ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 13.1.2021
COM(2021) 5 final

# ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

## Έβδομη έκθεση παρακολούθησης σχετικά με την εξέλιξη της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 4 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου

{SWD(2021) 1 final}

# ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

## Έβδομη έκθεση παρακολούθησης σχετικά με την εξέλιξη της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 4 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου

### 1. ΒΑΣΙΚΑ ΠΟΡΙΣΜΑΤΑ

Η αξιόπιστη παρακολούθηση της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών είναι θεμελιώδους σημασίας για την κατανόηση των εξελίξεων στην αγορά και τη λήψη ενημερωμένων αποφάσεων πολιτικής. Η Επιτροπή χρηματοδοτεί τομεακές πρωτοβουλίες, όπως οι δραστηριότητες συγκριτικής αξιολόγησης ΚΔΕ PRIME και συνεργάζεται με κράτη μέλη με στόχο τη βελτίωση της παρακολούθησης.

Η παρούσα έκθεση καλύπτει δεδομένα έως το 2018 και, ως εκ τούτου, δεν παρέχει στοιχεία σχετικά με τις επιπτώσεις της πανδημίας COVID-19 στον τομέα. Παρά το γεγονός ότι, καθόλη τη διάρκεια του 2020, συνέχισαν να εκτελούνται υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών, ιδίως εμπορευματικών, ο αριθμός των διεθνών επιβατών σημείωσε σημαντική πτώση κατά τις διάφορες περιόδους αναστολής των δραστηριοτήτων και η συνολική ζήτηση μειώθηκε λόγω της αβεβαιότητας και της επιβράδυνσης της οικονομικής δραστηριότητας.

Τα κύρια πορίσματα και οι κύριες τάσεις της περιόδου 2015-2018 στην ΕΕ των 27 (εξαιρουμένου του μήκους του δικτύου υψηλής ταχύτητας, το οποίο εξετάζεται συγκριτικά με το έτος 2019) έχουν ως εξής:

- η σιδηροδρομική κυκλοφορία αυξήθηκε ετησίως κατά 2,5 % για τους επιβάτες και κατά 4,1 % για τα εμπορεύματα,

- το μερίδιο των σιδηροδρομικών μεταφορών επί των χερσαίων τρόπων μεταφοράς αυξήθηκε από 7,6 % σε 7,8 % για τους επιβάτες και μειώθηκε από 18,8 % σε 18,7 % για τα εμπορεύματα,

- το 2018, στις σιδηροδρομικές μεταφορές οφειλόταν μόλις το 0,4 % των εκπομπών αερίου του θερμοκηπίου και $CO_2$ και το 2 % της κατανάλωσης ενέργειας στον τομέα των μεταφορών,

- το μήκος του δικτύου υψηλής ταχύτητας αυξήθηκε κατά 17 % από το 2015 έως το 2019,

- το συνολικό μήκος των γραμμών που είχαν δηλωθεί υπό συμφόρηση υπερδιπλασιάστηκε,

- οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις διέθεταν συνολικά 1 082 ενεργές άδειες το 2018,

- το μέσο μερίδιο αγοράς των ανταγωνιστών των εθνικών εγκατεστημένων εταιρειών το 2018 είχε την εξής κατανομή:

    - 42 % των αγορών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών (αύξηση κατά 8 εκατοστιαίες μονάδες),

- 10 % των αγορών εμπορικών επιβατικών μεταφορών (αύξηση κατά 2 εκατοστιαίες μονάδες),

- 16,2 % των αγορών επιβατικών μεταφορών βάσει υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας (ΥΔΥ) (αύξηση κατά 0,5 εκατοστιαίες μονάδες),

- οι σιδηρόδρομοι παραμένουν ένας από τους ασφαλέστερους τρόπους μεταφοράς, ενώ οι μετακινήσεις με αυτοκίνητο είναι σχεδόν 50 φορές πιο επικίνδυνες από τις μετακινήσεις με τρένο, και

- στα τέλη του 2018, στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών απασχολούνταν λίγο περισσότεροι από 916 000 εργαζόμενοι, εκ των οποίων οι 527 000 περίπου απασχολούνταν σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις (τόσο σε κύριους όσο και από εναλλακτικούς φορείς εκμετάλλευσης) και 389 000 σε διαχειριστές υποδομής.

## 2. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ

Η παρούσα αποτελεί την έβδομη κατά σειρά έκδοση της έκθεσης παρακολούθησης της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών που υποβάλλει η Επιτροπή προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο κάθε δύο έτη, σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 4 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ[1]. Σκοπός της έκθεσης είναι η ανασκόπηση των κύριων εξελίξεων στις αγορές σιδηροδρομικών μεταφορών με βάση την πολιτική της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών της ΕΕ[2]. Η έκθεση καλύπτει ευρύ φάσμα θεμάτων, μεταξύ άλλων: την εξέλιξη της ενιαίας αγοράς σιδηροδρομικών υπηρεσιών, την υποδομή και τις υπηρεσίες που διατίθενται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, τους όρους πλαισίου της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών (συμπεριλαμβανομένων των τελών[3]), την κατάσταση του δικτύου, τη χρησιμοποίηση των δικαιωμάτων πρόσβασης και τα εμπόδια για την επίτευξη αποτελεσματικότερων σιδηροδρομικών μεταφορών. Το συνοδευτικό έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής περιλαμβάνει λεπτομερή ανάλυση των εν λόγω θεμάτων.

Πρόκειται για τη δεύτερη έκθεση που βασίζεται στο ερωτηματολόγιο για την υποβολή εκθέσεων του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2015/1100 της Επιτροπής σχετικά με την παρακολούθηση της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών[4] (στο εξής: κανονισμός RMMS) και για την πρώτη έκθεση που συντάσσεται μετά τη λήξη της μεταβατικής περιόδου για την εφαρμογή του, το 2018.

Εκτός από τα στοιχεία RMMS που υποβλήθηκαν από τα κράτη μέλη, το Ηνωμένο Βασίλειο και τη Νορβηγία, η παρούσα έκθεση βασίζεται επίσης σε στοιχεία από το στατιστικό εγχειρίδιο *Οι μεταφορές στην ΕΕ σε αριθμούς*[5], σε εκθέσεις του Οργανισμού Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης[6], της Eurostat[7], σε στατιστικά στοιχεία που συλλέγονται από

---

1 Οδηγία 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Νοεμβρίου 2012, για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου, ΕΕ L 343 της 14.12.2012, σ. 32.

2 Εκτός από την έκθεση με αντικείμενο την αγορά σιδηροδρομικών μεταφορών, ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης δημοσιεύει ανά εξάμηνο εκθέσεις για την ασφάλεια και τη διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων.

3 Η πλήρης παρακολούθηση των ναύλων στις σιδηροδρομικές μεταφορές για τους πελάτες δεν είναι δυνατή λόγω της μεγάλης ποικιλίας των παρεχόμενων υπηρεσιών.

4 Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2015/1100 της Επιτροπής, της 7ης Ιουλίου 2015, σχετικά με τις υποχρεώσεις των κρατών μελών για την υποβολή εκθέσεων στο πλαίσιο της παρακολούθησης της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών, ΕΕ L 181 της 9.7.2015, σ. 1.

5 https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2020_en

6 https://www.era.europa.eu/library/corporate-publications_en

διάφορους τομεακούς οργανισμούς, παρουσιάσεις και μελέτες. Στις περιπτώσεις που ο κανονισμός RMMS είναι η μοναδική πηγή, η έκθεση αξιολογεί τις τάσεις της περιόδου 2015-2018, ώστε να εξασφαλίζεται η συγκρισιμότητα των δεδομένων. Όταν χρησιμοποιούνται άλλες πηγές, η έκθεση ενδέχεται να παρουσιάζει τάσεις μεγαλύτερων χρονικών περιόδων.

Τα συγκεντρωτικά δεδομένα και οι μέσοι όροι αναφέρονται στην ΕΕ των 27 (ήτοι στα σημερινά κράτη μέλη της ΕΕ[8]). Καθώς το Ηνωμένο Βασίλειο ήταν κράτος μέλος έως την 31η Ιανουαρίου 2020, η έκθεση παρέχει επίσης σύνολα και μέσους όρους για την ΕΕ των 28, είτε στο κείμενο είτε στο αρχείο Excel που δημοσιεύεται στον ιστότοπο της ΓΔ MOVE μαζί με την έκθεση[9].

## 3. ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑ

Ο σιδηρόδρομος είναι το μόνο μέσο που εμφανίζει μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και $CO_2$ σχεδόν αδιάλειπτα από το 1990, ενώ μεταφέρει ποσοστό περίπου 13 % των εμπορευμάτων και 7 % των επιβατών επί του συνόλου των μέσων μεταφοράς (ΕΕ των 27, 2018). Υπό την έννοια αυτή, οι σιδηροδρομικές μεταφορές είναι λιγότερο ρυπογόνες και ενεργειακά αποδοτικότερες σε σχέση με άλλα μηχανοκίνητα μέσα μεταφοράς. Το 2018, στις σιδηροδρομικές μεταφορές οφειλόταν μόλις το 0,4 % των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και $CO_2$ και το 2 % της κατανάλωσης ενέργειας στον τομέα των μεταφορών στην ΕΕ των 27[10]. Προκειμένου να ικανοποιήσουν τους στόχους της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας, οι σιδηροδρομικές μεταφορές θα πρέπει να καταλάβουν μεγαλύτερο μερίδιο των επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών.

## 4. ΤΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΤΗΣ ΕΕ

Το συνολικό μήκος του σιδηροδρομικού δικτύου της ΕΕ των 27 το 2018 ήταν περίπου 201 000 χιλιόμετρα γραμμής (0,4 % λιγότερο από το 2015). Περίπου το 56 % του δικτύου ήταν ηλεκτροδοτούμενο, αυξημένο κατά 855 χιλιόμετρα από το 2015 (+1,2 %).

Το σιδηροδρομικό δίκτυο υψηλής ταχύτητας της ΕΕ εκτεινόταν σε περισσότερα από 9 100 χιλιόμετρα μέχρι τα τέλη του 2019, αυξημένο κατά 17 % από το 2015[11].

