ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 30.7.2025
COM(2025) 439 final

ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

Ένατη 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(2025) 239 final}

ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

Ένατη 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 παρούσα έκθεση καλύπτει στοιχεία έως το 2022 και αναφέρεται σε μεταγενέστερες εξελίξεις στον οικείο τομέα, εφόσον είναι διαθέσιμα.

Υπάρχουν αρκετά βασικά πορίσματα για την περίοδο 2018-2022:

- **Επιβατική κυκλοφορία:** η πανδημία COVID-19 οδήγησε σε απότομη μείωση της επιβατικής κίνησης κατά 46 % το 2020 σε σύγκριση με το 2019. Ακολούθησε ισχυρή ανάκαμψη, καθώς η συνολική επιβατική σιδηροδρομική κυκλοφορία στην ΕΕ των 27 ανήλθε σε 395,5 δισεκατομμύρια επιβατοχιλιόμετρα το 2022, επίπεδο ελαφρώς χαμηλότερο από τα 411,8 δισεκατομμύρια που καταγράφηκαν το 2019.

- **Εμπορευματική κυκλοφορία:** όσον αφορά τις εμπορευματικές σιδηροδρομικές μεταφορές, μετρούμενες σε τονοχιλιόμετρα, η μείωση το 2020 ήταν ηπιότερη (– 8 % σε σύγκριση με το 2019), καθώς οι εμπορευματικές υπηρεσίες συνέχισαν να παρέχουν ζωτικής σημασίας υπηρεσίες για την οικονομία κατά τη διάρκεια της πανδημίας. Το 2022 η συνολική εμπορευματική κυκλοφορία έφτασε σχεδόν στα προ της πανδημίας επίπεδα, με 416 δισεκατομμύρια τονοχιλιόμετρα.

- **Μερίδιο των επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών:** το μερίδιο των σιδηροδρομικών μεταφορών επί των χερσαίων μεταφορών στην ΕΕ των 27 αυξήθηκε ελαφρώς από 7,8 % το 2018 σε 8,1 % το 2022, παρά την απότομη μείωση κατά 2,4 εκατοστιαίες μονάδες που κατέγραψε το 2020 λόγω της πανδημίας.

- **Σιδηρόδρομοι υψηλών ταχυτήτων:** το δίκτυο υψηλής ταχύτητας στην ΕΕ των 27 επεκτάθηκε σχεδόν κατά 1 100 χιλιόμετρα μεταξύ των ετών 2018 και 2022, φθάνοντας τα 12 015 χλμ. Αυτή η ανάπτυξη καταδεικνύει τη μακροπρόθεσμη δέσμευση για την προώθηση του τομέα των σιδηροδρόμων υψηλής ταχύτητας, ο οποίος έχει αποδείξει ότι μπορεί να ανταγωνιστεί αποτελεσματικά άλλους τρόπους μεταφοράς.

- **Απασχόληση στον σιδηροδρομικό τομέα:** το 2022 περίπου 900 000 άτομα απασχολούνταν στον σιδηροδρομικό τομέα της ΕΕ των 27, σημειώνοντας μικρή πτώση σε σύγκριση με το 2018.

- **Μερίδιο αγοράς των νεοεισερχόμενων επιχειρήσεων:** έως το 2022 οι νεοεισερχόμενες επιχειρήσεις κατείχαν μερίδιο αγοράς 49 % στον τομέα των εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών (έναντι 39 % το 2018) και μερίδιο 21 % στις επιβατικές υπηρεσίες βάσει υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας (στο εξής: ΥΔΥ) (+ 8 εκατοστιαίες μονάδες σε σύγκριση με το 2018). Καταγράφηκε επίσης αύξηση του ανταγωνισμού στις εμπορικές υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών, καθώς οι νεοεισερχόμενες επιχειρήσεις κατέλαβαν το 12,6 % της αγοράς (+ 6,6 εκατοστιαίες μονάδες).

- **Σιδηροδρομικές δαπάνες:** το 2022 το συνολικό κόστος των σιδηροδρόμων (δαπάνες υποδομής + αντιστάθμιση ΥΔΥ) ανήλθε σε 178,31 EUR ανά κάτοικο της ΕΕ των 27, ποσό που αντιπροσωπεύει ονομαστική αύξηση 29 % σε σύγκριση με το 2018. Ωστόσο, μεγάλο μέρος της αύξησης φαίνεται ότι οφείλεται στον πληθωρισμό.

2 ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ

Η παρούσα αποτελεί την ένατη κατά σειρά έκδοση της έκθεσης παρακολούθησης της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών που υποβάλλει η Επιτροπή προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ανά διετία, 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 ένατη έκθεση εστιάζει κυρίως στις εξελίξεις μεταξύ των ετών 2018 και 2022, με αναφορές στις τάσεις και τις εξελίξεις πολιτικής που εκτείνονται πέραν της περιόδου αναφοράς έως την ημερομηνία κατάρτισης της παρούσας έκθεσης.

Εκτός από τα στοιχεία του συστήματος παρακολούθησης της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών (στο εξής: RMMS) που υπέβαλαν τα κράτη μέλη και η Νορβηγία, η παρούσα έκθεση βασίζεται επίσης σε στοιχεία από το στατιστικό εγχειρίδιο *EU transport in figures* (Οι μεταφορές στην ΕΕ σε αριθμούς)[3], σε εκθέσεις του Οργανισμού Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης[4] και της Eurostat[5], σε στατιστικά στοιχεία που συλλέγονται από διάφορους τομεακούς οργανισμούς, σε παρουσιάσεις και μελέτες. Στις περιπτώσεις στις οποίες ο κανονισμός RMMS είναι η μοναδική πηγή, η έκθεση αξιολογεί τις εξελίξεις της περιόδου 2018-2022, ώστε να διασφαλιστεί ότι τα δεδομένα θα είναι συγκρίσιμα. Όταν χρησιμοποιούνται άλλες πηγές, η έκθεση παρουσιάζει επίσης εξελίξεις μεγαλύτερων χρονικών περιόδων.

Τα συγκεντρωτικά δεδομένα και οι μέσοι όροι αναφέρονται στην ΕΕ των 27 (ήτοι στον σημερινό αριθμό κρατών μελών της ΕΕ)[6].

[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] https://transport.ec.europa.eu/facts-funding/studies-data/eu-transport-figures-statistical-pocketbook/statistical-pocketbook-2024_el

[4] https://www.era.europa.eu/library/documents-regulations/corporate-publications

[5] https://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/database.

[6] Η Νορβηγία συμμετέχει στο σύστημα RMMS, αλλά τα στοιχεία για τη Νορβηγία δεν περιλαμβάνονται στα σύνολα και τους μέσους όρους της ΕΕ.

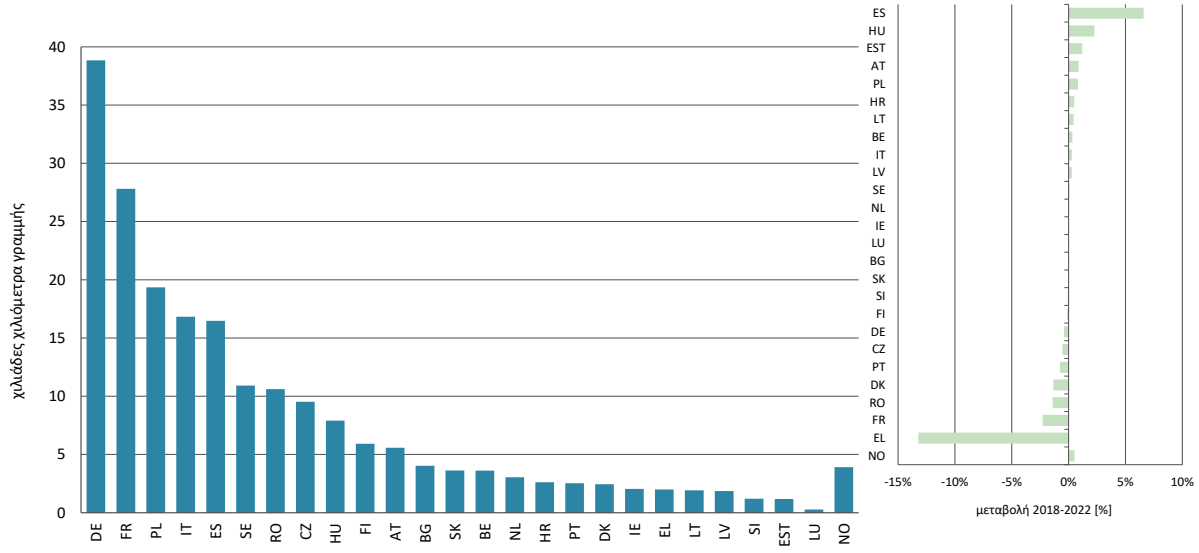
3 ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑ

Ο σιδηρόδρομος εμφανίζει μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου σχεδόν αδιάλειπτα από το 1990, ενώ μετέφερε ποσοστό περίπου 16,6 % των εμπορευμάτων και 8,1 % των επιβατών επί του συνόλου των μέσων μεταφοράς εντός της ΕΕ το 2022. Ο τομέας των μεταφορών (συμπεριλαμβανομένων των διεθνών αεροπορικών και θαλάσσιων μεταφορών) αντιπροσωπεύει το ένα τέταρτο των συνολικών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στην ΕΕ των 27. Στον τομέα των μεταφορών, οι σιδηροδρομικές μεταφορές αντιπροσώπευαν μόλις το 0,3 % των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από όλους τους τρόπους μεταφοράς στην ΕΕ των 27. Ο τομέας των μεταφορών αντιπροσώπευε το 31,0 % της συνολικής τελικής κατανάλωσης ενέργειας στην ΕΕ των 27 το 2022. Οι σιδηρόδρομοι αντιπροσωπεύουν μόλις το 0,6 % της τελικής κατανάλωσης ενέργειας του τομέα των μεταφορών στην ΕΕ. 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 2022 ήταν περίπου 202 131 χιλιόμετρα γραμμής, παρουσιάζοντας μικρή μείωση κατά 0,1 % σε σύγκριση με το 2018. Περίπου το 57 % του δικτύου ήταν ηλεκτροδοτούμενο, παρουσιάζοντας αύξηση κατά 1,4 % σε σύγκριση με το 2018.

