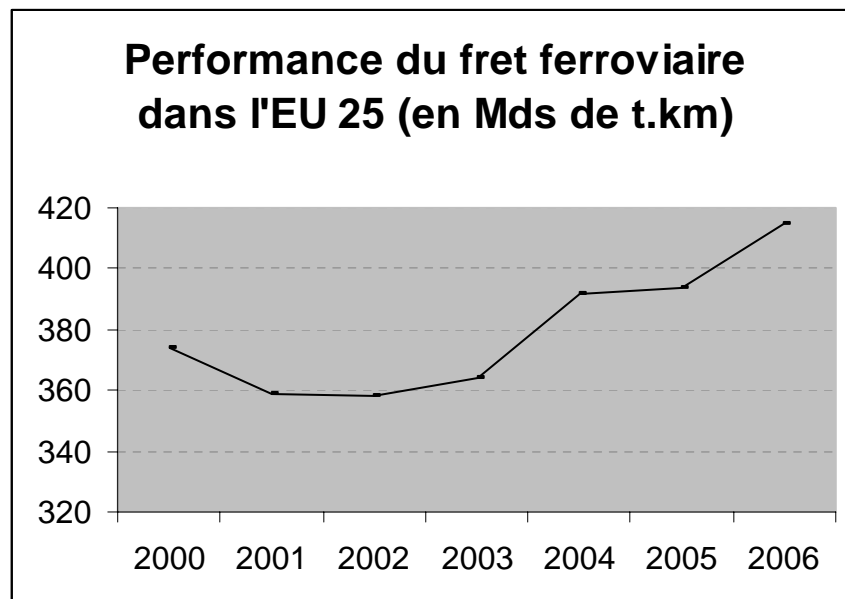
Cette communication présente des éléments d'analyse sur la qualité des services de fret ferroviaire et son évolution au cours des dernières années, ainsi que sur l'efficacité des accords et mesures volontaires mises en œuvre par le secteur. Elle débouche sur des recommandations sur l'action communautaire relative à ce domaine. Elle a été élaborée sur la base d'éléments recueillis auprès d'une série d'acteurs du secteur (clients du fret, opérateurs, gestionnaires d'infrastructure). Elle s'appuie également sur des données fournies par des associations du secteur.

2. LES BESOINS ACTUELS EN TERMES DE QUALITÉ DU FRET

Les années récentes ont été marquées par un changement de tendance pour le fret ferroviaire. En effet, la performance de ce mode ne diminue plus depuis 2004. Elle a augmenté de

manière significative en 2006, de sorte que la part modale du rail dans le transport de marchandises en Europe a augmenté cette année-là.

Cette tendance semble toutefois encore fragile car essentiellement soutenue par des facteurs exogènes (tels que l'augmentation du prix du pétrole et de la congestion routière ou encore des conditions climatiques défavorables à la navigation fluviale) plutôt que par une sensible amélioration de l'attractivité du rail. Il est vrai que le rail a un certain nombre d'opportunités à son avantage. La croissance du transport combiné, l'allongement des distances de transport des marchandises à travers l'Union figurent parmi celles-ci. Pour être en mesure de les saisir, le rail doit être davantage compétitif, c'est-à-dire plus flexible, plus rapide, plus fiable et/ou moins cher.



Source : Eurostat

La notion de qualité peut être comprise de deux manières : le niveau de service proposé et offert; le respect des engagements contractuels. Le projet de règlement de la Commission portait certes sur ces deux aspects de la qualité au travers de la flexibilité et de l'information du client d'une part, et du respect de la ponctualité d'autre part.

Les attentes des clients industriels du rail peuvent cependant concerner d'autres aspects du service attendu: la disponibilité du service, la sécurité et la sûreté. Selon la nature des produits transportés et les enjeux liés à ce transport, chacun de ces critères est, avec la ponctualité, l'information et la flexibilité, plus ou moins important pour le client. Au total, la satisfaction des clients du fret ferroviaire, actuels ou à venir, suppose la fourniture d'un service de qualité différente selon la nature des marchandises transportées. Il semble donc difficile de hiérarchiser les critères de qualité pour l'ensemble de ces clients.

3. LES PROGRÈS RÉALISÉS PAR LE FRET FERROVIAIRE

a) *Éléments qualitatifs*

Au niveau communautaire, l'ouverture à la concurrence des marchés domestique et international de fret ferroviaire est relativement récente. Le marché des services internationaux s'est en effet progressivement ouvert depuis le 15 janvier 2003; le marché des services intérieurs depuis le 1^{er} janvier 2007. Plusieurs Etats membres ont anticipé ces échéances et ont ouvert leurs marchés depuis de nombreuses années.

Cette ouverture à la concurrence, dans l'EU 12 comme dans l'EU 15, représente la principale incitation pour les opérateurs historique de fret à restructurer leur activité, à améliorer leurs performances. Une ouverture plus ancienne aura souvent comme conséquence une restructuration plus avancée de l'opérateur ferroviaire historique.