*Σχήμα 1: Μήκος εθνικών δικτύων ανά χώρα (σε χιλιάδες χιλιόμετρα γραμμής, 2018) και σχετική μεταβολή (2015-2018)*

---

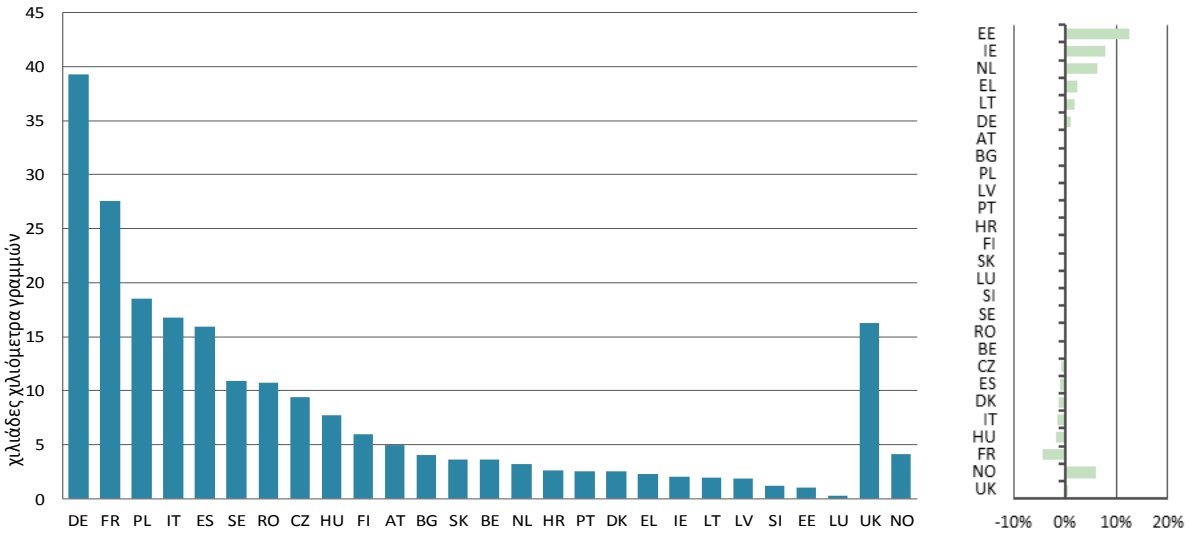
7 http://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/data/database

8 Η Νορβηγία συμμετέχει στην έρευνα παρακολούθησης της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών (RMMS), αλλά τα στοιχεία για τη Νορβηγία δεν περιλαμβάνονται στα σύνολα και τους μέσους όρους της ΕΕ.

9 https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/market/market_monitoring_en

10 ΕΕ των 28: 0,5 %, 0,5 % και 2 % αντίστοιχα.

11 ΕΕ των 28: 217 000 χιλιόμετρα γραμμής, εκ των οποίων το 54 % ήταν ηλεκτροδοτούμενο, και πάνω από 9 200 χιλιόμετρα γραμμής υψηλής ταχύτητας.




*Πηγή: Στατιστικό Εγχειρίδιο, 2020. Προσθήκη δεδομένων από διάφορες άλλες πηγές.*

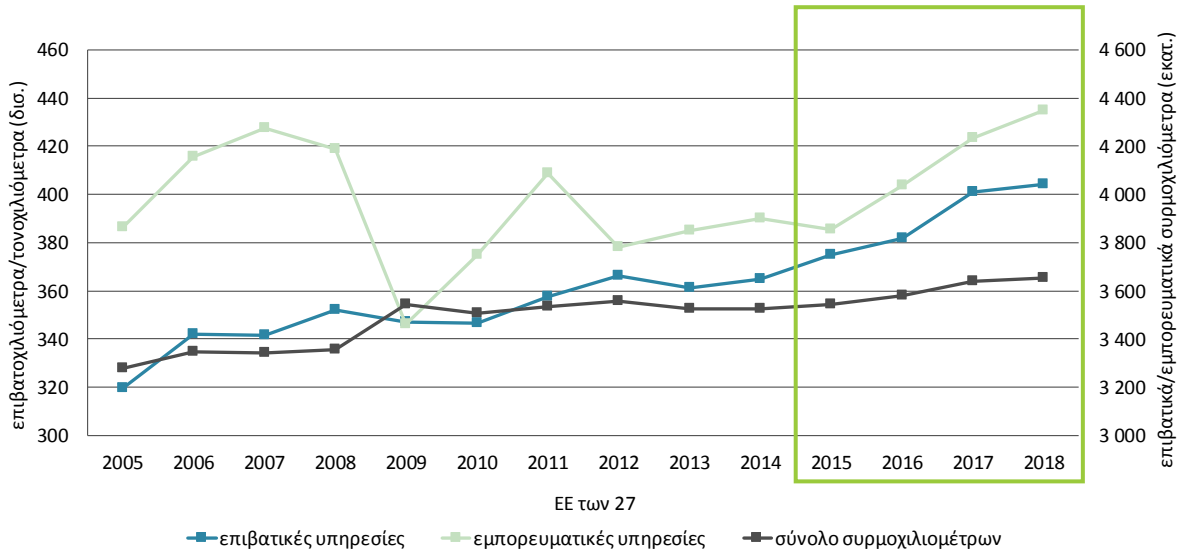
## 5. Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

Ο συνολικός αριθμός συρμοχιλιομέτρων στην ΕΕ (κινήσεις τόσο επιβατικών όσο και εμπορευματικών αμαξοστοιχιών) παρέμεινε ουσιαστικά σταθερός την τελευταία δεκαετία. Οι επιβατικές και εμπορευματικές υπηρεσίες ανέκαμψαν με διαφορετικό ρυθμό μετά τη χρηματοπιστωτική κρίση του 2008 (με διακυμάνσεις όσον αφορά τα εμπορεύματα). Από το 2015 έως το 2018 η σιδηροδρομική κυκλοφορία[12] στην ΕΕ των 27 σημείωνε ετήσια αύξηση 2,5 % για τους επιβάτες και 4,1 % για τα εμπορεύματα[13].

12 Τα στοιχεία σχετικά με τους όγκους που αναφέρονται στο ετήσιο ερωτηματολόγιο RMMS ενδέχεται να διαφέρουν από εκείνα που αναφέρει η Eurostat, λόγω του διαφορετικού πεδίου εφαρμογής, του δυνητικού διπλού υπολογισμού των όγκων διαμετακόμισης και των προσαρμογών (εκτιμήσεις και ενσωμάτωση δεδομένων από άλλες πηγές).

13 ΕΕ των 28: 2,4 % για τους επιβάτες και 3,8 % για τα εμπορεύματα.

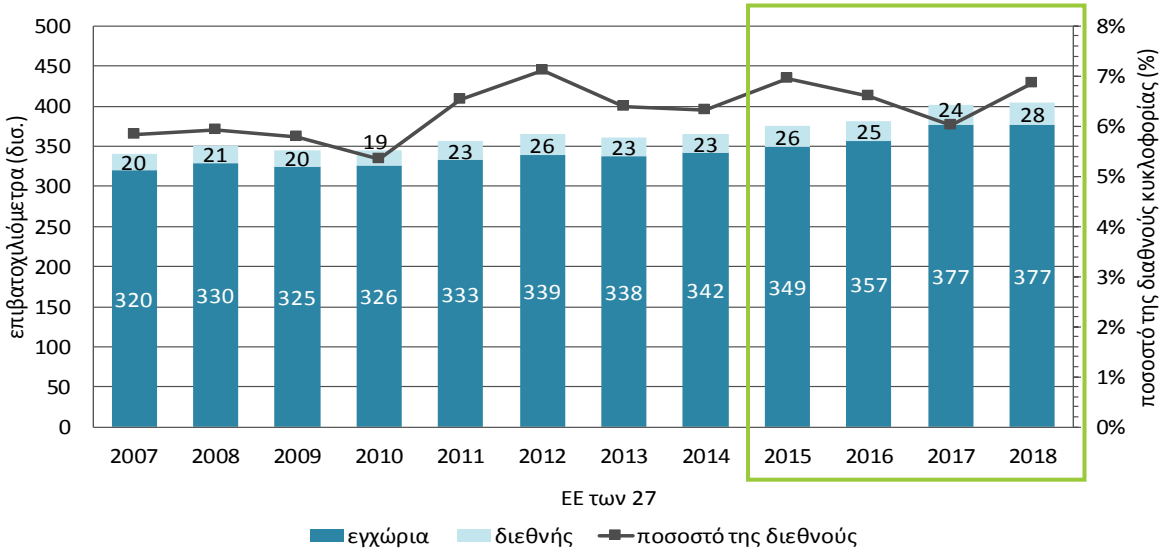
*Σχήμα 2: Όγκοι επιβατών και εμπορευμάτων (επιβατοχιλιόμετρα, τονοχιλιόμετρα και συρμοχιλιόμετρα, 2005-2018)*




*Πηγή: RMMS, 2020. Προσθήκη δεδομένων από διάφορες άλλες πηγές και εκτιμήσεις. Τα δεδομένα των ετών 2015 και 2016 για RO είναι εκτιμήσεις· στα δεδομένα περιλαμβάνονται επίσης προσαρμογές στις τιμές επιβατοχιλιομέτρων του 2018 για BE, στις τιμές τονοχιλιομέτρων του 2015 και του 2016 για ES, NL και LU, και στις τιμές συρμοχιλιομέτρων του 2015 και του 2016 για IE.*

Μέχρι το 2018, ο όγκος της επιβατικής σιδηροδρομικής κυκλοφορίας στην ΕΕ των 27 ανήλθε στα 404 δισ. επιβατοχιλιόμετρα από περίπου 5 τρισ. επιβατοχιλιόμετρα της συνολικής χερσαίας μεταφοράς[14]. Η επιβατική σιδηροδρομική κυκλοφορία εξακολουθεί να είναι ως επί το πλείστον εγχώρια, καθώς μόλις το 7 % είχε διασυνοριακό χαρακτήρα το 2018.