Διάγραμμα 1: Μήκος εθνικών δικτύων ανά χώρα (σε χιλιάδες χιλιόμετρα γραμμής, 2022) και σχετική μεταβολή (2018-2022)



Πηγή: Eurostat, 2024
(https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ttr00003/default/table?lang=en&category=t_rail)

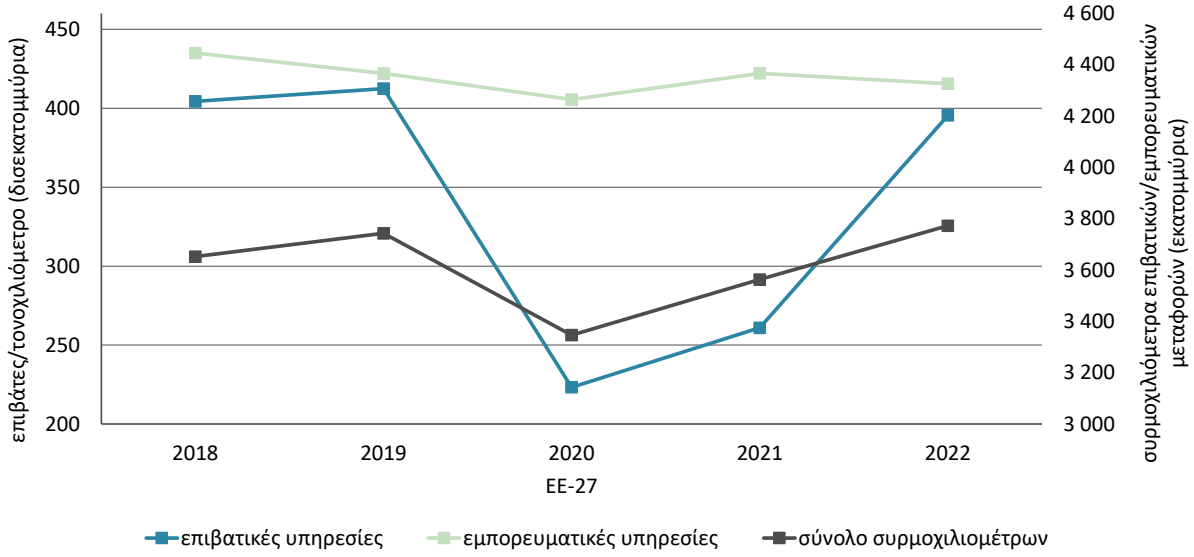
Το σιδηροδρομικό δίκτυο υψηλής ταχύτητας της ΕΕ εκτεινόταν σε 12 015 χιλιόμετρα μέχρι το τέλος του 2022, παρουσιάζοντας αύξηση κατά 10,4 % σε σύγκριση με το 2018. Στο πλαίσιο της στρατηγικής για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα έχουν τεθεί φιλόδοξοι στόχοι για τη

σιδηροδρομική κυκλοφορία υψηλής ταχύτητας, οι οποίοι αναμένεται να διπλασιάσουν τον όγκο της κυκλοφορίας έως το 2030 και να τον τριπλασιάσουν έως το 2050 σε σύγκριση με τα βασικά στοιχεία του 2015.

5 Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

Έπειτα από μια δεκαετία μέτριας αύξησης, ο αριθμός συρμοχιλιομέτρων της ΕΕ (επιβατική και εμπορευματική κυκλοφορία) επηρεάστηκε σοβαρά από την πανδημία COVID-19. Το 2020 τα συρμοχιλιόμετρα εμπορευματικών μεταφορών μειώθηκαν κατά 8 % σε σύγκριση με το 2019, ενώ στις επιβατικές υπηρεσίες σημειώθηκε πολύ πιο απότομη πτώση κατά 46 %. Ωστόσο, το 2021 οι όγκοι των εμπορευματικών μεταφορών είχαν ανακάμψει πλήρως, φθάνοντας στα επίπεδα του 2019, ενώ στη συνέχεια υποχώρησαν ελαφρά το 2022. Το 2022 οι επιβατικές υπηρεσίες ανέκαμψαν φτάνοντας στο 96 % των προ πανδημίας επιπέδων, με 395 δισεκατομμύρια επιβατοχιλιόμετρα.

Διάγραμμα 2: Όγκοι επιβατών και εμπορευμάτων (επιβατοχιλιόμετρα, τονοχιλιόμετρα και συρμοχιλιόμετρα, 2018-2022)

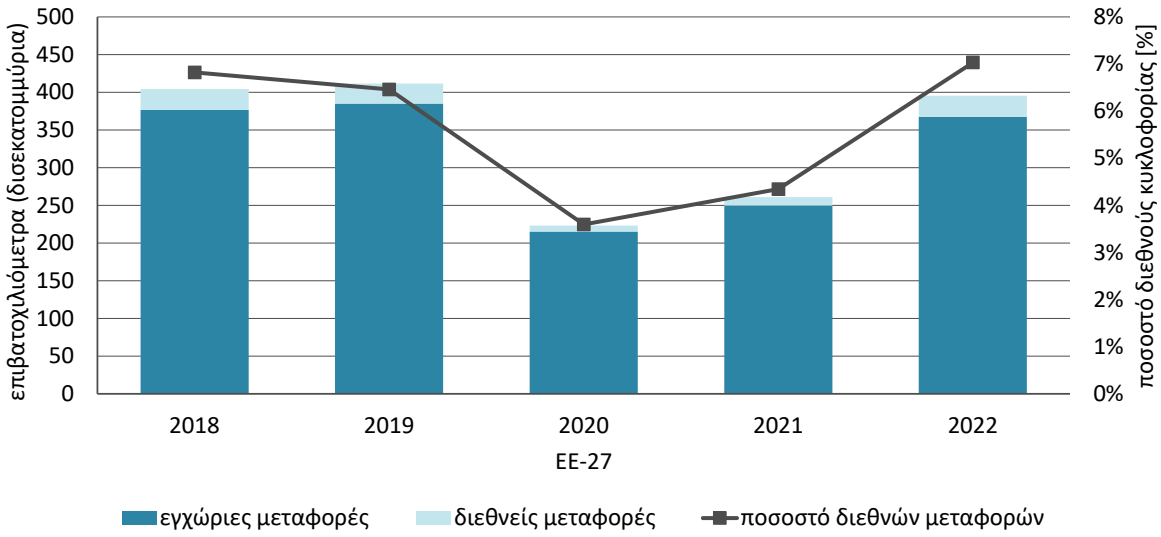


Πηγή: RMMS, 2022

Το 2022 μεταφέρθηκαν σιδηροδρομικώς περίπου 1,5 δισεκατομμύρια τόνοι εμπορευμάτων και 6,6 δισεκατομμύρια επιβάτες, γεγονός που αντικατοπτρίζει την ανάκαμψη μετά την απότομη μείωση που παρατηρήθηκε κατά τη διάρκεια της πανδημίας COVID-19.

Οι εγχώριες υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών εξακολούθησαν να κυριαρχούν, αντιπροσωπεύοντας πάνω από το 93 % του συνόλου των επιβατοχιλιομέτρων στην ΕΕ των 27. Η πανδημία ενέτεινε περαιτέρω την κατά κύριο λόγο εγχώρια διάσταση της επιβατικής σιδηροδρομικής κυκλοφορίας. Πριν από την κρίση, οι διεθνείς υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών αντιπροσώπευαν περίπου το 7 % της συνολικής σιδηροδρομικής κυκλοφορίας, αλλά το 2020 το ποσοστό αυτό μειώθηκε σε λιγότερο από 4 % λόγω των ταξιδιωτικών περιορισμών. Το 2022 το ποσοστό των διεθνών σιδηροδρομικών υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών είχε ανακάμψει στο 7 %.

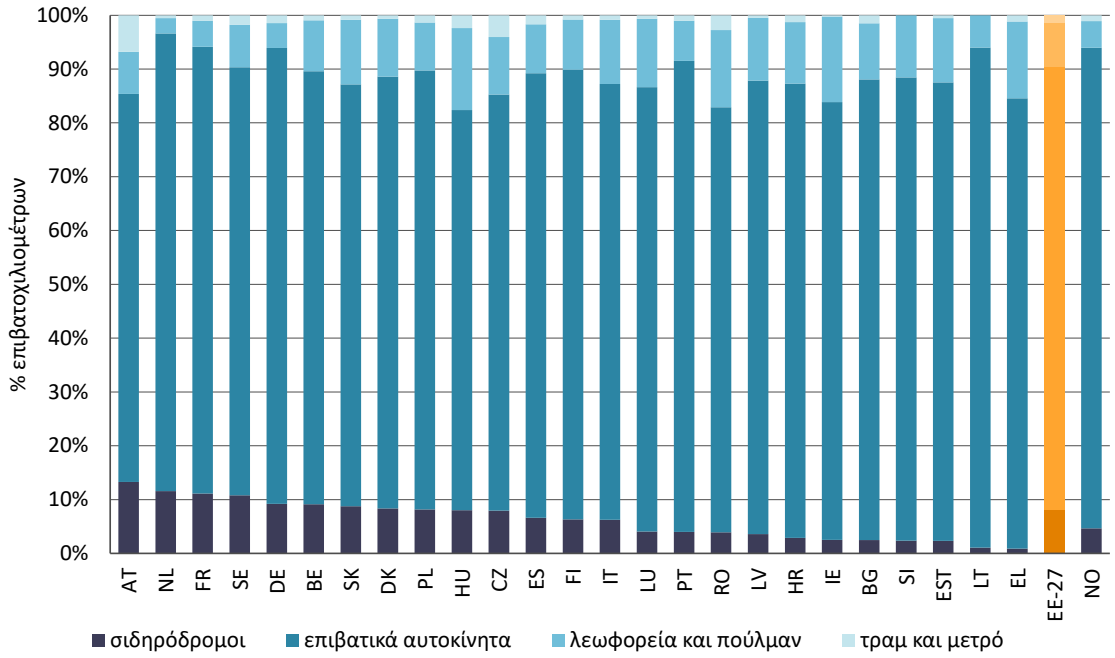
Διάγραμμα 3: Εξέλιξη του όγκου της επιβατικής σιδηροδρομικής κυκλοφορίας (εγχώριας, διεθνούς και ποσοστό της διεθνούς επί της συνολικής κυκλοφορίας) (δισ. επιβατοχιλιόμετρα, 2018-2022)



Πηγή: RMMS, 2022

Το 2020 η μέση τάση των Ευρωπαίων να ταξιδεύουν σιδηροδρομικώς μειώθηκε απότομα σε 500 επιβατοχιλιόμετρα ανά κάτοικο ετησίως, έναντι 934 χλμ. το 2019. Το 2022 ο αριθμός αυτός είχε ανακάμψει εν μέρει στα 888 χλμ. ανά κάτοικο. Το μερίδιο των σιδηροδρομικών μεταφορών, που ανερχόταν σε 7,8 % το 2019, μειώθηκε κατά 2,4 εκατοστιαίες μονάδες το 2020, καθώς περισσότεροι άνθρωποι άρχισαν να χρησιμοποιούν ιδιωτικά αυτοκίνητα. Ωστόσο, το 2022 ανέκαμψε στο 8,1 %, υπερβαίνοντας τα προ της πανδημίας επίπεδα, παρότι τα αυτοκίνητα παρέμειναν ο κυρίαρχος τρόπος μεταφοράς με ποσοστό 82,4 %.