Le marché du fret ferroviaire est segmenté en plusieurs sous-marchés dont les besoins peuvent différer. Parmi ces derniers, on relève fréquemment la sidérurgie, la chimie, l'automobile, le papier, l'agro-alimentaire, matières premières et l'intermodal. De nombreux opérateurs ferroviaires ont engagé des réformes destinées à mieux connaître les besoins de ces sous-marchés et d'adapter leur offre de service à ces besoins (l'offre de service des opérateurs de taille importante va aujourd'hui du wagon isolé, au transport de containers et au train complet, programmable à plus ou moins long terme).

De nouveaux outils ou dispositifs destinés à la relation avec les clients sont par exemple mis en place : des équipes commerciales dédiées aux sous-marchés ou grands clients, des outils informatiques pour fluidifier et faciliter la relation avec le client, notamment. De manière générale, l'information des clients et la réactivité commerciale des opérateurs de fret ferroviaire est en constante amélioration depuis plusieurs années.

Parallèlement à cela, les opérateurs ferroviaires historiques ont engagé une restructuration de leur production. Sur ce point encore, les avancées entre les Etats membres varient très sensiblement, le développement de la concurrence étant un facteur déterminant sur ces évolutions. Il stimule la rationalisation de la production et des coûts des opérateurs, l'émergence de nouvelles méthodes, de nouveaux modes de produire, l'enrichissement des offres des opérateurs ou encore le déploiement de nouveaux outils plus performants.

En dépit de ces progrès, l'appréciation globale des clients du fret ferroviaire à l'égard de la qualité du service fourni par le rail paraît contrastée. La qualité de service offerte par le rail semble encore toujours inférieure à ce que peut délivrer le secteur routier aujourd'hui, en particulier sur les segments de marché où le rail bénéficie a priori d'atouts importants par rapport à la route.

b) *Pilotage et clauses relatifs à la qualité*

S'agissant du pilotage de la qualité, plusieurs éléments d'amélioration peuvent être relevés. En premier lieu, le secteur s'est collectivement engagé dans une amélioration de la qualité du fret au travers de la charte signée en juillet 2003 par l'UIC¹, la CER² et la CIT³ (voir Annexe I), de

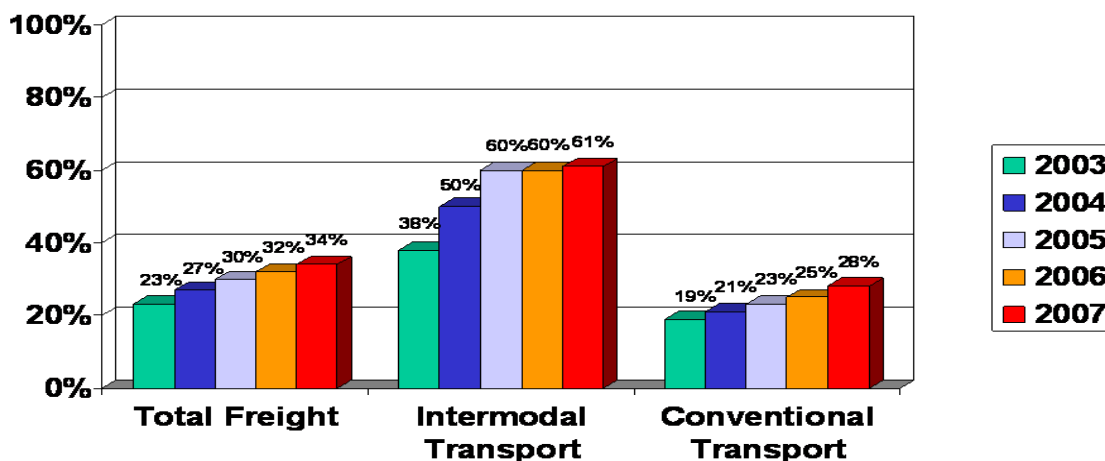
¹ Union Internationale des Chemins de fer

la déclaration conjointe d'avril 2005 de UIC/CER d'une part, et FIATA⁴/CLECAT⁵ d'autre part sur la qualité du fret international conventionnel et combiné, ou encore des lignes directrices sur le développement et la mise en œuvre d'accords relatifs à la qualité pour certains segments du fret international conventionnel édités par UIC/FIATA/CIT en octobre 2006.

En second lieu, de nombreux opérateurs historiques se sont engagés dans une politique de certification de la qualité de leurs prestations (voir Annexe II), montrant ainsi leur volonté d'améliorer leurs performances d'une part et de présenter des garanties complémentaires à leurs clients d'autre part. Ces initiatives visaient moins à promouvoir l'introduction de clauses contraignantes dans les contrats que d'encourager les opérateurs à faire mieux sur base volontaire, tant en matière de niveau de service qu'en termes d'attention à l'égard de leurs clients.