*Σχήμα 3: Εξέλιξη του όγκου της επιβατικής σιδηροδρομικής κυκλοφορίας (εγχώριας, διεθνούς και ποσοστό της διεθνούς επί της συνολικής κυκλοφορίας) (δισ. επιβατοχιλιόμετρα, 2007-2018)*




*Πηγή: RMMS, 2020. Προσθήκη δεδομένων από διάφορες άλλες πηγές και εκτιμήσεις. Τα δεδομένα του 2015 για BE, EE,*

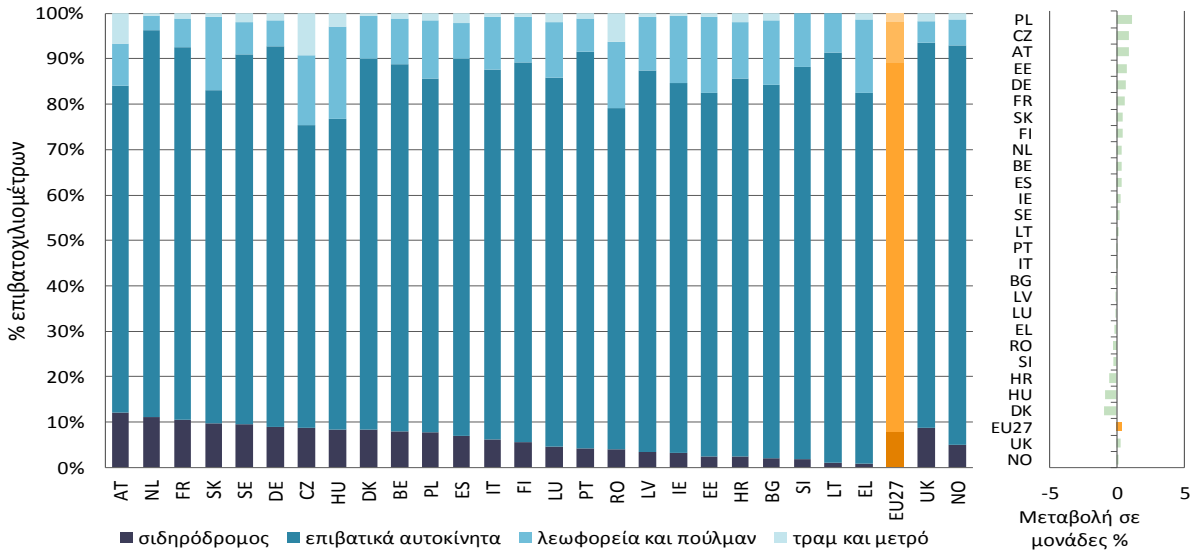
[14] ΕΕ των 28: 473 δισ. επιβατοχιλιόμετρα από περίπου 6 τρισ. επιβατοχιλιόμετρα της συνολικής χερσαίας μεταφοράς.

*EL, LU και RO είναι εκτιμήσεις.*

Έκαστος πολίτης της ΕΕ των 27 διένυσε 909 επιβατοχιλιόμετρα κατά μέσο όρο το 2018 (+2,4 % ανά έτος από το 2015[15]).

Από το 2015 έως το 2018, το μερίδιο των επιβατικών αυτοκινήτων επί των χερσαίων επιβατικών μεταφορών στην ΕΕ των 27 αυξήθηκε από 81 % σε 81,4 %, ενώ οι σιδηροδρομικές μεταφορές αυξήθηκαν από 7,6 % σε 7,8 %, με σημαντικές διαφορές μεταξύ των χωρών.

*Σχήμα 4: Κατανομή των χερσαίων επιβατικών μεταφορών ανά τρόπο μεταφοράς ανά χώρα (% το 2018) και μεταβολή των σιδηροδρομικών μεταφορών σε εκατοστιαίες μονάδες (2015-2018)*



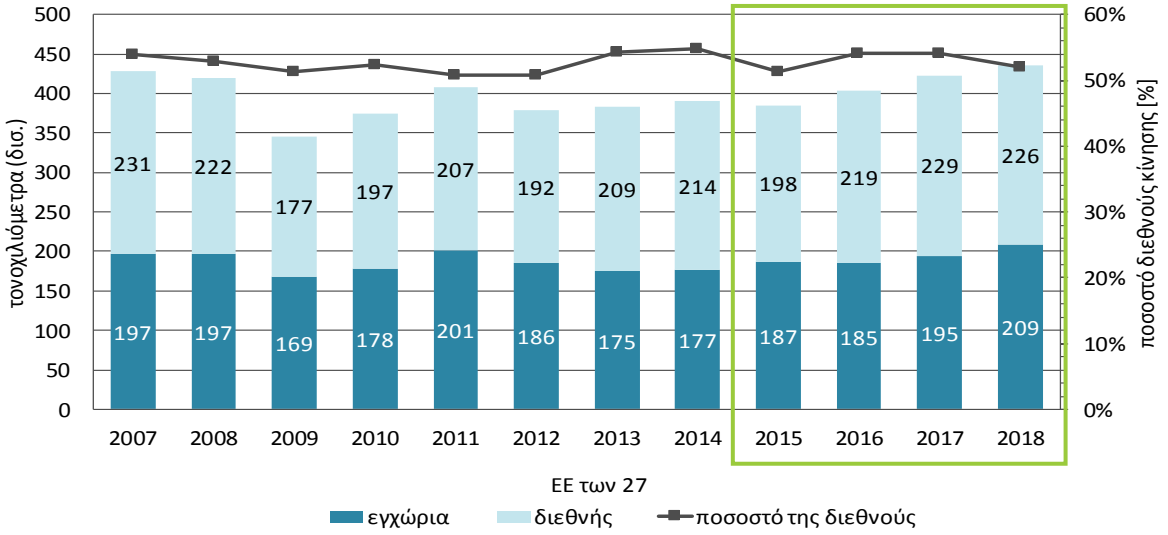

*Πηγή: Στατιστικό Εγχειρίδιο, 2020, εξαιρουμένων CY και MT.*

Το 2018, ο όγκος της εμπορευματικής σιδηροδρομικής κυκλοφορίας στην ΕΕ των 27 ανήλθε στα 435 δισ. τονοχιλιόμετρα από περίπου 2,3 τρισ. τονοχιλιόμετρα των συνολικών χερσαίων μεταφορών[16]. Περισσότερες από τις μισές εμπορευματικές σιδηροδρομικές μεταφορές είναι διασυνοριακές, γεγονός που καθιστά την ανταγωνιστικότητα των εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών εξαιρετικά ευαίσθητη στη διαλειτουργικότητα και σε λειτουργικές δυσκολίες μεταξύ εθνικών σιδηροδρομικών δικτύων.

15 ΕΕ των 28: 926 επιβατοχιλιόμετρα και +2,2 % αντίστοιχα.

16 Μη περιλαμβανομένων των αγωγών. Για την ΕΕ των 28: 452 δισ. τονοχιλιόμετρα από περίπου 2,4 τρισ. τονοχιλιόμετρα των συνολικών χερσαίων μεταφορών.

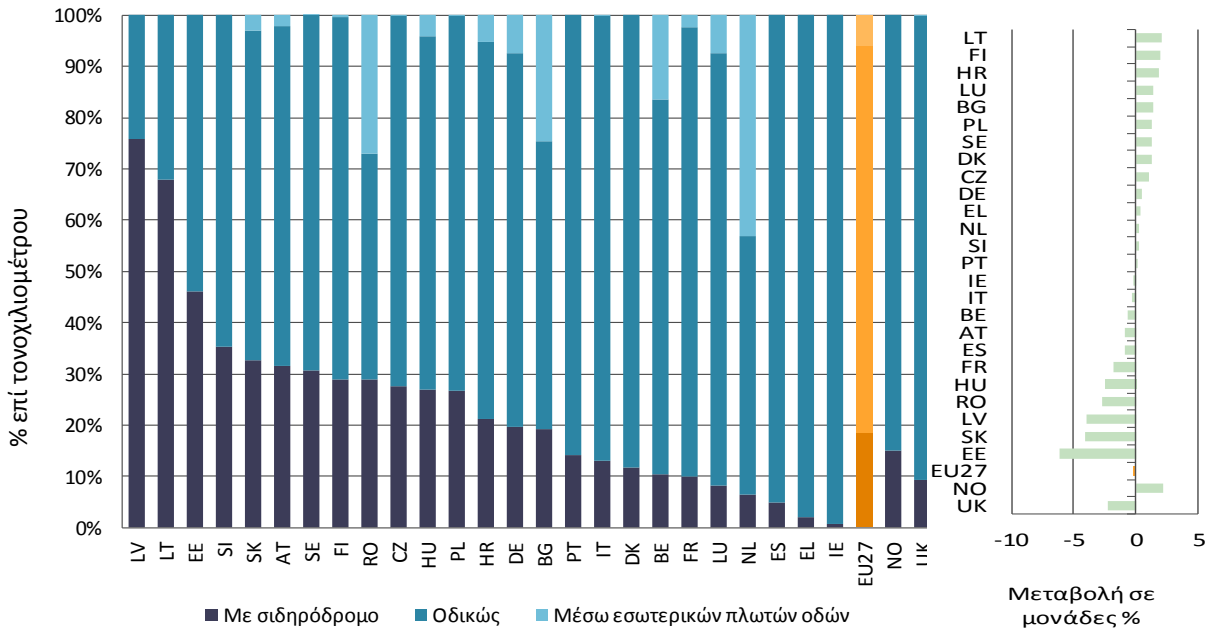
*Σχήμα 5: Εξέλιξη του όγκου της εμπορευματικής σιδηροδρομικής κυκλοφορίας (εγχώριας, διεθνούς και ποσοστό της διεθνούς επί της συνολικής κυκλοφορίας) (δισ. τονοχιλιόμετρα, 2007-2018)*




*Πηγή: RMMS, 2020. Προσθήκη δεδομένων από διάφορες άλλες πηγές και εκτιμήσεις. Για το 2016, έχουν αναθεωρηθεί ορισμένα στοιχεία και εκτιμήσεις RMMS σε σύγκριση με την έκτη έκθεση RMMS.*

Από το 2015 έως το 2018, το μερίδιο των οδικών μεταφορών επί των χερσαίων εμπορευματικών μεταφορών στην ΕΕ των 27 αυξήθηκε από 74,2 % σε 75,4 %, ενώ το μερίδιο των σιδηροδρομικών μεταφορών μειώθηκε από 18,8 % σε 18,7 %, με σημαντικές διαφορές μεταξύ των χωρών.