Διάγραμμα 4: Κατανομή των χερσαίων επιβατικών μεταφορών ανά τρόπο μεταφοράς ανά χώρα (% το 2022)

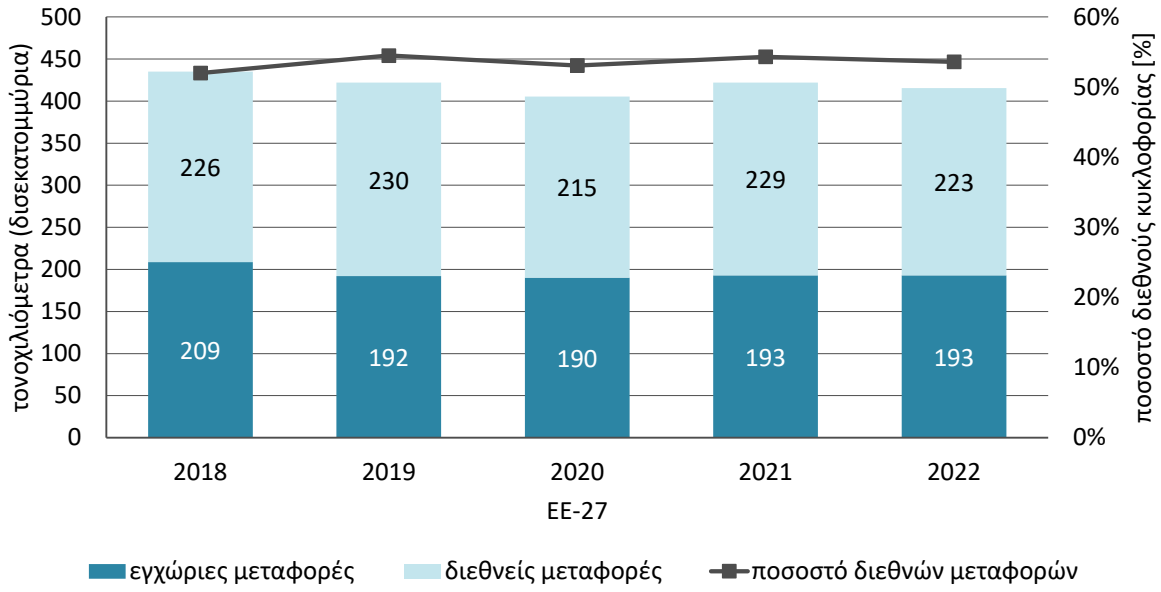


Πηγή: Eurostat, 2024 (https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tran_hv_ms_psmod/default/table?lang=en&category=tran.tran_hv_ms)

Η συνολική εμπορευματική σιδηροδρομική κυκλοφορία στην ΕΕ των 27 μειώθηκε από 422 δισεκατομμύρια τονοχιλιόμετρα το 2019 σε 405 δισεκατομμύρια τονοχιλιόμετρα το 2020 λόγω της πανδημίας. Το 2022 είχε σχεδόν ανακάμψει στα 416 δισεκατομμύρια τονοχιλιόμετρα, πλησιάζοντας τα προ της πανδημίας επίπεδα.

Το ποσοστό των διεθνών εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών παρέμεινε σταθερό πάνω από το 50 % καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου, κορυφώθηκε στο 55 % το 2019 και σταθεροποιήθηκε στο 54 % το 2022. Η σταθερότητα αυτή έρχεται σε αντίθεση με τον εντονότερο αντίκτυπο που είχε η πανδημία στη διεθνή σιδηροδρομική επιβατική κυκλοφορία.

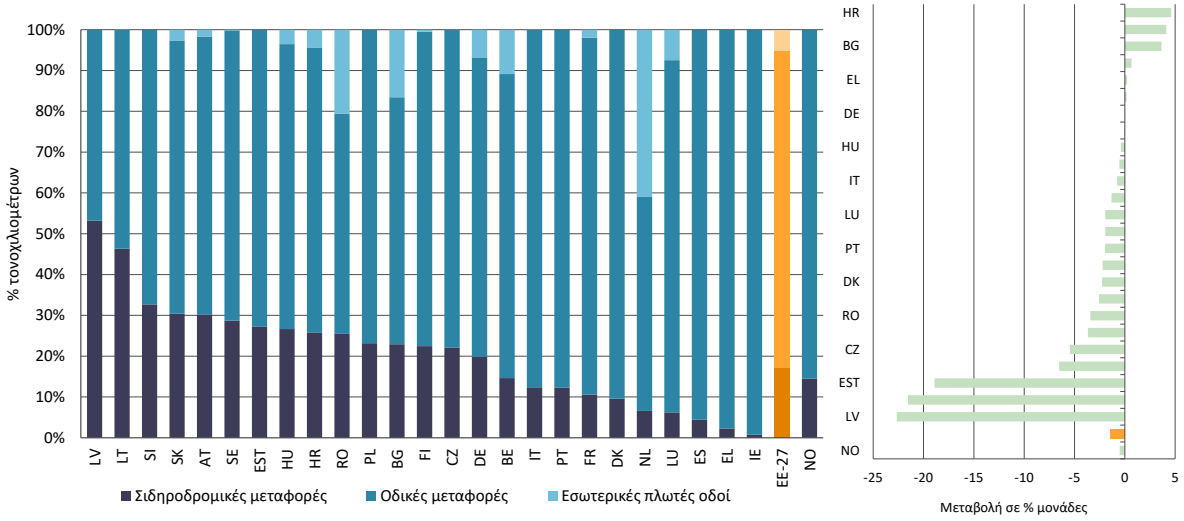
Διάγραμμα 5: Εξέλιξη του όγκου της εμπορευματικής σιδηροδρομικής κυκλοφορίας (εγχώριας, διεθνούς και ποσοστό της διεθνούς επί της συνολικής κυκλοφορίας) (δισ. τονοχιλιόμετρα, 2018-2022)



Πηγή: RMMS, 2022

Μεταξύ των ετών 2018 και 2022, οι οδικές μεταφορές εξακολούθησαν να είναι ο κυρίαρχος τρόπος μεταφοράς εμπορευμάτων στην ΕΕ των 27, υπερβαίνοντας σταθερά το 75 % του συνολικού μεριδίου των χερσαίων εμπορευματικών μεταφορών σε τονοχιλιόμετρα, και κορυφώθηκε στο 77,7 % το 2022. Κατά την ίδια περίοδο, το μερίδιο των σιδηροδρομικών μεταφορών μειώθηκε από 18,7 % σε 17,2 %, γεγονός που υποδηλώνει διαρκή στροφή προς τις οδικές μεταφορές, παρότι οι διατροπικές σιδηροδρομικές μεταφορές κατέγραψαν σχετικά καλύτερες επιδόσεις από ό,τι τα χύδην υλικά και οι μεταφορές με μία μόνο φορτάμαξα. Η συνολική μείωση ήταν ιδιαίτερα έντονη στην Εσθονία, τη Λετονία και τη Λιθουανία, όπου ο όγκος των εμπορευματικών μεταφορών μειώθηκε σημαντικά λόγω των μειωμένων ανταλλαγών με τη Ρωσία.

Διάγραμμα 6: Κατανομή των χερσαίων εμπορευματικών μεταφορών ανά τρόπο μεταφοράς ανά χώρα (% το 2022) και μεταβολή των σιδηροδρομικών μεταφορών σε εκατοστιαίες μονάδες (2018-2022)



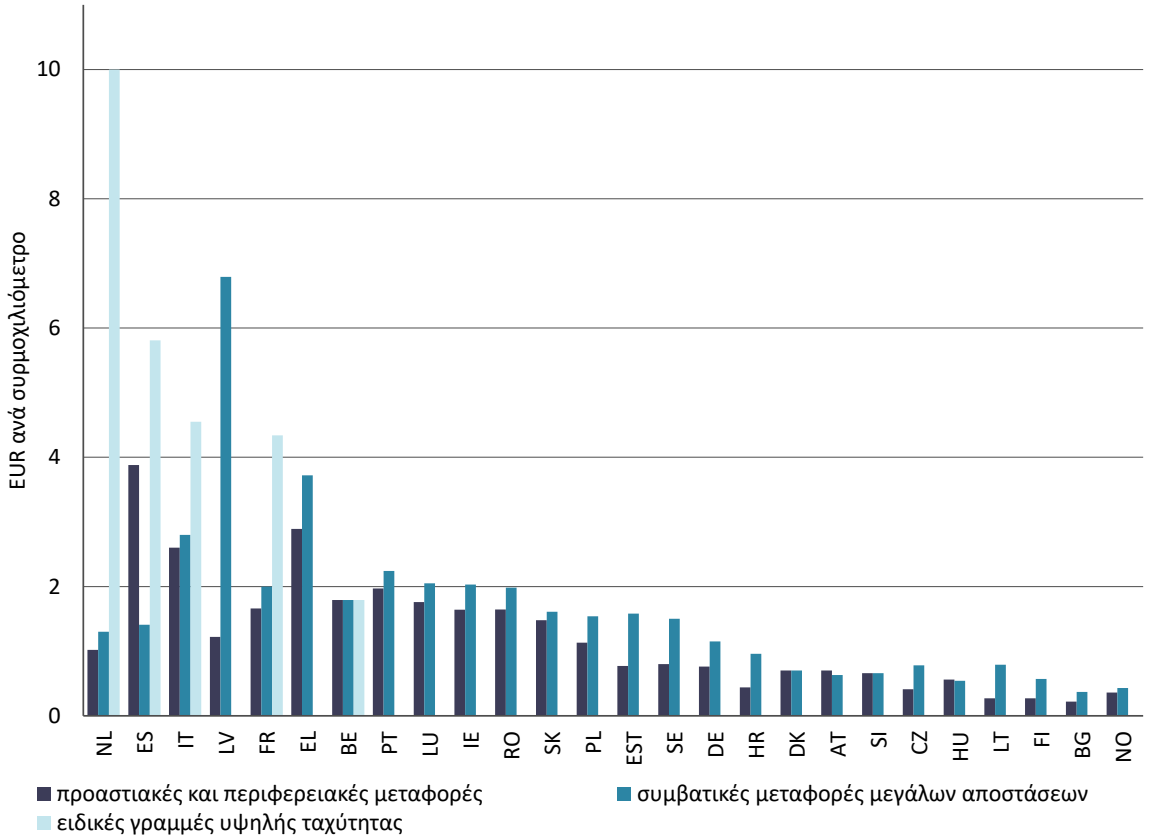
Πηγή: Eurostat, 2024 (https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tran_hv_ms_frmod/default/table?lang=en&category=tran.tran_hv_ms)