S'agissant des contrats et du développement des clauses relatives à la qualité, il apparaît que la présence de ce type de clauses a augmenté de manière significative depuis 4 ans, notamment pour le marché du transport combiné. Il semble toutefois que la part de contrats contenant des clauses par rapport à l'ensemble des contrats se stabiliserait ces dernières années. Par ailleurs, le développement de l'activité et de la part de marché des nouveaux entrants serait un facteur favorable au développement des clauses qualité, ce type d'opérateur paraissant le plus enclin à les accepter dans les contrats, moyennant l'augmentation de la facturation du service le cas échéant.

Part de contrats contenant des clauses qualité



Source : CER

2 Communauté Européenne du Rail
 3 Comité International des Transports ferroviaires
 4 Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés
 5 Association Européenne des Chargeurs, du Transport, de la Logistique

c) *Éléments quantitatifs relatifs à l'amélioration de la qualité*

Les effets des diverses initiatives prises par le secteur (voir chapitre 3.b) ne sont pas évidents. L'information sur la qualité du service fourni par le fret est, au mieux, sporadique et pas suffisamment représentative pour permettre une évaluation solide de l'efficacité des initiatives volontaires mises en place.

Les informations les plus répandues portent sur la ponctualité des trains. Sur cet aspect, les données à disposition sont peu nombreuses et présentent des tendances divergentes. Si l'on considère les données publiées par UIRR⁶ (voir Annexe III), la ponctualité des trains de transport international combiné serait très mauvaise et en baisse ces dernières années. Elle affiche un taux de respect des délais inférieur à 60% (53 % en 2006, quelques points de plus en 2007).

Si l'on considère les chiffres publiés par CER (voir Annexe IV), globalement, la ponctualité des trains de fret progresse faiblement. En Autriche, au Danemark, en Finlande, aux Pays-Bas, en Suède et en Espagne, le taux de ponctualité des trains de fret serait, selon l'association d'opérateurs, supérieur à 90 % pour le trafic domestique, et au moins de 80 % dans la grande majorité des Etats membres, pour le trafic domestique également.

Au-delà du fait que la ponctualité d'un train ne représente qu'une partie de la qualité attendue par les clients, il convient de constater que :

- l'accès à l'information et leur fiabilité demeurent limités;
- les niveaux de ponctualité du trafic domestique sont bons. En revanche, il semblerait que ces niveaux soient mauvais voire très mauvais pour le trafic international, qui représente 50 % du trafic de fret ferroviaire dans l'Union et qui recèle également le plus fort potentiel de croissance pour les années à venir (grâce à l'augmentation des volumes de containers à transporter notamment);
- des progrès semblent au total avoir été réalisés, mais ne sont pas suffisants.

4. ENJEUX RELATIFS À L'INFRASTRUCTURE ET AUX SERVICES ANNEXES

Cette analyse s'est jusqu'à ce stade concentrée sur l'activité des opérateurs, leurs progrès en termes de réorganisation de leur activité, de pilotage de la qualité, de relation avec leurs clients. Les causes des retards des trains de fret ou, de manière général de leur manque de respect des engagements prévus dans le contrat, ne sont pas toujours aisément identifiables. Selon ERFA⁷, au moins 60 % des responsabilités liées à une mauvaise qualité de service n'incombent pas à l'opérateur. Elles incombent parfois aux clients, très souvent aux gestionnaires d'infrastructure et/ou de services annexes (terminaux et gares de triage).

A cet égard, les conditions d'accès à l'infrastructure et aux services, et la qualité de service fournie par ces derniers ne sont pas comparables dans toute l'Union. Les politiques de gestion de l'infrastructure ferroviaire et d'investissements dans le domaine varient en effet entre Etats

⁶ Union Internationale des Sociétés de Transport Combiné Rail-Route

⁷ Association Européenne du Fret Ferroviaire

membres de manière très sensible. Il est cependant certain que davantage de progrès doivent être réalisés sur ces points par les différents gestionnaires d'infrastructures au sens large. Des améliorations doivent avant tout être réalisées dans les domaines relatifs à la gestion du trafic ferroviaire afin de minimiser l'impact des événements imprévus sur la performance des trains. Cela suppose notamment le renforcement de l'utilisation de nouvelles technologies innovantes et l'amélioration de la maintenance des infrastructures. Pour les services internationaux en particulier, cela suppose un renforcement de la coopération entre gestionnaires nationaux d'infrastructure et un développement beaucoup plus rapide des interopérabilités technique et administrative. Enfin, parfois, la seule solution pour améliorer les performances de l'infrastructure consiste à engager des investissements dans de nouvelles infrastructures.

Enfin, il convient de relever que cette analyse concerne autant l'infrastructure ferroviaire stricto sensu que les terminaux et autres services annexes, qui représentent un élément primordial de la chaîne de production du fret ferroviaire et qui ne sont parfois pas en mesure d'offrir un niveau de service suffisant aux opérateurs ferroviaires.