*Σχήμα 6: Κατανομή των χερσαίων εμπορευματικών μεταφορών ανά τρόπο μεταφοράς ανά χώρα (% 2018) και μεταβολή των σιδηροδρομικών μεταφορών σε εκατοστιαίες μονάδες (2015-2018)*



*Πηγή: Στατιστικό Εγχειρίδιο, 2020.*

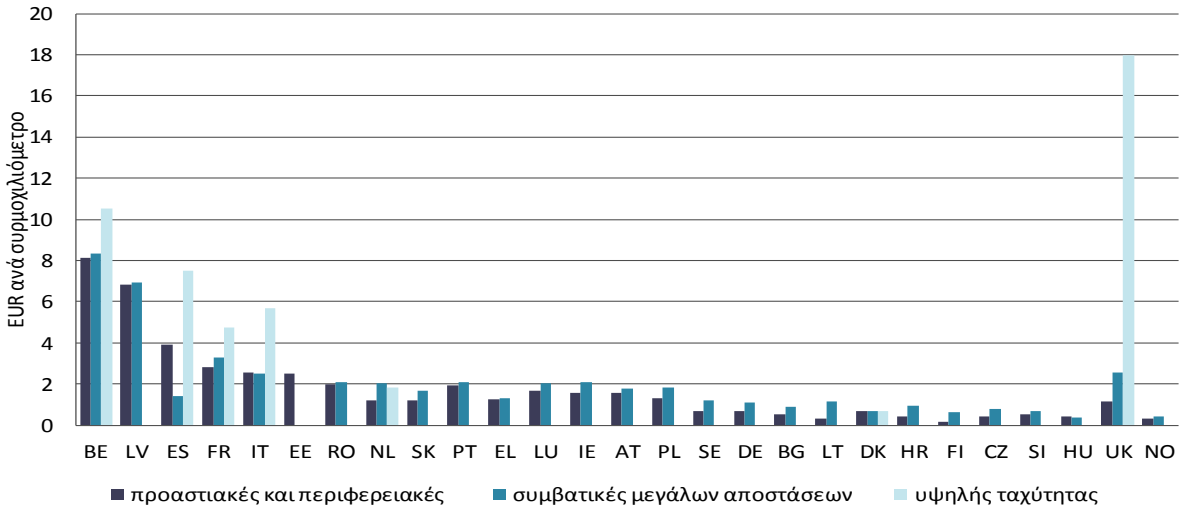
## 6. Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΟΡΩΝ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ

### 6.1. Χρέωση χρήσης της υποδομής

Τα τέλη πρόσβασης τροχιάς αντιστοιχούσαν σε περισσότερο από 80 % των εσόδων των διαχειριστών υποδομής από χρεώσεις στην ΕΕ των 27 για το 2018 (84 % από εμπορευματικές και 88 % από επιβατικές αμαξοστοιχίες[17]).

Τα τέλη πρόσβασης τροχιάς για το σιδηροδρομικό δίκτυο υψηλής ταχύτητας (εξαιρουμένων των προσαυξήσεων) ήταν υψηλότερα από άλλες χρεώσεις επιβατών, ενώ τα υψηλότερα τέλη για το 2018 καταγράφηκαν στο Ηνωμένο Βασίλειο (18 EUR ανά συρμοχιλιόμετρο) και στο Βέλγιο (10,6 EUR ανά συρμοχιλιόμετρο).

*Σχήμα 7: Τέλη πρόσβασης (εξαιρουμένων των προσαυξήσεων) για διάφορες κατηγορίες επιβατικών αμαξοστοιχιών, ανά χώρα (EUR ανά συρμοχιλιόμετρο, 2018)*

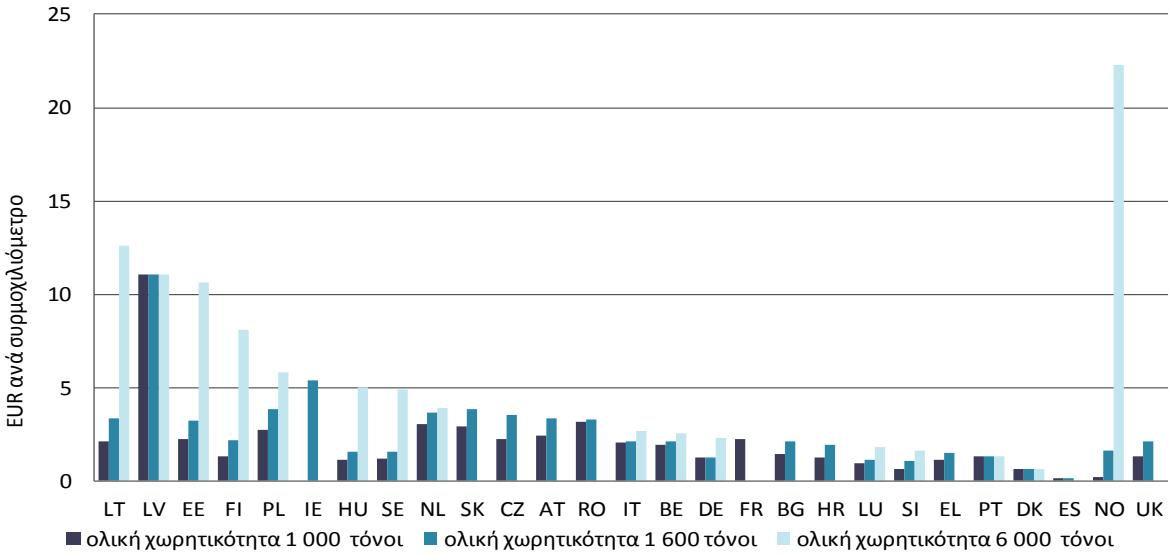



*Πηγή: RMMS, 2020.*

Τα τέλη για τις εμπορευματικές αμαξοστοιχίες (εξαιρουμένων των προσαυξήσεων) παρακολουθούνται για τρεις διαφορετικές μέγιστες ολικές χωρητικότητες (1 000, 1 600 και 6 000). Στα περισσότερα κράτη μέλη, τα τέλη πρόσβασης αυξάνονται ανάλογα με το μέγεθος των αμαξοστοιχιών, αν και όχι κατ' ανάγκη κατ' αναλογία με το φορτίο.

[17] ΕΕ των 28: 84 % και 89 % αντίστοιχα.

*Σχήμα 8: Τέλη πρόσβασης (εξαιρουμένων των προσαυξήσεων) για διάφορες κατηγορίες εμπορευματικών αμαξοστοιχιών, ανά χώρα (EUR ανά συρμοχιλιόμετρο, 2018)*




*Πηγή: RMMS, 2020*

Δεν διαπιστώθηκε σαφής ανοδική ή καθοδική τάση για τις επιβατικές ή τις εμπορευματικές αμαξοστοιχίες όσον αφορά τα επίπεδα χρεώσεων[18] που αναφέρθηκαν μεταξύ των ετών 2015 και 2018, εξαιρουμένων των αμαξοστοιχιών υψηλής ταχύτητας (στην περίπτωση των οποίων τα τέλη πρόσβασης τροχιάς μειώθηκαν παντού, πλην του Ηνωμένου Βασιλείου).

Η πλατφόρμα διαχειριστών σιδηροδρομικής υποδομής στην Ευρώπη (PRIME) θα διενεργήσει εκτενή μελέτη σχετικά με τους μηχανισμούς χρεώσεων και χρηματοδότησης των διαχειριστών υποδομής, η οποία θα ολοκληρωθεί εντός του 2021. Η μελέτη θα συμπεριλαμβάνει επισκόπηση των τελών πρόσβασης τροχιάς και των διάφορων συνιστωσών της.

Προκειμένου να μετριαστεί ο οικονομικός αντίκτυπος της πανδημίας COVID-19, ο κανονισμός 2020/1429, που εκδόθηκε τον Οκτώβριο του 2020, καθιστά εφικτή τη μείωση της οικονομικής επιβάρυνσης του τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών μέσω της προσωρινής χαλάρωσης των κανόνων σχετικά με τα τέλη[19].

### 6.2. Κατανομή της χωρητικότητας και περιορισμοί της υποδομής

Το 2018, η ένταση της χρήσης του δικτύου της ΕΕ των 27 ήταν 18,2 χιλιάδες συρμοχιλιόμετρα ανά χιλιόμετρο γραμμής (19,5 για τη ΕΕ των 28). Τα πλέον εντατικά χρησιμοποιούμενα δίκτυα για το 2018 ήταν τα δίκτυα της Δυτικής Ευρώπης, ιδίως των Κάτω Χωρών, με ένταση χρήσης 50,6 χιλιάδες συρμοχιλιόμετρα ανά χιλιόμετρο γραμμής. Η Ελλάδα φαίνεται ότι έχει τη χαμηλότερη ένταση χρήσης, με μόλις 4,8 χιλιάδες συρμοχιλιόμετρα ανά χιλιόμετρο γραμμής. Παρά το γεγονός ότι οι ευρείς αυτοί

[18] Τέλη πρόσβασης τροχιάς εξαιρουμένων των προσαυξήσεων.

[19] Κανονισμός (ΕΕ) 2020/1429 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 7ης Οκτωβρίου 2020, σχετικά με τη θέσπιση μέτρων για μια βιώσιμη σιδηροδρομική αγορά στο πλαίσιο της επιδημικής έκρηξης της COVID-19 (ΕΕ L 333 της 12.10.2020, σ. 1).

εθνικοί μέσοι όροι δεν αφορούν καθόλου τα λιγότερο πολυσύχναστα τμήματα του δικτύου, μπορούν να παρέχουν κάποια ένδειξη σχετικά με το ποια δίκτυα είναι, κατά μέσο όρο, περισσότερο πολυσύχναστα από άλλα και, ως εκ τούτου, θα μπορούσαν να έχουν περιορισμένη μεταφορική ικανότητα για περαιτέρω κυκλοφορία.

Το συνολικό μήκος των γραμμών που έχουν δηλωθεί υπό συμφόρηση στην ΕΕ των 27 αυξάνεται σταθερά από το 2015 και είχε σχεδόν διπλασιαστεί έως το 2018. Η εξέλιξη αυτή αφορούσε 2 261 χιλιόμετρα γραμμών (3 432 χιλιόμετρα στην ΕΕ των 28), συμπεριλαμβανομένων 1 339 χιλιομέτρων σιδηροδρομικών εμπορευματικών διαδρόμων.

Σε περίπτωση συμφόρησης, οι υπηρεσίες στις οποίες δίνεται κατά κανόνα προτεραιότητα από τα κράτη μέλη είναι εκείνες που παρέχονται βάσει υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας (ΥΔΥ), που αποτελεί πρώτη προτεραιότητα σε 13 κράτη μέλη, ακολουθούμενες από τις διεθνείς επιβατικές υπηρεσίες (7 χώρες). Σπανίως δίνεται προτεραιότητα στην εμπορευματική κυκλοφορία (εγχώρια ή διεθνή).

Προκειμένου να υπερκεραστούν οι περιορισμοί λειτουργικής υποδομής και η ασυμβατότητα μεταξύ των εθνικών κληροδοτημένων συστημάτων ελέγχου αμαξοστοιχιών, που αποτελούν μείζονα εμπόδια για την ομαλή διαλειτουργικότητα, η ΕΕ θέσπισε ένα κοινό ευρωπαϊκό σύστημα σηματοδότησης, το ευρωπαϊκό σύστημα διαχείρισης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας (ERTMS). Στο πλαίσιο του ευρωπαϊκού σχεδίου ανάπτυξης του ERTMS[20], το εν λόγω σύστημα σηματοδότησης θα πρέπει να αναπτυχθεί σε 15 682 χιλιόμετρα γραμμών έως το 2023. Μέχρι τούδε, το σύστημα έχει εγκατασταθεί σε 5 906 χιλιόμετρα από το προβλεπόμενο μήκος γραμμών (ποσοστό 38 %), που αποτελεί το 78 % του προβλεπόμενου στόχου για τα τέλη του 2019.