6 Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΟΡΩΝ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ

6.1 Χρέωση χρήσης της υποδομής

Το 2022 τα τέλη πρόσβασης τροχιάς για το σιδηροδρομικό δίκτυο υψηλής ταχύτητας (εξαιρουμένων των προσαυξήσεων) εξακολούθησαν να είναι υψηλότερα από τα τέλη για άλλες επιβατικές υπηρεσίες σε όλες τις χώρες στις οποίες εφαρμόζονταν τα εν λόγω τέλη. Ωστόσο, τα τέλη πρόσβασης για το σιδηροδρομικό δίκτυο υψηλής ταχύτητας ήταν γενικά χαμηλότερα το 2022 από ό,τι το 2018 στα κράτη μέλη που διαθέτουν δίκτυα υψηλής ταχύτητας.

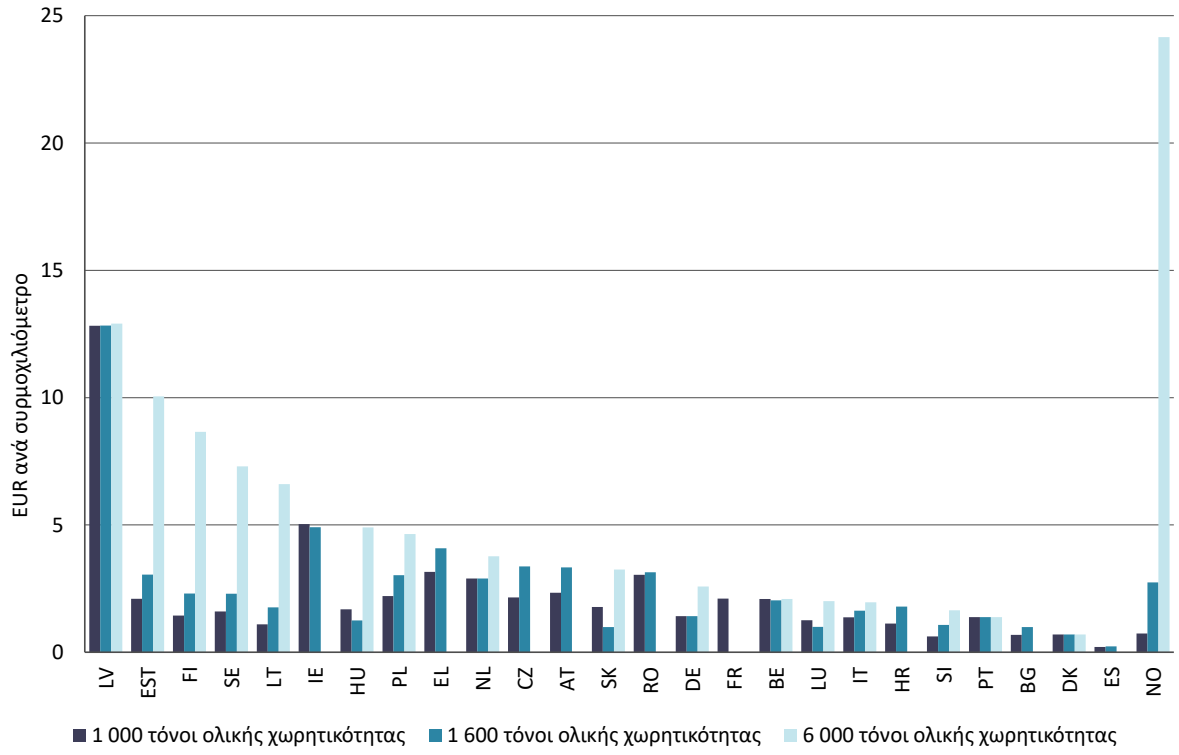
Διάγραμμα 7: Τέλη πρόσβασης (εξαιρουμένων των προσαυξήσεων) για διάφορες κατηγορίες επιβατικών αμαξοστοιχιών, ανά χώρα (EUR ανά συρμοχιλιόμετρο, 2022)



Πηγή: RMMS, 2022

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' ανάγκην ανάλογα με το φορτίο.

Διάγραμμα 8: Τέλη πρόσβασης (εξαιρουμένων των προσαυξήσεων) για διάφορες κατηγορίες εμπορευματικών αμαξοστοιχιών, ανά χώρα (EUR ανά συρμοχιλιόμετρο, 2022)



Πηγή: RMMS, 2022

Προκειμένου να μετριαστεί ο οικονομικός αντίκτυπος της πανδημίας COVID-19, ο κανονισμός (ΕΕ) 2020/1429, που εκδόθηκε τον Οκτώβριο του 2020, επέτρεψε στα κράτη μέλη να εφαρμόσουν προσωρινά απαλλαγή από την καταβολή, μείωση ή αναβολή της καταβολής των τελών πρόσβασης τροχιάς[7]. Το μέτρο αυτό παρείχε σημαντική οικονομική ανακούφιση στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, ιδίως σε εκείνες που δραστηριοποιούνταν στον τομέα των επιβατικών μεταφορών, καθώς μειώθηκε ο όγκος της κυκλοφορίας. Ο κανονισμός, ο οποίος θεσπίστηκε αρχικά για περιορισμένη διάρκεια, παρατάθηκε τέσσερις φορές και τελικά έληξε στις 31 Δεκεμβρίου 2022. Διαδραμάτισε καίριο ρόλο στη διατήρηση των σιδηροδρομικών μεταφορών κατά τη διάρκεια της πανδημίας, στηρίζοντας την ανάκαμψη του οικείου τομέα, καθώς η επιβατική κυκλοφορία επανερχόταν σε κανονικά επίπεδα.

6.2 Κατανομή της χωρητικότητας και περιορισμοί της υποδομής

Το 2022 η συνδυασμένη ένταση χρήσης του σιδηροδρομικού δικτύου της ΕΕ των 27 (εμπορευματικές και επιβατικές αμαξοστοιχίες) ήταν 18,7 χιλιάδες συρμοχιλιόμετρα ανά χιλιόμετρο γραμμής, ελαφρώς υψηλότερη από τα προ πανδημίας επίπεδα (18,1 το 2018). Οι επιβατικές αμαξοστοιχίες αντιπροσώπευαν το 79 % αυτής της χρήσης.

Το συνολικό μήκος των γραμμών που δηλώνονται υπό συμφόρηση στην ΕΕ των 27 αυξήθηκε απότομα μεταξύ των ετών 2018 και 2020, αλλά μειώθηκε ελαφρώς το 2022 σε 6 711 χιλιόμετρα, συμπεριλαμβανομένων 3 523 χιλιομέτρων σιδηροδρομικών

[7] 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).

εμπορευματικών διαδρόμων. Η απότομη αύξηση σε σχέση με τα επίπεδα του 2018 οφειλόταν ως επί το πλείστον στην αλλαγή των κριτηρίων της Ιταλίας για τη δήλωση συμφόρησης.

Σε περιπτώσεις συμφόρησης, οι υπηρεσίες στις οποίες τα κράτη μέλη δίνουν κατά κανόνα προτεραιότητα είναι εκείνες που παρέχονται βάσει ΥΔΥ, με επόμενες στη σειρά τις διεθνείς επιβατικές υπηρεσίες, ενώ η εμπορευματική κυκλοφορία σπανίως αποτελεί ύψιστη προτεραιότητα[8].

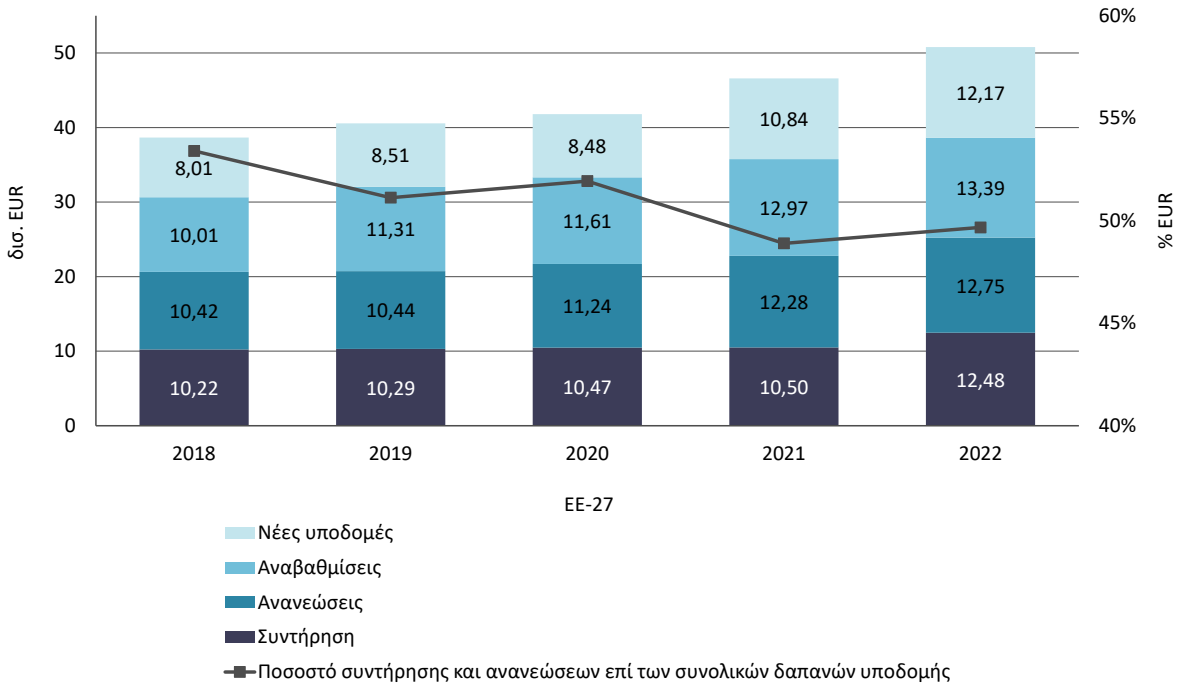
Για να προωθηθεί η αποδοτικότερη χρήση του δικτύου και να αντιμετωπιστεί η ασυμβατότητα μεταξύ των εθνικών κληροδοτημένων συστημάτων ελέγχου αμαξοστοιχιών, θεσπίζεται το ευρωπαϊκό σύστημα διαχείρισης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας (στο εξής: ERTMS) ως κοινό ευρωπαϊκό σύστημα σηματοδότησης. Κατά τον χρόνο δημοσίευσης της παρούσας έκθεσης, περίπου το 14 % του κεντρικού δικτύου ήταν εξοπλισμένο με ERTMS, και έχουν συναφθεί συμβάσεις για ένα επιπλέον ποσοστό 19 %. Μολονότι έχει σημειωθεί πρόοδος, η ανάπτυξη εξακολουθεί να υστερεί σε σχέση με τους αρχικούς στόχους, και ως εκ τούτου απαιτούνται αυξημένες προσπάθειες για την επιτάχυνση της υλοποίησης.