5. ORIENTATIONS ET PROPOSITIONS DE LA COMMISSION

Les éléments présentés dans les chapitres précédents montrent que certes le secteur, au premier rang desquels les opérateurs, nouveaux et historiques, ont réalisé des progrès et produit des efforts importants pour améliorer la qualité de leur service. Cette dernière demeure cependant en-dessous du niveau souhaité par les clients. Les initiatives du secteur ne semblent donc pas encore suffisantes, même si la performance des opérateurs n'est pas la seule variable qui influe sur le niveau de qualité du fret ferroviaire, les capacités de l'infrastructure et des services annexes jouant un rôle important dans le processus de production du rail.

Compte tenu de ce constat et de l'opposition ferme du législateur et du secteur à toute obligation législative dans les relations contractuelles entre opérateurs, gestionnaires d'infrastructure et clients, la Commission juge opportun le retrait de sa proposition de règlement relatif aux compensations en cas de non-respect des exigences de qualité contractuelles applicables aux services de fret ferroviaire. Pour répondre aux problèmes soulevés par sa proposition qui n'ont pas trouvé de réponse volontaire satisfaisante par le secteur, elle poursuivra et, le cas échéant, renforcera son action visant au développement de la concurrence et ses initiatives pour que le fret puisse disposer d'infrastructures et de services annexes de qualité tout en se réservant la possibilité de présenter une nouvelle proposition au cas où le développement du fret ferroviaire l'exigeait.

a) Poursuivre et renforcer les actions en faveur du développement de la concurrence

Le développement de la concurrence est un élément primordial pour l'amélioration de la qualité du service. Or le projet de règlement de la Commission relevait que la concurrence se développe à un rythme trop lent. Pour accélérer la mise en œuvre effective des orientations prises à l'échelle de la Communauté pour stimuler la concurrence dans le secteur ferroviaire, la Commission se concentrera à court terme sur les actions suivantes :

- l'application effective des règles relatives à la concurrence contenues dans les 1^{er} et 2^{ème} paquets ferroviaires⁸;
- la refonte du 1^{er} paquet ferroviaire.

Le suivi de la mise en œuvre des lignes directrices sur les aides d'Etat aux entreprises ferroviaires⁹ représentera également un élément important pour l'amélioration du fonctionnement des marchés de transport ferroviaire.

b) Poursuivre et renforcer les actions en faveur de l'amélioration des infrastructures et du développement de l'interopérabilité

Pour que les opérateurs de fret ferroviaires puissent à l'avenir disposer d'infrastructures et de services annexes de qualité et en quantité suffisante, la Commission approfondira son action en faveur de l'optimisation de l'utilisation des infrastructures, de la coopération entre gestionnaires d'infrastructures et des investissements dans l'infrastructure ferroviaire. Elle demeurera attentive à une gestion de la mixité de trafic entre les trains de passagers et de fret équilibrée et efficace. Ces orientations seront déclinées dans le cadre des initiatives suivantes, notamment :

- la réalisation d'un réseau européen à priorité fret¹⁰;
- la promotion et l'accompagnement du déploiement d'ERTMS¹¹ et de la Spécification Technique d'Interopérabilité "Télématique Appliquée au Fret" (STI TAF)¹²;
- la promotion des meilleures pratiques relatives à la gestion des infrastructures, au travers de la plus grande diffusion et mise en œuvre des principes contenus dans la communication sur les contrats multi-annuels¹³, par exemple;
- le programme RTE-T¹⁴, en particulier les travaux des coordonnateurs européens;
- la poursuite du programme Marco Polo, qui encourage notamment l'intégration de la chaîne logistique.

c) Poursuivre et renforcer les actions en faveur d'une transparence accrue de l'information et de la gestion des performances du système ferroviaire

Pour renforcer la transparence relative à la qualité du service rendu par le fret ferroviaire et pour stimuler l'ensemble du secteur (gestionnaires d'infrastructure et opérateurs, en

⁸ Suivi du rapport de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions sur la mise en œuvre du premier paquet ferroviaire (COM(2006) 189 final du 3.5.2006)

⁹ Lignes directrices communautaires sur les aides d'Etat aux entreprises ferroviaires (SEC(2008) 512 du 30.4.2008)

¹⁰ Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen "Vers un réseau ferroviaire à priorité fret" (COM(2007) 608 final du 18.10.2007)

¹¹ Système européen de signalisation ferroviaire

¹² Règlement (CE) n° 62/2006 de la Commission du 23 décembre 2005 relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système «Applications télématiques au service du fret» du système ferroviaire transeuropéen conventionnel

¹³ Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen sur les contrats pluriannuels concernant la qualité de l'infrastructure ferroviaire (COM(2008) 54 final du 6.2.2008)

¹⁴ Réseau Transeuropéen de Transport

particulier) à fournir un service encore plus performant, la Commission continuera d'encourager et de vérifier :

- l'établissement de systèmes d'amélioration des performances¹⁵;
- le développement d'outils de mesure des performances du fret ferroviaire¹⁶;
- la publication d'indicateurs de qualité.