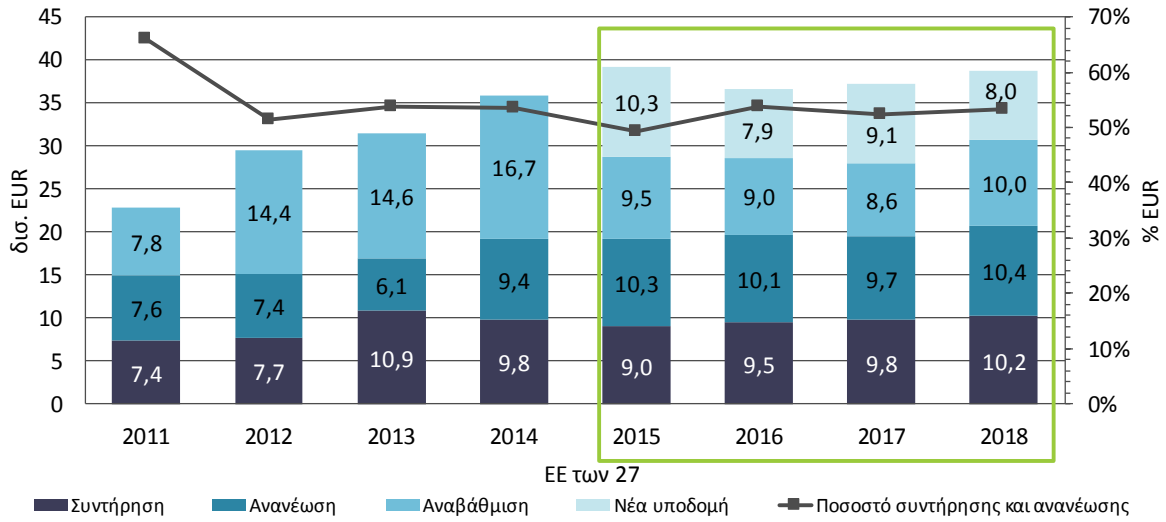
### 6.3. Δαπάνες και χρηματοδότηση των υποδομών

Οι συνολικές δαπάνες της ΕΕ των 27 για τις σιδηροδρομικές υποδομές ανήλθαν σε 38,7 δισ. EUR το 2018, αφού είχαν κορυφωθεί στα 39,1 δισ. EUR το 2015[21].

[20] Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2017/6 της Επιτροπής, της 5ης Ιανουαρίου 2017, για το ευρωπαϊκό σχέδιο ανάπτυξης του ευρωπαϊκού συστήματος διαχείρισης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας, ΕΕ L 3 της 6.1.2017, σ. 6.

[21] ΕΕ των 28: από 49,5 δισ. EUR το 2015 σε 47,5 δισ. EUR το 2018.

*Σχήμα 9: Δαπάνες για υποδομές και ποσοστό των δαπανών συντήρησης και ανανέωσης (δισ. EUR, 2011-2018)*




*Πηγή: RMMS, 2020*

Το 2018:

- οι συνολικές δαπάνες για συντήρηση και ανανέωση που δηλώθηκαν στην ΕΕ των 27 ανήλθαν σε 20,6 δισ. EUR, ήτοι σε ποσοστό 53 % των συνολικών δαπανών (25,8 δισ. EUR και 54 % για την ΕΕ των 28), με σημαντικές διακυμάνσεις μεταξύ των χωρών, και
- στην ΕΕ των 27, οι εθνικοί προϋπολογισμοί αντιστοιχούσαν σε ποσοστό 72,3 % των συνολικών δαπανών και επενδύσεων σε υποδομές, η συγχρηματοδότηση από την ΕΕ κάλυπτε το 8,3 %, ενώ ποσοστό 19,4 % προήλθε από άλλες πηγές, όπως δάνεια, χρηματοδότηση μετοχικού κεφαλαίου και χρεώσεις[22].

### 6.4. Ποιότητα των σιδηροδρομικών μεταφορών

Οι σιδηρόδρομοι παραμένουν ένας από τους ασφαλέστερους τρόπους μεταφοράς. Οι μετακινήσεις με αυτοκίνητο είναι σχεδόν 50 φορές πιο επικίνδυνες από τις μετακινήσεις με τρένο. Η ασφάλεια των σιδηροδρόμων συνέχισε να βελτιώνεται μεταξύ των ετών 2015 και 2018 στην ΕΕ των 27, παρά την ελαφριά αύξηση του αριθμού των θανάτων και των σοβαρών τραυματισμών το 2016[23].

Βάσει του ορισμού που χρησιμοποιείται[24], η μέση χρονική ακρίβεια των περιφερειακών και τοπικών επιβατικών υπηρεσιών στην ΕΕ των 27 μειώθηκε ελαφρώς, από 93 % το 2015 σε 90 % το 2018[25]. Η μέση χρονική ακρίβεια των επιβατικών υπηρεσιών μεγάλων αποστάσεων και υψηλής ταχύτητας μειώθηκε, από 85 % το 2015 σε 79 % το 2018[26]. Η μέση αξιοπιστία των τοπικών και περιφερειακών επιβατικών μεταφορών μειώθηκε μεταξύ 2015 και 2018, και

22 ΕΕ των 28: 68,8 %, 6,6 % και 24,5 % αντίστοιχα.

23 Πηγή: «*Report on Railway Safety and Interoperability in the EU 2020*» του Οργανισμού Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

24 Σύμφωνα με την RMMS, μια επιβατική αμαξοστοιχία θεωρείται ότι έχει χρονική ακρίβεια εάν καθυστερήσει 5 λεπτά ή λιγότερο.

25 ΕΕ των 28: τα ίδια στοιχεία σε γενικές γραμμές.

26 ΕΕ των 28: από 84 % έως 77 %

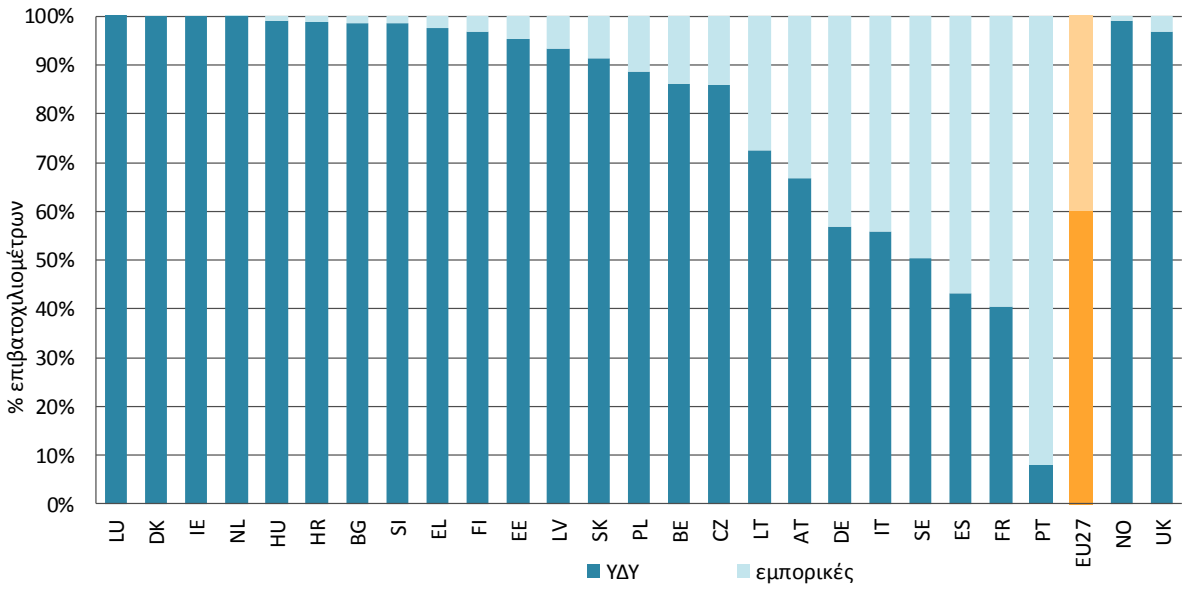
το μερίδιο των ματαιωμένων υπηρεσιών ανήλθε από 1,4 % σε 1,9 %[27]. Η μέση αξιοπιστία των επιβατικών υπηρεσιών μεγάλων αποστάσεων και υψηλής ταχύτητας αυξήθηκε μεταξύ των ετών 2015 και 2018, και το μερίδιο των ματαιωμένων υπηρεσιών μειώθηκε από 1,5 % σε 1,3 %[28].

Η μέση χρονική ακρίβεια[29] των εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών το 2018 στην ΕΕ των 27 ήταν 60,0 % για τις εγχώριες και 53,2 % για τις διεθνείς υπηρεσίες: το 7,3 % των εγχώριων και το 11,0 % των διεθνών υπηρεσιών ματαιώθηκε[30].

### 6.5. Συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας

Το 2018, οι επιβατικές υπηρεσίες που παρέχονταν στο πλαίσιο υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας (ΥΔΥ) στην ΕΕ των 27 αντιστοιχούσαν, κατά μέσο όρο, στο 60 % των συνολικών επιβατοχιλιομέτρων σιδηροδρομικών μεταφορών (από 53 % το 2015[31]), εκ των οποίων περίπου το 98 % καλύπτει εγχώριες υπηρεσίες. Στο πλαίσιο των εγχώριων υπηρεσιών, οι ΥΔΥ κάλυπταν περισσότερες περιφερειακές υπηρεσίες από ό,τι υπηρεσίες μεγάλων αποστάσεων.

*Σχήμα 10: Μερίδιο της επιβατικής κυκλοφορίας που παρασχέθηκε στο πλαίσιο ΥΔΥ και των εμπορικών σιδηροδρομικών υπηρεσιών ανά χώρα (% επιβατοχιλιομέτρων, 2018)*




*Πηγή: RMMS, 2020. Τα δεδομένα για BE, PT, EL και FR είναι εκτιμήσεις. Δεν διατίθενται δεδομένα για RO.*

Η διαδικασία διαγωνισμού χρησιμοποιήθηκε μόλις για το 26 % του συνόλου των ενεργών υπηρεσιών ΥΔΥ το 2018 στην ΕΕ των 27 (43 % στην ΕΕ των 28), σχεδόν αποκλειστικά στα κράτη μέλη που είχαν απελευθερώσει τις υπηρεσίες τους νωρίτερα (Γερμανία, Σουηδία και Ηνωμένο Βασίλειο).

---

27 ΕΕ των 28: από 1,6 % έως 2,2 %.