6.3 Δαπάνες και χρηματοδότηση των υποδομών

Οι ονομαστικές δαπάνες για τις υποδομές στην ΕΕ των 27 αυξήθηκαν από 38,7 δισ. EUR το 2018 σε 50,8 δισ. EUR το 2022. Το 2022 οι δαπάνες κατανεμήθηκαν σχετικά ομοιόμορφα μεταξύ των κατηγοριών: 25 % για συντήρηση, 25 % για ανανεώσεις, 26 % για αναβαθμίσεις και 24 % για νέες επενδύσεις σε υποδομές. Παρά την αξιοσημείωτη ονομαστική ανάπτυξη, ο υψηλός πληθωρισμός κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου περιόρισε τις πραγματικές αυξήσεις. Αφότου διορθώθηκε στα επίπεδα τιμών του 2018, η πραγματική ανάπτυξη ήταν πιο συγκρατημένη, καθώς ανήλθε περίπου σε 5 % σε πραγματικούς όρους.

[8] Συνολικά, 14 χώρες ανέφεραν ότι έδωσαν προτεραιότητα στην κυκλοφορία βάσει ΥΔΥ σε περίπτωση συμφόρησης. Στην πράξη, ωστόσο, μπορεί να προκύψουν αποκλίσεις σε ορισμένες χρονικές στιγμές ή ανάλογα με τις τοπικές συνθήκες.

Διάγραμμα 9: Δαπάνες για υποδομές και ποσοστό των δαπανών συντήρησης και ανανέωσης (δισ. EUR, 2018-2022)



Πηγή: RMMS, 2022

Το 2022 οι συνολικές δαπάνες συντήρησης και ανανέωσης στην ΕΕ των 27 ανήλθαν σε 25,2 δισ. EUR, ποσό που αντιστοιχεί στο 50 % των συνολικών δαπανών, με σημαντικές διακυμάνσεις μεταξύ των χωρών. Οι εθνικοί προϋπολογισμοί εξακολούθησαν να αποτελούν την κύρια πηγή χρηματοδότησης, συνεισφέροντας το 70 % των συνολικών δαπανών για σιδηροδρομικές υποδομές. Η συγχρηματοδότηση της ΕΕ αντιστοιχούσε στο 8 %, ενώ το υπόλοιπο 22 % προήλθε από άλλες πηγές, όπως δάνεια, χρηματοδότηση μετοχικού κεφαλαίου και τέλη.

6.4 Ποιότητα των σιδηροδρομικών μεταφορών

Η ασφάλεια εξακολουθεί να αποτελεί κορυφαία προτεραιότητα για τον ενιαίο ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό χώρο, καθώς ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (στο εξής: ERA) συνεχίζει να παρακολουθεί την πρόοδο όσον αφορά την ασφάλεια και τη διαλειτουργικότητα. Η έκθεση του ERA του 2024[9] επιβεβαιώνει ότι οι ευρωπαϊκοί σιδηρόδρομοι εξακολουθούν να συγκαταλέγονται στους ασφαλέστερους τρόπους μεταφοράς, δεδομένου ότι ο κίνδυνος θανάτου στις μετακινήσεις με αυτοκίνητο είναι σχεδόν 84 φορές υψηλότερος από ό,τι στις μετακινήσεις με τον σιδηρόδρομο, ενώ οι μετακινήσεις με λεωφορείο είναι 7,3 φορές πιο επικίνδυνες σε σχέση με τον σιδηρόδρομο.

[9] Report on Railway Safety and Interoperability in the EU 2024 (Έκθεση σχετικά με την ασφάλεια των σιδηροδρόμων και τη διαλειτουργικότητα στην ΕΕ 2024) (https://www.era.europa.eu/content/report-railway-safety-and-interoperability-eu-2024).

Η μέση χρονική ακρίβεια των περιφερειακών και τοπικών επιβατικών υπηρεσιών[10] στην ΕΕ των 27 ήταν 90 % το 2022, έναντι 94 % το 2020, αλλά εξακολουθεί να είναι υψηλότερη από τα προ πανδημίας επίπεδα. Η χρονική ακρίβεια των επιβατικών υπηρεσιών μεγάλων αποστάσεων και υψηλής ταχύτητας μειώθηκε από 87 % το 2022 σε 93 % το 2020.

Όσον αφορά την αξιοπιστία[11], το ποσοστό των περιφερειακών και τοπικών υπηρεσιών που ακυρώθηκαν αυξήθηκε από 1,9 % το 2018 σε 4,4 % το 2022. Οι ακυρώσεις για τις υπηρεσίες μεγάλων αποστάσεων και υψηλής ταχύτητας αυξήθηκαν από 1,3 % το 2018 σε 4,9 % το 2022. Οι προκλήσεις που επηρεάζουν την αξιοπιστία περιλαμβάνουν τις ελλείψεις προσωπικού, τη γήρανση των υποδομών και τις καθυστερήσεις συντήρησης.

Στις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές, η μέση χρονική ακρίβεια[12] των εγχώριων υπηρεσιών της ΕΕ των 27 ήταν 56 % το 2022, ενώ στις διεθνείς εμπορευματικές μεταφορές ήταν 42 %. Το ποσοστό των εγχώριων εμπορευματικών μεταφορών που ακυρώθηκαν ανήλθε σε 8,1 % το 2022, ενώ το αντίστοιχο ποσοστό για τις διεθνείς υπηρεσίες ήταν 14,5 %.

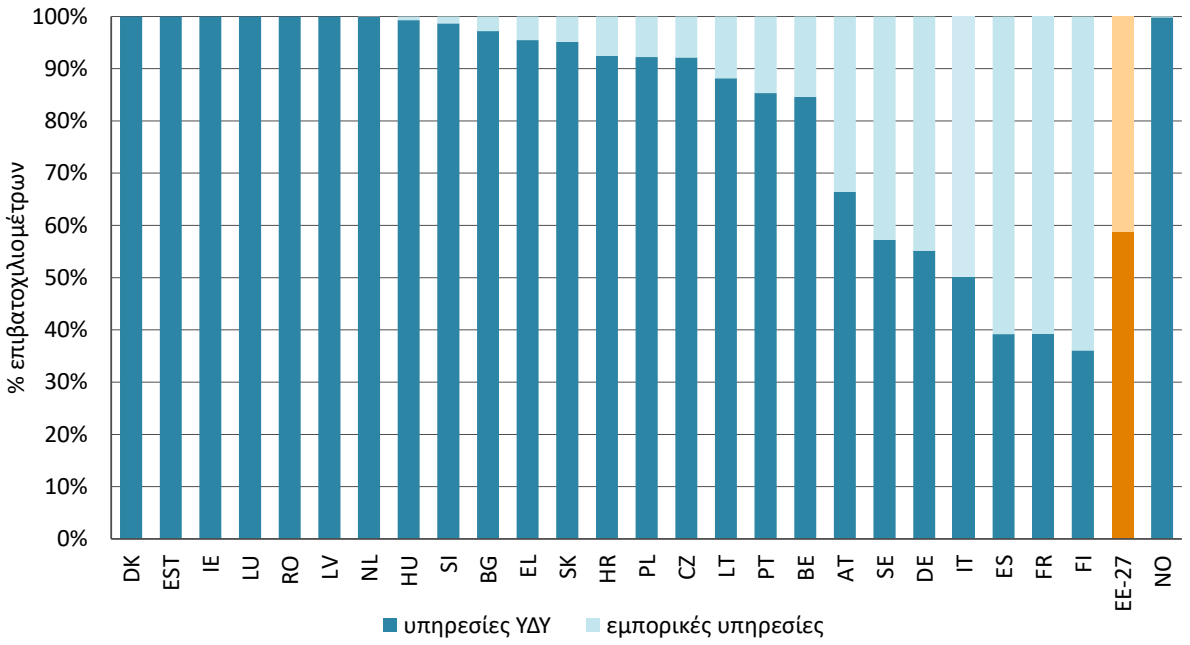
6.5 Συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας

Το 2022, οι επιβατικές υπηρεσίες ΥΔΥ αντιστοιχούσαν κατά μέσο όρο στο 58,7 % των συνολικών επιβατοχιλιομέτρων στην ΕΕ των 27, έναντι 66 % το 2020. Η μείωση αυτή αντανακλά τη σταδιακή στροφή προς μια πιο ανταγωνιστική αγορά σιδηροδρομικών μεταφορών. Σχεδόν το σύνολο της επιβατικής κίνησης καλυπτόταν από ΥΔΥ στη Δανία, την Εσθονία, την Ιρλανδία, τη Λετονία, το Λουξεμβούργο, τις Κάτω Χώρες και τη Ρουμανία. Οι υπηρεσίες ΥΔΥ είναι κυρίως εγχώριες, αντιπροσωπεύοντας το 99,1 % των επιβατοχιλιομέτρων βάσει ΥΔΥ το 2022, με τις περιφερειακές υπηρεσίες να επικρατούν έναντι των υπηρεσιών μεγάλων αποστάσεων.