¹⁵ Article 11 ("Système d'amélioration des performances") de la Directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité

¹⁶ Voir point 2.3 de la Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen "Vers un réseau ferroviaire à priorité fret" (COM(2007) 608 final du 18.10.2007)

ANNEXES

Annexe I : charte de qualité UIC, CER et CIT

Annexe II : certification qualité des principaux opérateurs ferroviaires (source CER)

Annexe III : ponctualité des trains de transport combiné international (source UIRR)

Annexe IV : ponctualité des trains de fret (source CER)

ANNEXE I : CHARTE DE QUALITÉ UIC, CER ET CIT



Freight Quality Charter-2003

(Adopted on 4 July 2003 in Rome)

This Rail Freight Charter sets out a voluntary commitment by the European Railway Undertakings on the service quality offered to their Freight Customers. This initiative is intended to meet the requirements of the market and support business development.

By subscribing to this Charter, European Railway Undertakings demonstrate commitment to the customer to provide and further develop attractive rail services, respecting contractual quality provisions. The charter covers areas relevant to the stages of freight transport.

The Railways undertake to work out all the necessary international measuring methods to ensure that the commitment contained in this Charter is implemented and respected. To this end they commit to introduce the appropriate arrangements in agreement with customer need.

THE COMMITMENT

It is Freight Customers' obvious right to freely negotiate Quality of

Service commitments with Railway Undertakings and to enter into agreement with Railway Undertakings on such commitments.

Contracts between Freight Customers and Railway Undertakings shall include customer service quality provisions in one or more of the following service areas, depending on Customers and Railways respective quality requirements towards each other.

1. Responsibility

Responsibility towards the customer for the entire transport chain will be clearly specified in line with the CIM conditions (which will be

considered as the minimal requirement).

2. Safety

Railway undertakings have safety as their highest priority: they aim to move freight in secure conditions, free of damage, and with respect for the environment. Compensation terms and conditions for damage to goods in transit will be defined in the contract. They will respect at least the terms set out in the CIM conditions.

3. Planning

The service planned for the customer – service frequency, departure, arrival times and transport order deadlines – will be clearly defined (within agreed performance margins in line with market conditions) for major traffic flows with quality requirements. Improved international planning processes will be pursued.

4. Punctuality and reliability

Railway Undertakings commit to improve their processes in order to guarantee service reliability and punctuality. Contracts with negotiated quality standards and according to client requirements shall provide for appropriate compensation in the event of unacceptable reliability and punctuality performance.

The compensation structure, levels and thresholds will be individually negotiated in line with business standards and taking into account the respective responsibility of the partners. Processes to develop methods and ensure application will be in place.

5. Information

Railway Undertakings shall provide transport status information, in particular any delays or service changes, to customers as soon as possible. Railway Undertakings will commit to arrangements for defining with the customer the particular reasonable information needs for the traffic flow concerned. Cross border information systems are in process of being worked out.

6. Rolling Stock

When contracted and Railway Undertakings are also rolling stock

provider they will provide sufficient, clean freight rolling stock in a timely manner (and according to defined standards). When required by the client contracts may include provisions for any shortfall.

7. Billing

Transparent billing arrangements will be contracted (according to commercial circumstances) between railway undertakings and freight customers.

8. After-sale service

Processes will be in place to ensure the timely resolution of any matters

raised by the customer under the terms of the contract.

CUSTOMER SUPPORT

The Railway Undertakings' commitments depend upon customer support on

- timely customer presentation of wagons and cargo at the handover point,
- proper and timely receipt of customer documentation.

Railway Undertakings will require appropriate contractual provisions in this respect.

Railway Undertakings may also require contractual commitments from customers on

- the earliest possible notice to railway undertakings of any delays or changes,
- the hand-over of cargo in the form and packaging agreed between the parties.



COMMUNITY OF EUROPEAN RAILWAY AND INFRASTRUCTURE COMPANIES - COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE DU RAIL ET DES COMPAGNIES D'INFRASTRUCTURE - GEMEINSCHAFT DER EUROPÄISCHEN BAHNEN UND INFRASTRUKTURGESELLSCHAFTEN

Logo icons for OBB, SBB, TSN, etc.

Avenue des Arts, 53 - B-1000 BRUXELLES - Tel.: +32 2 213 08 70 - Fax: +32 2 512 52 31 - contact@cer.be - www.cer.be

**ANNEXE II : CERTIFICATION QUALITÉ DES PRINCIPAUX OPÉRATEURS FERROVIAIRES
(SOURCE : CER)**

	ISO 9001	SQAS ¹⁷	ISO 14001 ¹⁸	OHSAS 18001 ¹⁹	VDA 6.2 ²⁰
BDZ	(X) ²¹				
BLS Cargo	X				
CFL Cargo	(X)				
CFR Marfa	X		(X)		
Green cargo	X		X	(X)	
GYSEV	X				
MAV Cargo	X		X		
PKP Cargo	X		X	(X)	
RCA	X	(X)	(X)	X	X
Railion Deutschland	X	X	X		
Railion Nederland	X	X			
RENFE	X		X		
SBB Cargo	X	X	(X)	(X)	
SZ	X		X		
SNCB	X	X	X		
SNCF Fret	X	X			
Trenitalia Logistica	X		X	X	