28 ΕΕ των 28: αύξηση από 1,7 % σε 1,8 %.

29 Σύμφωνα με την RMMS, μια εμπορευματική αμαξοστοιχία θεωρείται ότι έχει χρονική ακρίβεια εάν καθυστερήσει 15 λεπτά ή λιγότερο.

30 ΕΕ των 28: η μέση χρονική ακρίβεια ήταν 63,0 % για τις εγχώριες και 53,2 % για τις διεθνείς υπηρεσίες· το 6,8 % των εγχώριων και το 11,0 % των διεθνών υπηρεσιών ματαιώθηκε.

31 ΕΕ των 28: 66 % από 60 % το 2015.

Η οικονομική αντιστάθμιση ΥΔΥ εξακολουθεί να αποτελεί σημαντικό πόρο εσόδων για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις στην πλειονότητα των κρατών μελών, παρά το γεγονός ότι τα επίπεδα οικονομικής αντιστάθμισης ΥΔΥ ανά συρμοχιλιόμετρο ποικίλλουν σημαντικά μεταξύ των χωρών. Το 2018, η μέση οικονομική αντιστάθμιση ΥΔΥ στην ΕΕ των 27 ήταν 10,51 EUR ανά συρμοχιλιόμετρο (8,57 EUR στην ΕΕ των 28).

### 6.6. Αδειοδότηση

Συνολικά αναφέρθηκαν 1 082 ενεργές άδειες για σιδηροδρομικές επιχειρήσεις στην ΕΕ των 27 το 2018 (1 126 στην ΕΕ των 28). Ο μεγαλύτερος αριθμός αναφέρθηκε στη Γερμανία (434) και ο μικρότερος στην Ιρλανδία και το Λουξεμβούργο (2).

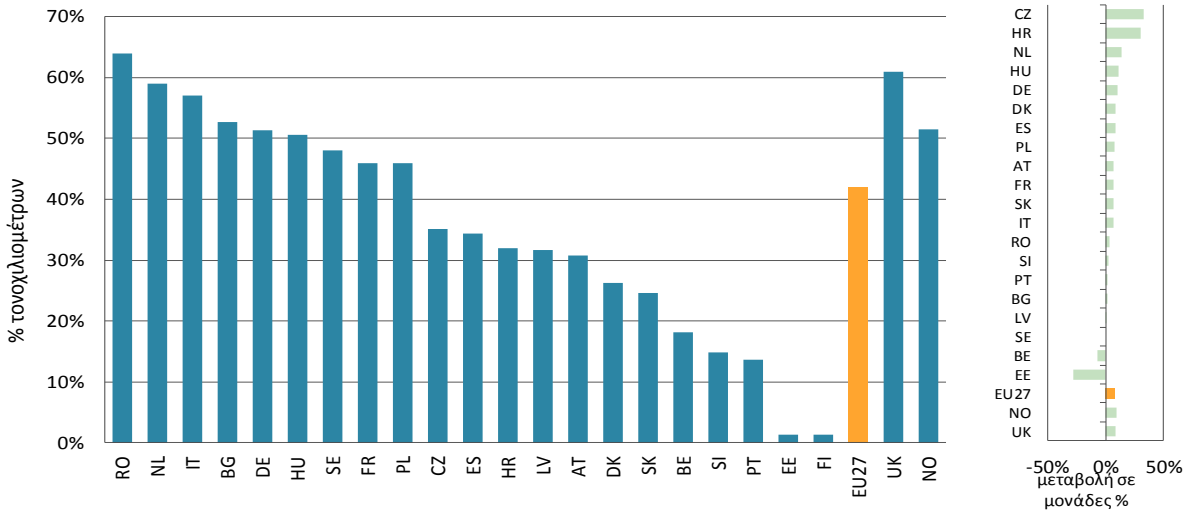
Τα μέσα τέλη που απαιτούνταν για την αδειοδότηση το 2018 (όπου επιβάλλονταν) κυμαίνονταν μεταξύ 37 500 EUR στην Πορτογαλία και 5 EUR στην Κροατία.

Η Ισπανία, η Πολωνία και το Ηνωμένο Βασίλειο ανέφεραν τον μεγαλύτερο μέσο χρόνο για απόκτηση άδειας (άνω των 100 ημερών).

### 6.7. Βαθμός ανοίγματος της αγοράς και χρήση των δικαιωμάτων πρόσβασης

Το μέσο μερίδιο αγοράς των ανταγωνιστών στην αγορά εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών στην ΕΕ των 27 αυξήθηκε από 34 % σε 42 % μεταξύ των ετών 2015 και 2018[32]. Το 2018, νέοι φορείς ανταγωνίστηκαν με τις εθνικές εγκατεστημένες εταιρείες σε όλες τις χώρες εκτός της Ελλάδας, της Ιρλανδίας, της Λιθουανίας και του Λουξεμβούργου, και τουλάχιστον στις μισές από αυτές το μερίδιο αγοράς των ανταγωνιστών ήταν πάνω από 30 %.

*Σχήμα 11: Μερίδιο αγοράς των ανταγωνιστών στην αγορά εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών ανά χώρα (% το 2018) και μεταβολή σε εκατοστιαίες μονάδες (2015-2018)*




*Πηγή: RMMS, 2020. Υπάρχει ένας φορέας εκμετάλλευσης με μερίδιο 100 % σε EL, IE, LT και LU.*

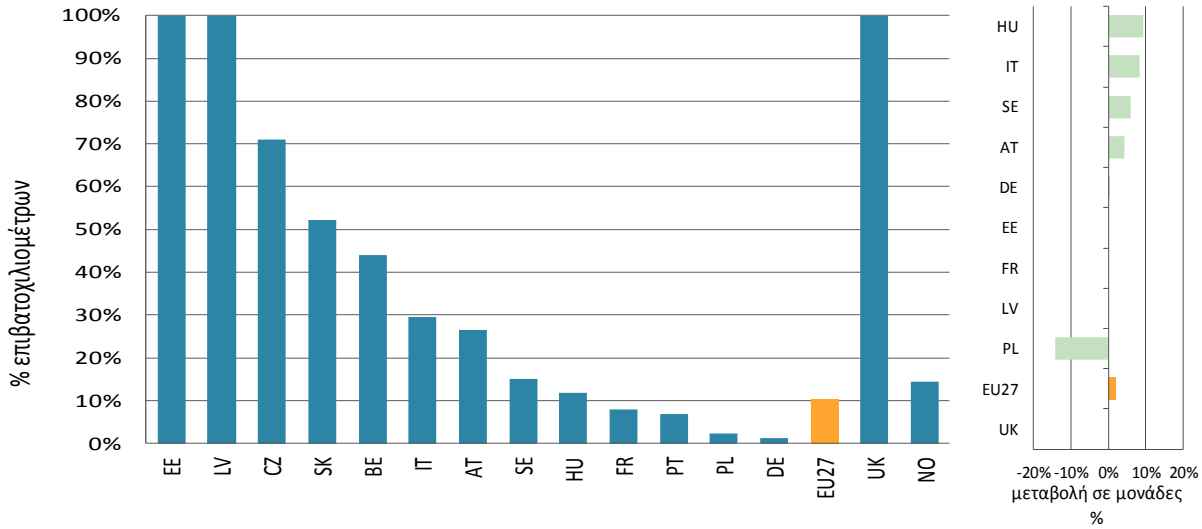
Η ανοιχτή πρόσβαση και η υποχρεωτική διαδικασία διαγωνισμού για συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας στην εγχώρια αγορά επιβατικών μεταφορών θεσπίστηκαν σε επίπεδο ΕΕ μόλις με την τέταρτη δέσμη μέτρων για τους σιδηροδρόμους. Είναι ακόμη πολύ νωρίς για να

[32] ΕΕ των 28: από 35 % σε 43 %.

διαπιστωθούν οι επιπτώσεις στις χώρες που δεν είχαν ανοίξει τις αγορές τους εκ των προτέρων.

Κατά μέσο όρο, οι ανταγωνιστές κατείχαν μερίδιο 10 % στην εθνική αγορά εμπορικών επιβατικών μεταφορών στην ΕΕ των 27 το 2018, αυξημένο κατά 2 εκατοστιαίες μονάδες σε σχέση με το 2015[33], και μερίδιο 16,2 % της αγοράς επιβατικών μεταφορών ΥΔΥ, επίπεδο σχεδόν σταθερό σε σχέση με το 2015 (μείωση κατά 0,5 εκατοστιαίες μονάδες[34]).

*Σχήμα 12: Μερίδιο αγοράς των ανταγωνιστών στην αγορά εμπορικών επιβατικών μεταφορών ανά χώρα (% το 2018) και μεταβολή σε εκατοστιαίες μονάδες (2015-2018)*

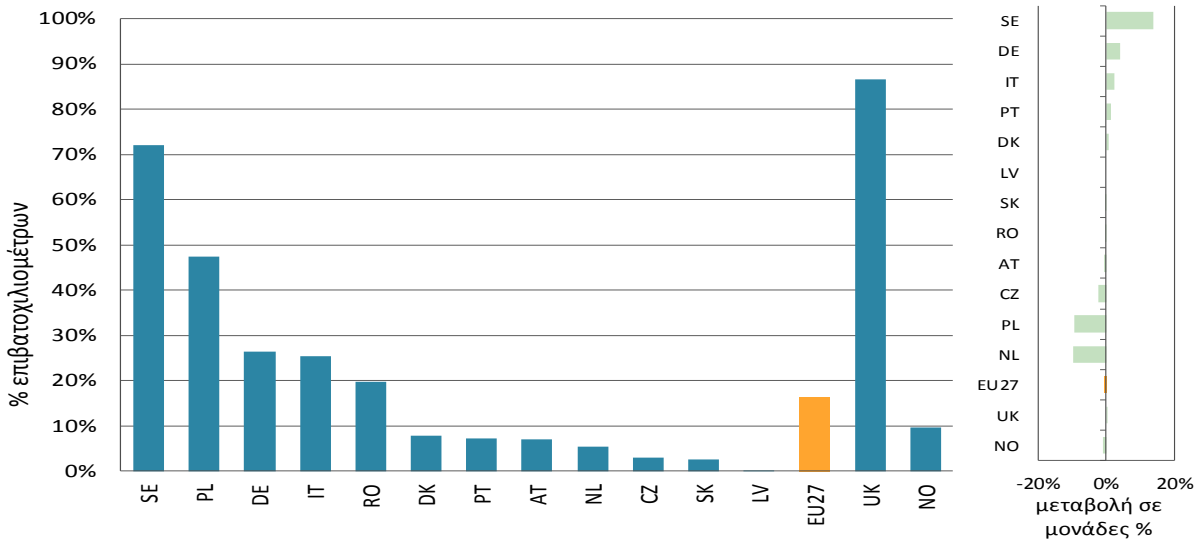



*Πηγή: RMMS, 2020. Σε BG, DK, HR, FI, EL, LT, LU, SI, ES δεν αναφέρθηκαν ανταγωνιστές στις εμπορικές υπηρεσίες με μερίδιο αγοράς 1 % ή μεγαλύτερο για το 2018. Δεν υπήρχαν υπηρεσίες στην αγορά εμπορικών επιβατικών μεταφορών σε*

33 ΕΕ των 28: 12 %, +2 εκατοστιαίες μονάδες συγκριτικά με το 2015.
34 ΕΕ των 28: 32 %, -2 εκατοστιαίες μονάδες συγκριτικά με το 2015.