Το μερίδιο των εμπορικών φορέων στην αγορά αυξήθηκε μεταξύ των ετών 2018 και 2022. Στις εμπορικές υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών, οι ανταγωνιστές κατείχαν μερίδιο αγοράς 12,6 % το 2022, έναντι 6 % το 2018. Στην αγορά ΥΔΥ, το μερίδιο των ανταγωνιστών αυξήθηκε σε 21 % το 2022, σημειώνοντας άνοδο κατά 8 εκατοστιαίες μονάδες σε σύγκριση με το 2018.

[10] Σύμφωνα με τον κανονισμό RMMS, μια επιβατική αμαξοστοιχία θεωρείται ότι χαρακτηρίζεται από χρονική ακρίβεια εάν δεν έχει καθυστέρηση μεγαλύτερη από 5 λεπτά.
[11] Ορίζεται με βάση το ποσοστό των δρομολογίων που ακυρώνονται.
[12] Σύμφωνα με τον κανονισμό RMMS, μια εμπορευματική αμαξοστοιχία θεωρείται ότι χαρακτηρίζεται από χρονική ακρίβεια εάν δεν έχει καθυστέρηση μεγαλύτερη από 15 λεπτά.

Διάγραμμα 10: Μερίδιο της επιβατικής κυκλοφορίας που παρασχέθηκε στο πλαίσιο ΥΔΥ και των εμπορικών σιδηροδρομικών υπηρεσιών ανά χώρα (% επιβατοχιλιομέτρων, 2022)



Πηγή: RMMS, 2022

Το 2022, το 29 % των 231 δισεκατομμυρίων επιβατοχιλιομέτρων βάσει ΥΔΥ στην ΕΕ των 27 αφορούσαν υπηρεσίες που ανατέθηκαν μέσω διαγωνισμού. Όπως και τα προηγούμενα έτη, τα υψηλότερα ποσοστά ως προς τους όγκους επιβατών για τους οποίους διεξήχθησαν ανταγωνιστικές διαδικασίες καταγράφηκαν σε δύο χώρες, οι οποίες απελευθέρωσαν τη σχετική αγορά νωρίτερα: Γερμανία (81 %) και Σουηδία (13 %). Οι αντισταθμίσεις για ΥΔΥ εξακολουθούν να αποτελούν σημαντική πηγή εσόδων για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις στα περισσότερα κράτη μέλη της ΕΕ.

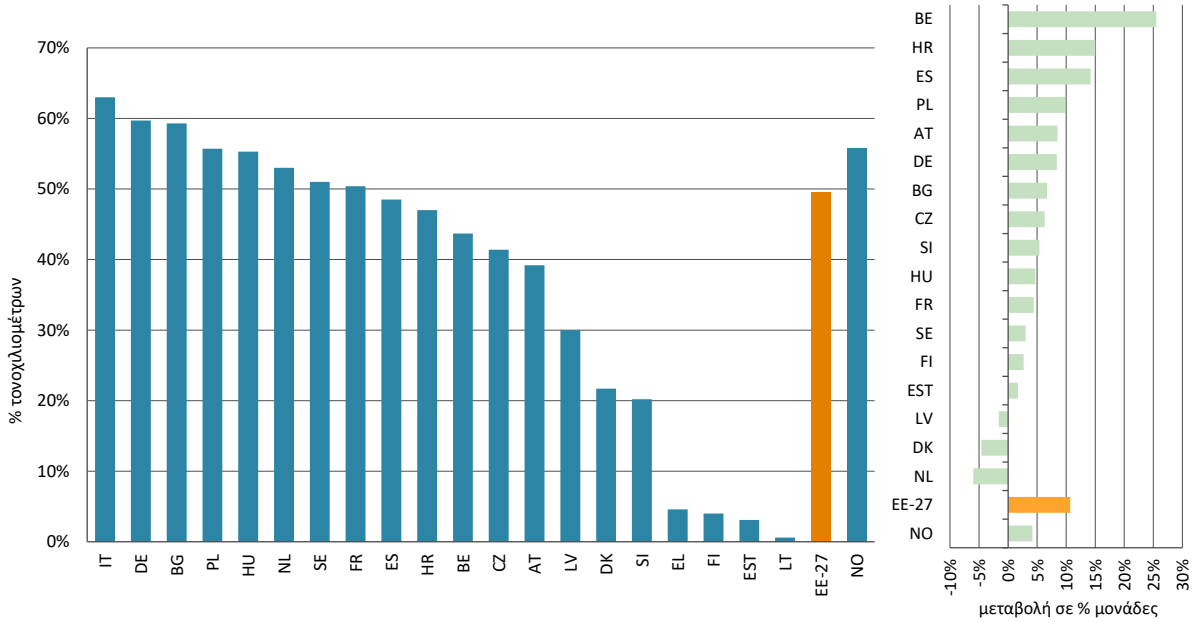
6.6 Αδειοδότηση

Το 2022 αναφέρθηκαν συνολικά 1 202 ενεργές σιδηροδρομικές άδειες στην ΕΕ των 27, αύξηση έναντι 1 192 το 2020. Η Γερμανία συνέχισε να διαθέτει τον μεγαλύτερο αριθμό ενεργών αδειών, με 490 αδειοδοτημένες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, ενώ επόμενες στη σειρά ήταν η Πολωνία με 126 και η Τσεχία με 109.

6.7 Βαθμός ανοίγματος της αγοράς και χρήση των δικαιωμάτων πρόσβασης

Το 2022 το μερίδιο αγοράς των νεοεισερχόμενων επιχειρήσεων στον τομέα των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στην ΕΕ των 27 ανήλθε σε 49 %, καταγράφοντας συνεχιζόμενη ανοδική τάση σε σύγκριση με ποσοστό 39 % το 2018.

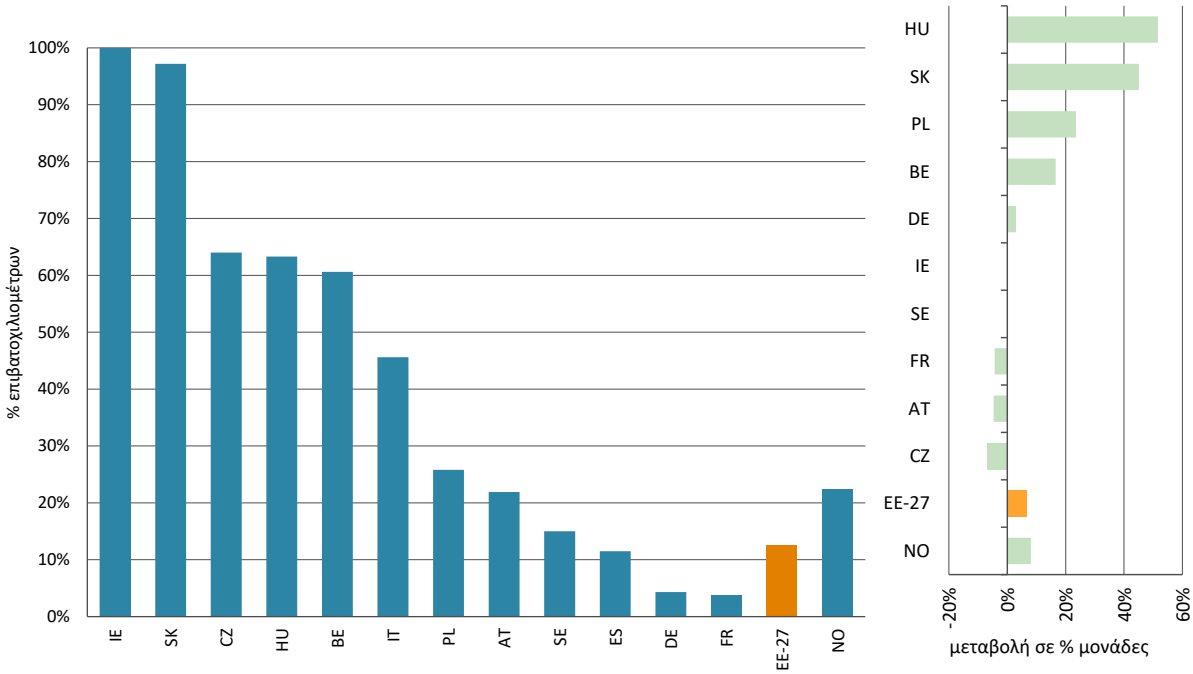
Διάγραμμα 11: Μερίδιο αγοράς των ανταγωνιστών στην αγορά εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών ανά χώρα (% το 2022) και μεταβολή σε εκατοστιαίες μονάδες (2018-2022)



Πηγή: RMMS, 2022

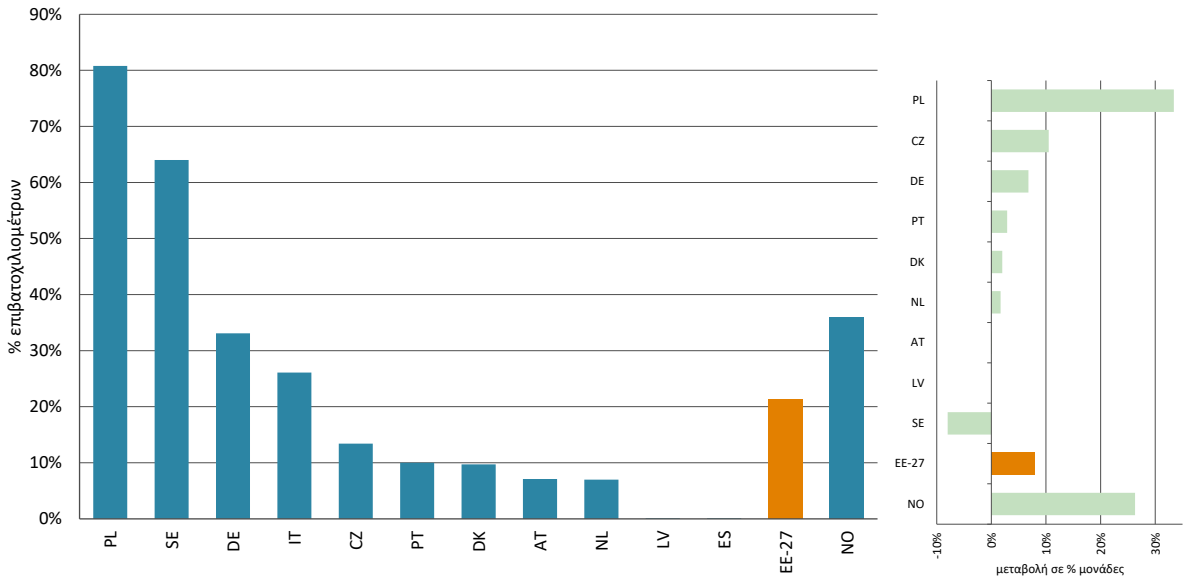
Στις εμπορικές επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές, οι νεοεισερχόμενες επιχειρήσεις κατείχαν μερίδιο αγοράς 12,6 % το 2022, σχεδόν διπλάσιο έναντι 6,6 % το 2020. Στις εθνικές αγορές επιβατικών μεταφορών ΥΔΥ, οι ανταγωνιστές κατείχαν μερίδιο αγοράς 21 % το 2022, ποσοστό που αποτελεί σημαντική αύξηση έναντι του 18,5 % το 2020.