¹⁷ Système de certification de la qualité et de la sécurité

¹⁸ Procédure de certification de la qualité environnementale

¹⁹ Certification des procédures relatives à la santé et la sécurité des personnels

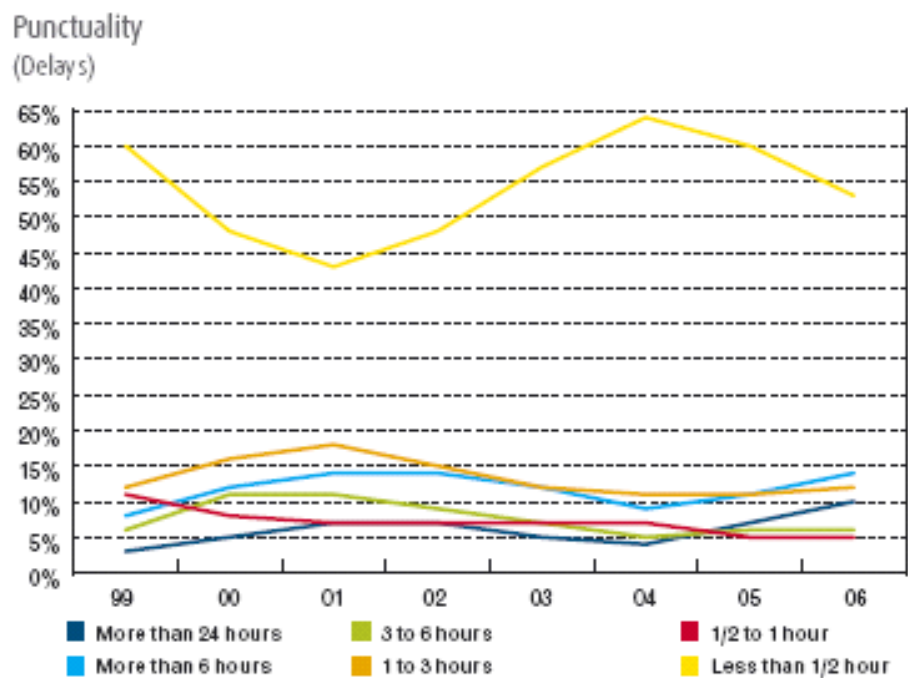
²⁰ Certification spécifique à l'industrie automobile

²¹ En préparation

VR	X		X		
ZSSK Cargo	X		(X)	(X)	

ANNEXE III : PONCTUALITÉ DES TRAINS DE TRANSPORT COMBINÉ INTERNATIONAL – 2006

(SOURCE UIRR)

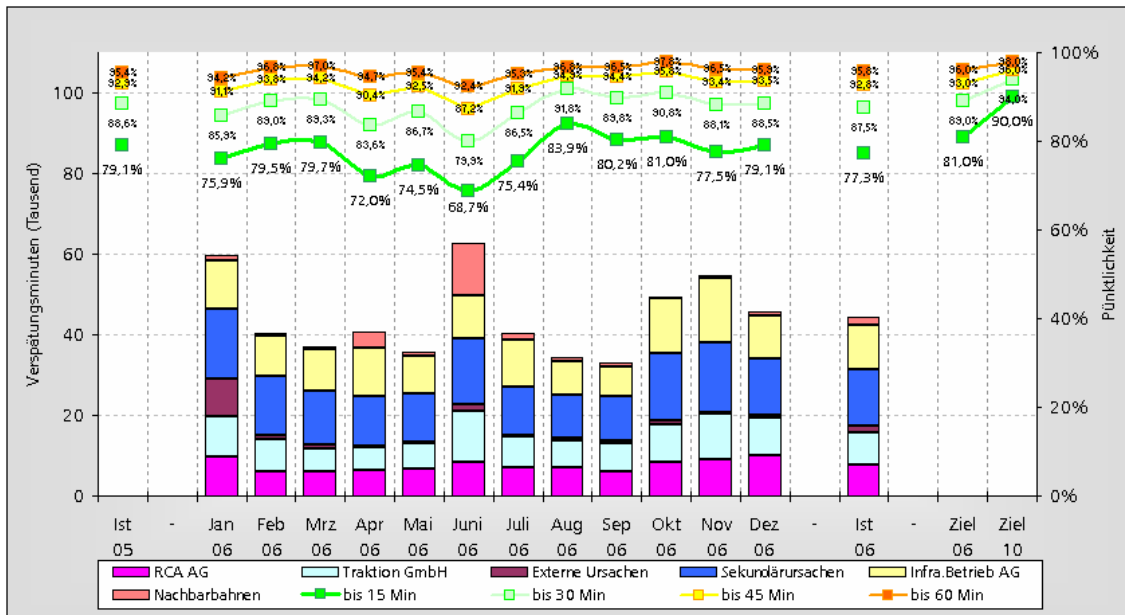


ANNEXE IV : PONCTUALITÉ DES TRAINS DE FRET

(SOURCE CER)