*IE. Δεν υπήρξαν διαθέσιμα στοιχεία για NL και RO.*

*Σχήμα 13: Μερίδιο αγοράς των ανταγωνιστών στην αγορά επιβατικών μεταφορών ΥΔΥ ανά χώρα (% το 2018) και μεταβολή σε εκατοστιαίες μονάδες (2015-2018)*




*Πηγή: RMMS, 2020. Τα στοιχεία του 2015 για PT είναι εκτιμήσεις. Δεν αναφέρθηκαν ανταγωνιστές στην αγορά επιβατικών μεταφορών ΥΔΥ από BE, BG, HR, EE, FI, FR, EL, HU, IE, LT, LU, SI και ES.*

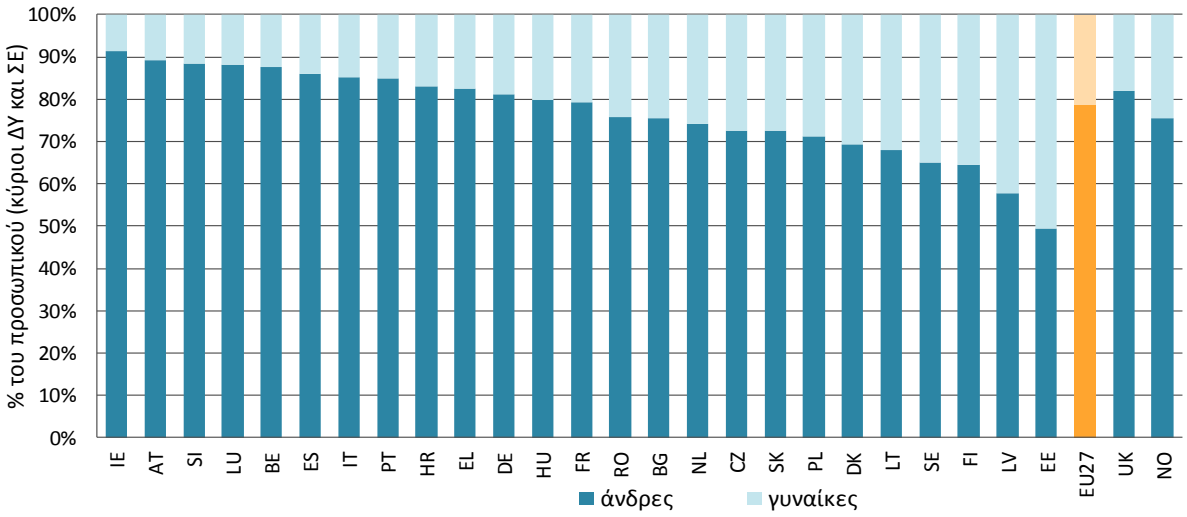
## 6.8. Απασχόληση και κοινωνικές συνθήκες

Στα τέλη του 2018, στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών της ΕΕ των 27 απασχολούνταν λίγο περισσότεροι από 916 000 εργαζόμενοι, εκ των οποίων περίπου οι 527 000 απασχολούνταν σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις (τόσο σε κύριους όσο και από εναλλακτικούς φορείς εκμετάλλευσης) και 389 000 σε διαχειριστές υποδομής[35].

Το εργατικό δυναμικό του τομέα των σιδηροδρόμων αποτελείται κυρίως από άνδρες· κατά μέσο όρο, μόνο το 21 % των εργαζομένων είναι γυναίκες. Το ποσοστό του γυναικείου προσωπικού κυμαίνεται από 51 % στην Εσθονία έως 9 % στην Ιρλανδία.

*Σχήμα 14: Σύνολο εργαζομένων (σε κύριους διαχειριστές υποδομής και σιδηροδρομικές επιχειρήσεις) ανά φύλο (% το 2018)*

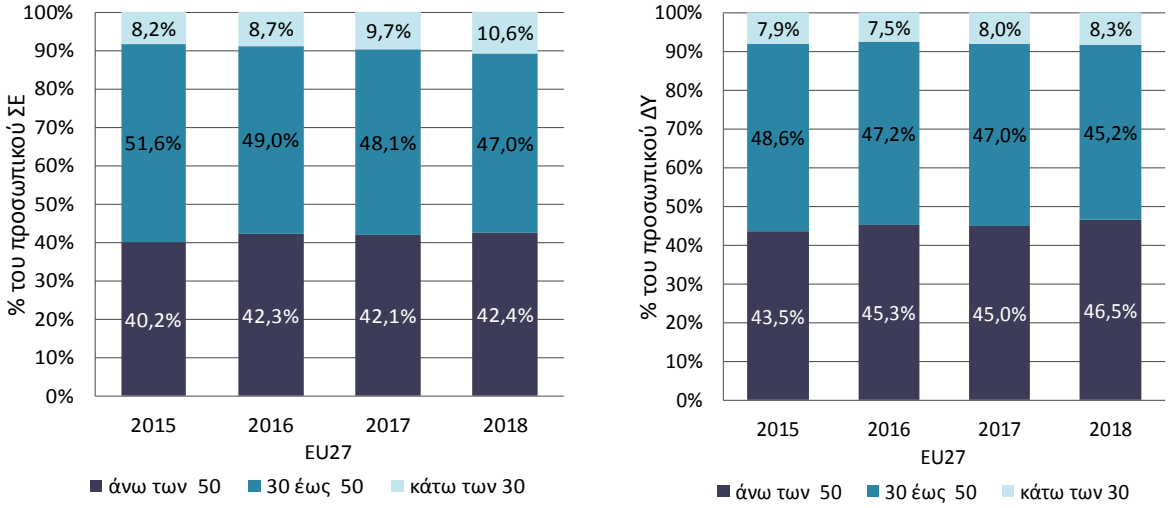
[35] Για την ΕΕ των 28: λίγοι περισσότεροι από 1 034 000 εργαζόμενοι, εκ των οποίων περίπου 600 000 σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και 434 000 σε διαχειριστές υποδομής.




*Πηγή: RMMS, 2020.*

Το μερίδιο των εργαζομένων νεαρότερης ηλικίας (κάτω των 30 ετών) που απασχολούνται σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις αυξήθηκε στην ΕΕ των 27, από 8,2 % το 2015 σε 10,6 % το 2018[36]. Το γηράσκον εργατικό δυναμικό εξακολουθεί να αποτελεί πηγή ανησυχίας, ιδίως για την Ισπανία, τη Ρουμανία, την Ελλάδα, τη Βουλγαρία και τη Λιθουανία, όπου το 2018 πάνω από το 50 % του εργατικού δυναμικού ήταν άνω των 50 ετών. Οι διαχειριστές υποδομής τείνουν να απασχολούν εργατικό δυναμικό μεγαλύτερης ηλικίας σε σχέση με τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, όμως το μερίδιο των νεαρότερων εργαζομένων αυξήθηκε επίσης μεταξύ των ετών 2015 και 2018, από 7,9 % σε 8,3 %.

*Σχήμα 15: Εργαζόμενοι ανά ηλικιακή ομάδα (% την περίοδο 2015-2018)*




*Πηγή: RMMS, 2020. Δεν υπήρξαν διαθέσιμα δεδομένα του 2015 για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις σε LV, LU, ES και SE. Δεν υπήρξαν διαθέσιμα δεδομένα του 2015 για τους διαχειριστές υποδομής σε ES, LU και LV.*

Το πλέον σύνηθες καθεστώς των εργαζομένων, τόσο σε διαχειριστές υποδομής όσο και σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, είναι η πλήρης απασχόληση. Όλοι οι εργαζόμενοι των διαχειριστών υποδομής φαίνεται ότι απασχολούνται βάσει μόνιμων συμβάσεων σε Βέλγιο,

[36] ΕΕ των 28: 8,4 % και 10,6 %, αντίστοιχα.

Δανία και Λουξεμβούργο, καθεστώς που ισχύει μόνο για το 89 % των εργαζομένων στην Ιρλανδία. Μόνο η Σουηδία, η Ιταλία, η Πολωνία, οι Κάτω Χώρες, η Γερμανία και η Νορβηγία ανέφεραν ποσοστό εργαζομένων σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις με μόνιμες συμβάσεις μικρότερο του 95 %. Το μικρότερο ποσοστό συμβάσεων πλήρους απασχόλησης όσον αφορά το προσωπικό διαχειριστών υποδομής εντοπίζεται στις Κάτω Χώρες (83 %) και το Βέλγιο (88 %). Στην περίπτωση των κύριων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, το μικρότερο ποσοστό συμβάσεων πλήρους απασχόλησης έχει το Βέλγιο (86 %).

Λίγα μόνο κράτη μέλη ανέφεραν τη χρήση προγραμμάτων μαθητείας και πρακτικής άσκησης, τα οποία είναι πιο συνήθη στην Αυστρία και τη Γερμανία, τόσο για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις όσο και για τους διαχειριστές υποδομής.

## 7. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Ο τομέας των σιδηροδρομικών μεταφορών συμβάλλει σημαντικά στην οικονομική και κοινωνική συνοχή της ΕΕ των 27, καθώς απασχολεί περισσότερα από 900 000 άτομα και μεταφέρει περίπου 1,6 δισ. τόνους εμπορευμάτων[37] και 7,1 δισ. επιβάτες[38] ετησίως.

Η μεγαλύτερη χρήση των σιδηροδρομικών μεταφορών είναι μείζονος σημασίας προκειμένου να ικανοποιηθεί η ζήτηση για έναν περισσότερο βιώσιμο τομέα των μεταφορών και θα είχε ουσιαστικές θετικές επιδράσεις στη ρύπανση και στην κατανάλωση ενέργειας, συμβάλλοντας στην επίτευξη των φιλόδοξων στόχων για τον περιορισμό των εκπομπών που προβλέπονται στην Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία.