Διάγραμμα 12: Μερίδιο αγοράς των ανταγωνιστών στην αγορά εμπορικών επιβατικών μεταφορών ανά χώρα (% το 2022) και μεταβολή σε εκατοστιαίες μονάδες (2018-2022)



Πηγή: RMMS, 2022

Διάγραμμα 13: Μερίδιο αγοράς των ανταγωνιστών στην αγορά επιβατικών μεταφορών ΥΔΥ ανά χώρα (% το 2022) και μεταβολή σε εκατοστιαίες μονάδες (2018-2022)



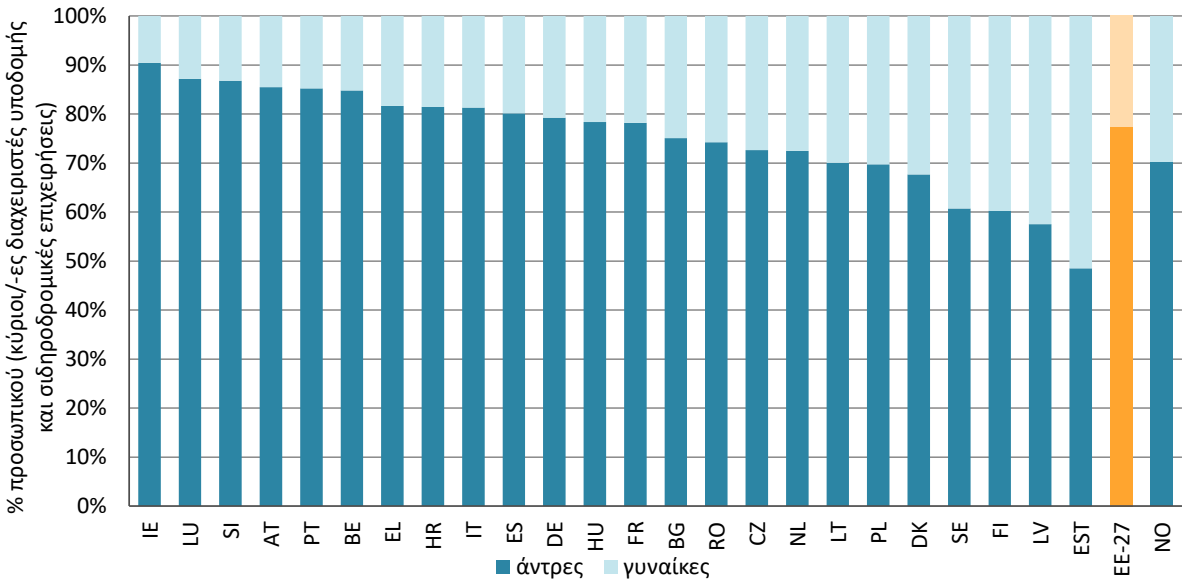
Πηγή: RMMS, 2022

6.8 Απασχόληση και κοινωνικές συνθήκες

Στο τέλος του 2022 ο σιδηροδρομικός τομέας στην ΕΕ των 27 απασχολούσε περίπου 900 000 άτομα, από τα οποία 511 000 εργάζονταν για σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και 389 000 για διαχειριστές υποδομής. Αυτό αντανακλά μια μικρή μείωση σε σχέση με τα στοιχεία του 2020.

Το εργατικό δυναμικό στον τομέα των σιδηροδρόμων εξακολουθεί να αποτελείται κατά κύριο λόγο από άνδρες, καθώς οι γυναίκες αποτελούσαν μόλις το 23 % των εργαζομένων το 2022, σημειώνοντας αύξηση κατά μία εκατοστιαία μονάδα σε σύγκριση με το 2020.

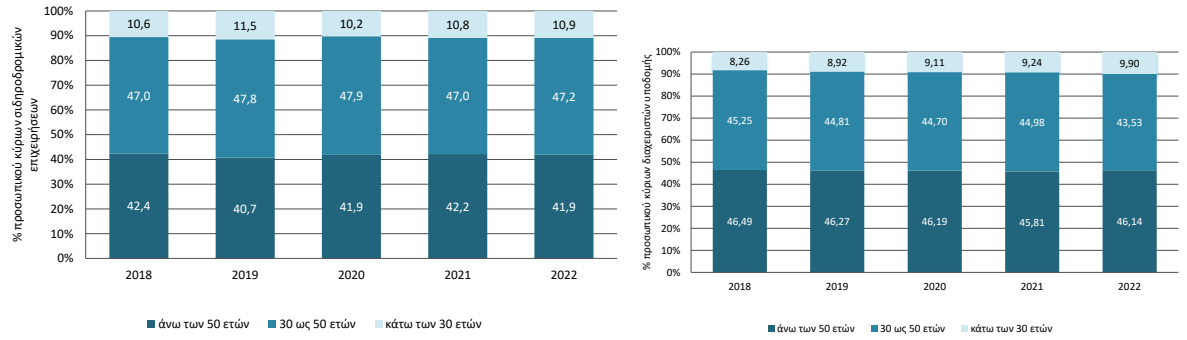
Διάγραμμα 14: Σύνολο εργαζομένων (σε κύριους διαχειριστές υποδομής και σιδηροδρομικές επιχειρήσεις) ανά φύλο (% το 2022)



Πηγή: RMMS, 2022

Η γήρανση του εργατικού δυναμικού εξακολουθεί να αποτελεί πηγή ανησυχίας, παρότι σημειώθηκε μικρή βελτίωση. Το 2022 το 41,9 % του προσωπικού των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων ήταν ηλικίας άνω των 50 ετών, σημειώνοντας μικρή μείωση έναντι 42,4 % το 2018. Το ποσοστό των νεότερων εργαζομένων κάτω των 30 ετών αυξήθηκε ελαφρώς από 10,6 % το 2018 σε 10,9 % το 2022.

Διάγραμμα 15: Εργαζόμενοι κατά ηλικιακή ομάδα, κύριες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και διαχειριστές υποδομής (%, 2018-2022)



Πηγή: RMMS, 2022

Το πλέον σύνηθες καθεστώς για τους εργαζομένους στον σιδηροδρομικό τομέα τόσο σε διαχειριστές υποδομής όσο και σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις παραμένει η πλήρης απασχόληση.

7 Συμπεράσματα

Ο ευρωπαϊκός σιδηροδρομικός τομέας έχει επιδείξει σημαντική ανθεκτικότητα στον απόηχο της πανδημίας COVID-19. Η επιβατική κίνηση, η οποία σημείωσε απότομη πτώση κατά 46 % το 2020 σε σύγκριση με το 2019, επανήλθε το 2022 στο 96 % των προ πανδημίας επιπέδων, καθώς τα συνολικά επιβατοχιλιόμετρα έφτασαν τα 395 δισεκατομμύρια. Ο αντίκτυπος στις εμπορευματικές υπηρεσίες ήταν πιο περιορισμένος, καθώς η ανάκαμψη επιτεύχθηκε ήδη από το 2021, όταν οι όγκοι επανήλθαν στα επίπεδα του 2019. Ωστόσο, το 2022 καταγράφηκε μικρή συρρίκνωση των όγκων στην αγορά σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών.

Η ανάκαμψη του σιδηροδρομικού τομέα ενισχύθηκε με στοχευμένες παρεμβάσεις της ΕΕ, συμπεριλαμβανομένου του κανονισμού (ΕΕ) 2020/1429, οι οποίες επέτρεψαν στα κράτη μέλη να εφαρμόσουν απαλλαγή από την καταβολή των τελών πρόσβασης ώστε να μετριαστεί η οικονομική πίεση στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Τα μέτρα αυτά παρείχαν άμεση ανακούφιση και έδωσαν στον οικείο τομέα τη δυνατότητα να διατηρήσει τις δραστηριότητές του κατά την κορύφωση της πανδημίας. Καθώς τα κράτη μέλη εξακολουθούν να εφαρμόζουν εθνικά σχέδια ανάκαμψης και ανθεκτικότητας στο πλαίσιο του μηχανισμού ανάκαμψης και ανθεκτικότητας της ΕΕ, οι επενδύσεις στον τομέα των σιδηροδρόμων μπορούν να διαδραματίσουν κεντρικό ρόλο στην προώθηση της οικονομικής ανάπτυξης και της ανάπτυξης που σχετίζεται με την κινητικότητα.

Οι σιδηροδρομικές μεταφορές εξακολουθούν να αποτελούν ζωτικής σημασίας συνιστώσα της στρατηγικής της ΕΕ για την επίτευξη των στόχων της για το κλίμα. Οι σιδηρόδρομοι, που ευθύνονται μόλις για το 0,3 % των συνολικών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου που σχετίζονται με τις μεταφορές, αποτελούν τον πλέον φιλικό προς το περιβάλλον τρόπο μηχανοκίνητων μεταφορών. Ο εξηλεκτρισμός του 57 % του σιδηροδρομικού δικτύου της ΕΕ και η συνεχιζόμενη μετασκευή των εμπορευματικών φορταμαξών με τη χρήση τεχνολογιών που είναι λιγότερο θορυβώδεις και πιο οικολογικές υπογραμμίζουν τη δέσμευση του οικείου τομέα για τη μείωση του περιβαλλοντικού του αποτυπώματος. Οι σιδηροδρομικές επενδύσεις στο πλαίσιο της Πράσινης Συμφωνίας και της στρατηγικής για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα αποσκοπούν στον διπλασιασμό των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών και στον τριπλασιασμό της επιβατικής κυκλοφορίας υψηλής ταχύτητας έως το 2050 σε σύγκριση με το βασικό επίπεδο του 2015, γεγονός που σηματοδοτεί σημαντική στροφή προς τις βιώσιμες μεταφορές.