Austria

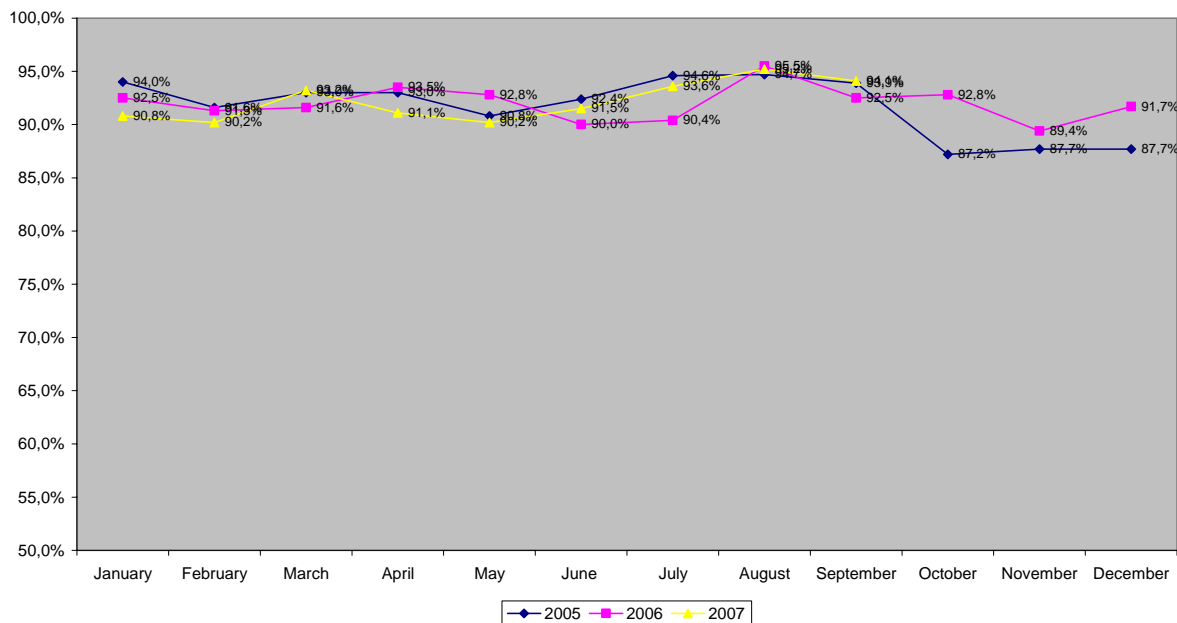
Punctuality Rail Cargo Austria in 2006



Belgium

Punctuality in B-Cargo 2005-2007

Percentage of Freight Trains < 60' delay on the Belgian Network Domestic Traffics (Arrival)



Denmark

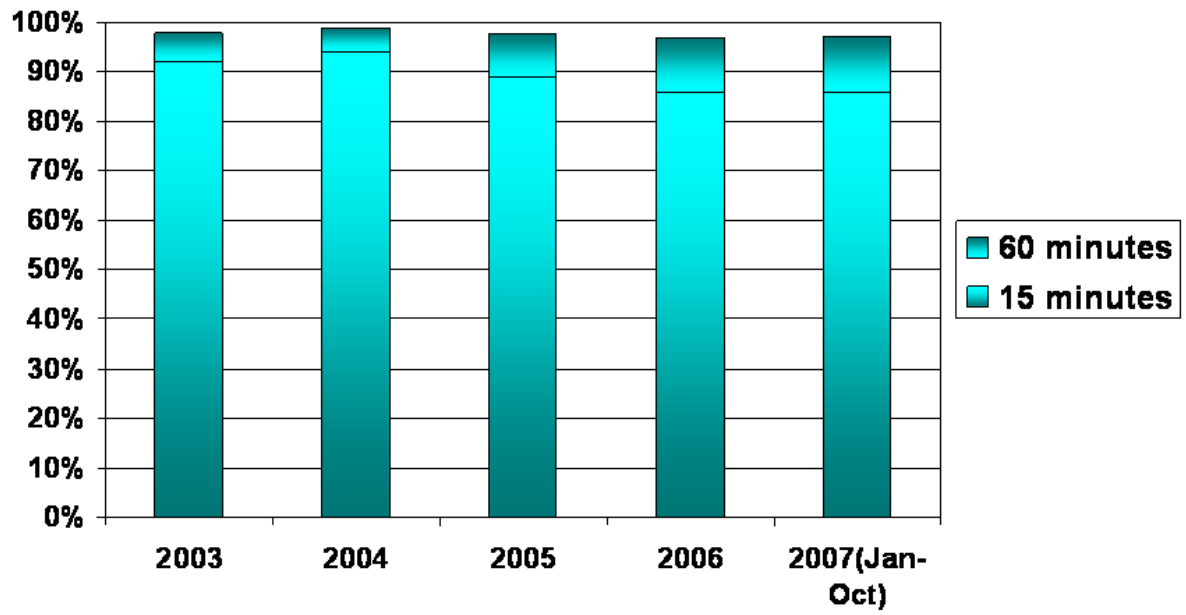
Punctuality Railion Denmark in 2006

2006 Punctuality in %	Jan	Feb	Mar	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Oct	Nov	Dec	Cum.
1 Punctuality at departure	85	93	95	94	96	88	88	96	88	90	81	83	90
2 Punctuality at arrival	84	89	87	90	90	87	80	90	81	81	73	87	85