Παρά το γεγονός ότι οι όγκοι των επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών αυξάνονται σταθερά τα τελευταία έτη, οι όγκοι των εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών ακολουθούν ανομοιόμορφη ανοδική πορεία. Οι κινήσεις αμαξοστοιχιών, τόσο επιβατικών όσο και εμπορευματικών, έχουν παραμείνει σταθερές, αν και η ζήτηση για βιώσιμες μορφές μεταφορών έχει σημειώσει αύξηση η οποία συνδυάζεται με την ευαισθητοποίηση του κοινού σχετικά με την κλιματική αλλαγή.

Παρά τις θετικές αυτές εξελίξεις, οι δυνατότητες των σιδηροδρομικών μεταφορών δεν έχουν ακόμη αξιοποιηθεί στο έπακρον. Οι σιδηροδρομικές μεταφορές πρέπει να αποκτήσουν μεγαλύτερη χρονική ακρίβεια και αξιοπιστία σε σύγκριση με άλλα μέσα μεταφοράς μέσω της ενίσχυσης του προσανατολισμού τους στις ανάγκες των πελατών και της καλύτερης αξιοποίησης της καινοτομίας. Πρέπει επίσης να καταστούν περισσότερο αποδοτικές και οικονομικά προσιτές.

Προκειμένου ο τομέας να αντιμετωπίσει τις κύριες προκλήσεις της αγοράς, η δράση της ΕΕ επικεντρώνεται σε τέσσερις στόχους:

1. <u>Ανταγωνιστική αγορά</u>

   Η δίκαιη πρόσβαση όλων των φορέων εκμετάλλευσης στην αγορά θα επιτρέψει την εισαγωγή νέων, πολυτροπικών παροχών και διευρυμένων επιλογών για επιβάτες και επιχειρήσεις.

   Για τον σκοπό αυτό, ο πυλώνας της αγοράς της τέταρτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους εισήγαγε τη διαδικασία διαγωνισμού ως την τυπική διαδικασία ανάθεσης

[37] Eurostat, ΕΕ των 27 εξαιρουμένου του ΒΕ, το οποίο χαρακτήρισε τα δεδομένα εμπιστευτικά.
[38] Eurostat, ΕΕ των 27 εξαιρουμένων των BE, HU, NL και PL, που χαρακτήρισαν τα δεδομένα εμπιστευτικά.

συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, με μεταβατική περίοδο έως τον Δεκέμβριο του 2023. Επίσης, άνοιξε την πρόσβαση στην εμπορική παροχή εσωτερικών υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών, αρχής γενομένης από τον πίνακα δρομολογίων του 2021. Η Επιτροπή θα επαγρυπνεί ιδιαίτερα όσον αφορά την παρακολούθηση της ορθής μεταφοράς και εφαρμογής της τέταρτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους, ώστε να εξασφαλιστεί η πλήρης αξιοποίηση του δυναμικού τους μεσοπρόθεσμα.

Θα πρέπει να προάγεται επίσης ο θεμιτός ανταγωνισμός μεταξύ των μέσων μεταφοράς και, προς τούτο, να εξασφαλίζεται ότι έκαστο μέσο καλύπτει τις εξωτερικές δαπάνες του.

2. Βελτιωμένες διασυνοριακές σιδηροδρομικές υπηρεσίες

Η διαδικασία διέλευσης των εσωτερικών συνόρων της ΕΕ πρέπει να καταστεί ομαλότερη προκειμένου να αυξηθεί το μερίδιο αγοράς των σιδηροδρομικών μεταφορών. Για τον σκοπό αυτό είναι απαραίτητη η άρση των εμποδίων διαλειτουργικότητας, η ανάπτυξη του ERTMS, η διαθεσιμότητα κατάλληλου τροχαίου υλικού και η διαθεσιμότητα μηχανοδηγών.

Κατόπιν αιτήματος του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, η Επιτροπή ξεκίνησε μελέτη για τις διασυνοριακές συνδέσεις μεγάλων αποστάσεων, με ιδιαίτερη έμφαση στις νυχτερινές σιδηροδρομικές υπηρεσίες. Αναμένεται σχετική έκθεση στα μέσα του 2021.

3. Καλύτερες επιδόσεις της σιδηροδρομικής υποδομής

Προκειμένου να εξασφαλιστεί η αποδοτική παροχή σιδηροδρομικών μεταφορικών υπηρεσιών, απαιτούνται καλά αναπτυγμένες υποδομές, απαλλαγμένες από σημεία συμφόρησης και ελλείποντες δεσμούς. Η ΕΕ θα συνεχίσει την πολιτική της για ανάπτυξη των υποδομών μέσω του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (ΔΕΔ-Μ), παρέχοντας σημαντική χρηματοδοτική στήριξη για τις σιδηροδρομικές μεταφορές στο πλαίσιο του μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη». Έως τα τέλη του 2030 θα είναι διαθέσιμο ένα εκτενέστερο δίκτυο υψηλής απόδοσης και υψηλής ταχύτητας, με την περάτωση μείζονων έργων ΔΕΔ-Μ.

Ο σιδηροδρομικός τομέας απορροφά σημαντικό ποσό της δημόσιας χρηματοδότησης. Μια αναπτυσσόμενη αγορά πράσινων ομολόγων θα μπορούσε να καταστήσει εφικτή τη στροφή προς την ιδιωτική χρηματοδότηση βιώσιμων επενδύσεων. Ο κανονισμός για την ταξινόμηση[39] και οι κατ' εξουσιοδότηση πράξεις του θεσπίζουν το απαραίτητο πλαίσιο και τα κριτήρια για ένα σαφές σύστημα ταξινόμησης με στόχο τον προσδιορισμό βιώσιμων δραστηριοτήτων.

Τα αυξανόμενα επίπεδα κυκλοφοριακής συμφόρησης δημιουργούν σημεία συμφόρησης, ιδίως στους κύριους σιδηροδρομικούς διαδρόμους, ενώ μείζονα έργα συντήρησης αποτρέπουν την αποδοτική χρήση του δικτύου. Η Επιτροπή στηρίζει τις νέες προσεγγίσεις του τομέα στην κατανομή μεταφορικής ικανότητας και στη διαχείριση βάσει διασυνδεδεμένων ψηφιακών πλατφορμών/εργαλείων, καθώς και την έγκαιρη εφαρμογή τους.

4. Ενίσχυση του προσανατολισμού στις ανάγκες των πελατών

[39] Κανονισμός (ΕΕ) 2020/852 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Ιουνίου 2020, σχετικά με τη θέσπιση πλαισίου για τη διευκόλυνση των βιώσιμων επενδύσεων και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/2088, ΕΕ L 198 της 22.6.2020, σ. 13.

Οι σιδηροδρομικές υπηρεσίες πρέπει να ανταποκρίνονται στις ανάγκες των πελατών. Η βελτιωμένη χρονική ακρίβεια και αξιοπιστία και η καλύτερη πρόσβαση σε υπηρεσίες στις σιδηροδρομικές εγκαταστάσεις αποτελούν προτεραιότητα τόσο για τις επιβατικές όσο και για τις εμπορευματικές υπηρεσίες.

Για να προαχθεί η χρήση των σιδηροδρομικών μεταφορών πρέπει να εξασφαλίζονται τα δικαιώματα των επιβατών στην πληροφόρηση, την παροχή συνδρομής, τη συνέχιση του ταξιδιού και την αποζημίωση. Η πρόταση της Επιτροπής περί αναδιατύπωσης του κανονισμού (ΕΚ) 1371/2007[40], επί της οποίας επιτεύχθηκε συμφωνία τον Οκτώβριο του 2020 με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, αναμένεται να βελτιώσει τα δικαιώματα των επιβατών με αναπηρίες ή μειωμένη κινητικότητα, να διασαφηνίσει τους κανόνες σχετικά με την επιβολή της εφαρμογής και τον χειρισμό των καταγγελιών και να διασφαλίσει την καλύτερη προστασία των επιβατών σε περιπτώσεις διακοπής του ταξιδιού.

Οι σιδηροδρομικοί εμπορευματικοί διάδρομοι εξακολουθούν να αποτελούν βασικό στοιχείο της πολιτικής της Επιτροπής για την ενίσχυση των εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών. Η αξιολόγηση του νομικού πλαισίου του κανονισμού 913/2010[41] προετοιμάζει το έδαφος για επιπρόσθετα νομοθετικά μέτρα.

Η Επιτροπή στηρίζει πλήρως τις πρωτοβουλίες που αποσκοπούν στη βελτίωση της αποδοτικότητας και της ευελιξίας της διαδικασίας σχεδιασμού του πίνακα δρομολογίων, της διαδικασίας αντιμετώπισης καταστάσεων έκτακτης ανάγκης και του συντονισμού προσωρινών περιορισμών ως προς τη μεταφορική ικανότητα.

Η προώθηση της ψηφιοποίησης είναι θεμελιώδους σημασίας για την ενίσχυση της ελκυστικότητας του σιδηροδρομικού τομέα για τις επιχειρήσεις. Ο νέος κανονισμός για τις ηλεκτρονικές πληροφορίες σχετικά με τις εμπορευματικές μεταφορές (eFTI[42]) θα επιτρέπει τις ψηφιακές ανταλλαγές πληροφοριών μεταξύ επιχειρήσεων και αρχών. Η Επιτροπή σχεδιάζει επίσης την υποβολή πρότασης για μια ευρωπαϊκή εταιρική σχέση για την έρευνα και την καινοτομία στον σιδηροδρομικό τομέα, με βάση την τρέχουσα κοινή επιχείρηση Shift2Rail. Η μελλοντική εταιρική σχέση θα επικεντρώνεται στην επίσπευση της έρευνας και της ανάπτυξης καινοτόμων τεχνολογιών και λειτουργικών λύσεων, οι οποίες διευκολύνονται από την ψηφιοποίηση και τον αυτοματισμό.

Το Ευρωπαϊκό Έτος Σιδηροδρόμων 2021 θα στηρίξει περαιτέρω τις προσπάθειες για αύξηση του μεριδίου των σιδηροδρομικών επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών μέσα από την ανταλλαγή γνώσεων και βέλτιστων πρακτικών.

---

[40] Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1371/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών, ΕΕ L 315 της 3.12.2007, σ. 14.

[41] Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 913/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Σεπτεμβρίου 2010, σχετικά με το ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο για ανταγωνιστικές εμπορευματικές μεταφορές, ΕΕ L 276 της 20.10.2010, σ. 22.

[42] Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 2020/1056 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιουλίου 2020, για τις ηλεκτρονικές πληροφορίες σχετικά με τις εμπορευματικές μεταφορές, ΕΕ L 249 της 31.7.2020, σ. 33.