Η ηχορύπανση εξακολουθεί να προκαλεί ανησυχία, καθώς 22 εκατομμύρια άνθρωποι στην Ευρώπη εκτίθενται στον επιβλαβή θόρυβο των σιδηροδρόμων. Η πρόκληση αυτή αντιμετωπίζεται με ενωσιακές πρωτοβουλίες όπως η μετασκευή των εμπορευματικών φορταμαξών με τη χρήση αθόρυβων τροχοπέδιλων και η αναθεώρηση των τεχνικών προδιαγραφών για τον θόρυβο. Η συνεχής χρηματοδοτική και κανονιστική στήριξη είναι ζωτικής σημασίας για την επίτευξη φιλόδοξων στόχων βιωσιμότητας.

Η απελευθέρωση της αγοράς έχει τονώσει τον ανταγωνισμό στον ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό τομέα, καθώς οι νεοεισερχόμενες επιχειρήσεις αποκτούν σημαντικό μερίδιο αγοράς, ιδίως στις εμπορευματικές μεταφορές. Στο εν λόγω τμήμα, το μέσο μερίδιο αγοράς των ανταγωνιστών στην ΕΕ των 27 αυξήθηκε από 39 % σε 49 % μεταξύ των ετών 2018 και 2022. Στην αγορά επιβατικών μεταφορών, η αύξηση του μεριδίου αγοράς των ανταγωνιστών ήταν επίσης αξιοσημείωτη, τόσο για τις εμπορικές υπηρεσίες (μερίδιο αγοράς 12,6 %, με αύξηση 6,6 % μεταξύ των ετών 2018 και 2022) όσο και για τις υπηρεσίες ΥΔΥ (μερίδιο αγοράς 21 %, με αύξηση 8 % σε σύγκριση με το 2018). Ωστόσο, εξακολουθούν να υφίστανται προκλήσεις,

συμπεριλαμβανομένων των ανισοτήτων στα τέλη πρόσβασης και της ανάγκης για πιο ομοιόμορφη εφαρμογή των υφιστάμενων κανονισμών σε όλα τα κράτη μέλη. Με δεδομένο ότι εφαρμόζονται πλέον πλήρως οι κανόνες της τέταρτης δέσμης μέτρων για τις σιδηροδρομικές μεταφορές13, αναμένεται περαιτέρω άνοιγμα της αγοράς, το οποίο προβλέπεται να τονώσει την καινοτομία και να βελτιώσει την ποιότητα των υπηρεσιών τόσο για τους επιβάτες όσο και για τα εμπορεύματα.

Η Επιτροπή θα εξακολουθήσει να παρακολουθεί στενά αν η τέταρτη δέσμη μέτρων για τις σιδηροδρομικές μεταφορές14 μεταφέρεται στο εθνικό δίκαιο και εφαρμόζεται ορθά, ώστε να διασφαλιστεί η πλήρης αξιοποίηση των δυνατοτήτων της.

Το 2022, οι υπηρεσίες ΥΔΥ αντιπροσώπευαν σημαντικό μέρος των σιδηροδρομικών επιβατικών μεταφορών. Κατά μέσο όρο, οι επιβατικές υπηρεσίες ΥΔΥ αντιστοιχούσαν στο 58,7 % των συνολικών επιβατοχιλιομέτρων στην ΕΕ των 27, μείωση έναντι ποσοστού 66 % το 2020. Αυτό καταδεικνύει προοδευτική στροφή προς μια πιο ανταγωνιστική αγορά σιδηροδρομικών μεταφορών. Οι διαγωνιστικές διαδικασίες για υπηρεσίες ΥΔΥ έχουν αυξηθεί και αναμένεται ότι θα εξακολουθήσουν να αυξάνονται κατά τα επόμενα έτη, βελτιώνοντας την ποιότητα των υπηρεσιών και την οικονομική αποδοτικότητα. Ωστόσο, εξακολουθούν να υπάρχουν προκλήσεις όσον αφορά την εξισορρόπηση της απελευθέρωσης της αγοράς με τη διασφάλιση δίκαιης πρόσβασης, ιδίως σε αραιοκατοικημένες περιοχές. Η ΕΕ προωθεί την ενίσχυση της διαφάνειας και του ανταγωνισμού με σκοπό τη βελτιστοποίηση του κοινωνικού και οικονομικού αντικτύπου.

Το σιδηροδρομικό δίκτυο υψηλής ταχύτητας αποτελεί ακρογωνιαίο λίθο των προσπαθειών για τον εκσυγχρονισμό των μεταφορών στην Ευρώπη. Το δίκτυο επεκτάθηκε σε 12 015 χιλιόμετρα το 2022, ενώ υπάρχουν σχέδια για την προσθήκη 1 600 χιλιομέτρων έως το 2035. Η Ισπανία, η Γαλλία και η Ιταλία εξακολουθούν να πρωτοστατούν όσον αφορά τις επενδύσεις στο σιδηροδρομικό δίκτυο υψηλής ταχύτητας, συμβάλλοντας έτσι στην ενίσχυση της συνδεσιμότητας και στη μείωση των χρόνων μετακίνησης σε ολόκληρη την ήπειρο.

Οι επενδύσεις σε υποδομές εξακολουθούν να είναι ζωτικής σημασίας, καθώς η ΕΕ διαθέτει σημαντική χρηματοδότηση μέσω μηχανισμών όπως ο μηχανισμός «Συνδέοντας την Ευρώπη» και το Ταμείο Συνοχής. Οι επενδύσεις αυτές δίνουν προτεραιότητα σε έργα με τα οποία αντιμετωπίζονται τα σημεία συμφόρησης, βελτιώνεται η πολυτροπική συνδεσιμότητα και αναβαθμίζονται οι υφιστάμενες υποδομές. Η έμφαση στην ψηφιοποίηση, συμπεριλαμβανομένης της ανάπτυξης του ERTMS, ενισχύει περαιτέρω την ικανότητα των σιδηροδρόμων να ανταποκρίνονται στις μελλοντικές ανάγκες κινητικότητας.

Οι ψηφιακές τεχνολογίες αναμένεται ότι θα επιφέρουν σημαντικές βελτιώσεις στον σιδηροδρομικό τομέα, αυξάνοντας την επιχειρησιακή αποδοτικότητα και την εμπειρία των επιβατών. Η σταδιακή υλοποίηση του ERTMS, που αποτελεί βασική συνιστώσα της στρατηγικής της ΕΕ για την ψηφιακή μετάβαση, αποσκοπεί στη βελτίωση της διαλειτουργικότητας και της ασφάλειας σε όλα τα σιδηροδρομικά δίκτυα της Ευρώπης, παρά το γεγονός ότι, επί του παρόντος, μόνο το 33 % περίπου του κεντρικού δικτύου είναι εξοπλισμένο με ERTMS ή καλύπτεται με εξασφαλισμένες συμβάσεις για την εγκατάστασή

[13] Η μεταβατική περίοδος που προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 για να μπορέσουν τα κράτη μέλη να ανοίξουν σταδιακά τη σιδηροδρομική αγορά και να προκηρύξουν διαγωνισμούς για συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών έληξε τον Δεκέμβριο του 2023.
[14] Ειδικότερα, ότι τηρείται η αρχή της υποχρεωτικής διενέργειας διαγωνισμών για συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας στον τομέα των επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών.

του. Επιπλέον, οι επενδύσεις σε έξυπνα συστήματα έκδοσης εισιτηρίων και πλατφόρμες δεδομένων σε πραγματικό χρόνο θα βοηθήσουν να καταστούν οι σιδηρόδρομοι πιο προσβάσιμοι και φιλικοί για τους επιβάτες.

Η καινοτομία μέσω της κοινής επιχείρησης «Ευρωπαϊκοί σιδηρόδρομοι» προωθεί τομείς όπως οι αυτοματοποιημένες σιδηροδρομικές λειτουργίες, η ψηφιακή διαχείριση των εμπορευματικών μεταφορών και η βιώσιμη διαχείριση των περιουσιακών στοιχείων. Οι πρωτοβουλίες αυτές ευθυγραμμίζονται με τους ευρύτερους στόχους της ΕΕ ώστε οι σιδηρόδρομοι να αποτελέσουν τη ραχοκοκαλιά ενός πολυτροπικού και βιώσιμου συστήματος μεταφορών.

Καθώς η Ευρώπη μεταβαίνει προς ένα πιο πράσινο και πιο συνδεδεμένο μέλλον, οι σιδηρόδρομοι θα διαδραματίσουν καίριο ρόλο στη μείωση των εκπομπών, στην ενίσχυση της κινητικότητας και στην τόνωση της οικονομικής ανάπτυξης. Οι διαρκείς επενδύσεις σε υποδομές, το άνοιγμα της αγοράς και η τεχνολογική καινοτομία είναι ουσιώδεις για την επίτευξη του οράματος της ΕΕ για ένα βιώσιμο σύστημα μεταφορών έως το 2050. Η πλήρης εφαρμογή της τέταρτης δέσμης μέτρων για τις σιδηροδρομικές μεταφορές, η ενίσχυση της διασυνοριακής συνδεσιμότητας, η αντιμετώπιση των περιορισμών χωρητικότητας και η διασφάλιση δικαιότερης πρόσβασης στις σιδηροδρομικές υπηρεσίες θα αποτελέσουν βασικές προτεραιότητες κατά τα επόμενα έτη.

Με την ενσωμάτωση αυτών των στρατηγικών στοιχείων, ο ευρωπαϊκός σιδηροδρομικός τομέας έχει την ευκαιρία να ηγηθεί στον μετασχηματισμό του τοπίου των μεταφορών στην Ευρώπη, ώστε να εκπληρωθεί η υπόσχεσή του για βιώσιμη, αποδοτική και χωρίς αποκλεισμούς κινητικότητα.