■ > 80 %
 ■ > 76 %
 ■ < 76 % Punctuality at 60 minutes tolerance margin

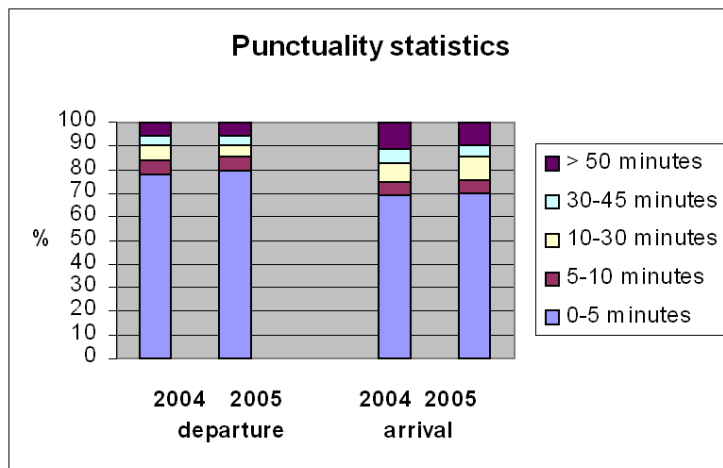
Finland

Punctuality VR, 2003-2007



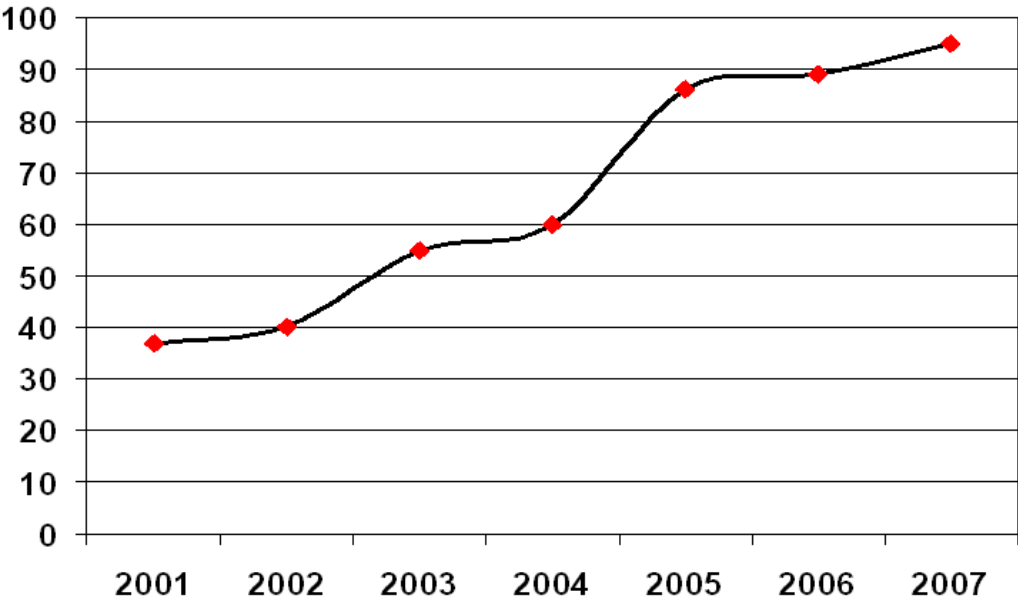
The Netherlands

Punctuality in the Netherlands, 2004-2005



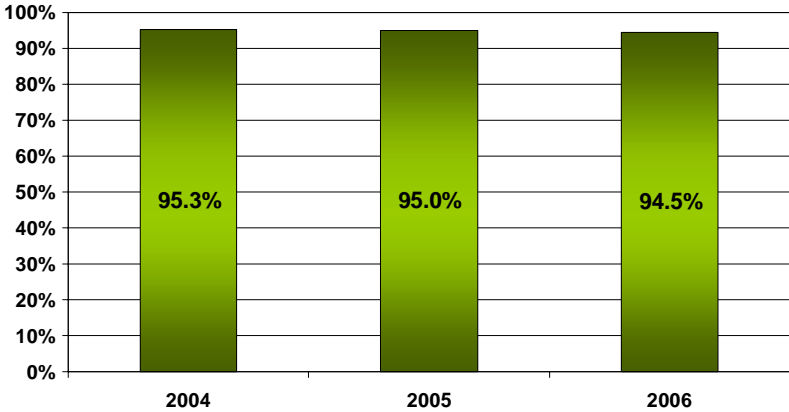
Sweden

Punctuality GreenCargo, 2001-2007



Spain

Punctuality of Trains in Spain



Source: ADIF