ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 6.2.2019
COM(2019) 51 final

ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

Έκτη έκθεση σχετικά με την παρακολούθηση της εξέλιξης της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών

{SWD(2019) 13 final}

ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

Έκτη έκθεση σχετικά με την παρακολούθηση της εξέλιξης της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 4 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου

1. Εισαγωγή

Ο σιδηροδρομικός τομέας[1] συμβάλλει σημαντικά στην οικονομία της ΕΕ, δεδομένου ότι στον τομέα απασχολούνται απευθείας πάνω από 1 εκατομμύρια άτομα (σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, διαχειριστές υποδομής). Οι ευρωπαϊκοί σιδηρόδρομοι μεταφέρουν περίπου 1,6 δισ. τόνους φορτίου και 9 δισ. επιβάτες κάθε χρόνο. Οι σιδηροδρομικές μεταφορές είναι ζωτικής σημασίας για την ενωσιακή στρατηγική για έναν πιο βιώσιμο τομέα μεταφορών, την οικονομική και κοινωνική συνοχή και τη σύνδεση των Ευρωπαίων εντός και μεταξύ των κρατών μελών.

Η παρούσα έκθεση είναι η έκτη κατά σειρά έκδοση της έκθεσης παρακολούθησης της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών που υποβάλλει η Επιτροπή προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 4 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ[2]. Σκοπός της παρούσας έκθεσης είναι η ανασκόπηση των κύριων εξελίξεων στις αγορές σιδηροδρομικών μεταφορών με βάση τους στόχους πολιτικής της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών της ΕΕ[3]. Καλύπτει ευρύ φάσμα θεμάτων, όπως την εξέλιξη της εσωτερικής αγοράς σιδηροδρομικών υπηρεσιών, την υποδομή και τις υπηρεσίες που διατίθενται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, τους όρους πλαισίου (συμπεριλαμβανομένων των τελών[4]), την κατάσταση του δικτύου, τη χρήση των δικαιωμάτων πρόσβασης και τα εμπόδια στην επίτευξη αποτελεσματικότερων σιδηροδρομικών υπηρεσιών. Το συνοδευτικό έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής περιλαμβάνει λεπτομερή ανάλυση.

Η παρούσα είναι η πρώτη έκθεση που βασίζεται στο ερωτηματολόγιο υποβολής εκθέσεων που προβλέπεται στον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2015/1100 της Επιτροπής σχετικά με την παρακολούθηση της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών[5] (εφεξής ο «κανονισμός RMMS»). Ο κανονισμός RMMS, που εφαρμόζεται από την 1η Ιανουαρίου 2016, αναμένεται να οδηγήσει σταδιακά σε ένα πιο συνεπές και συνεκτικό σύνολο δεδομένων με μεταβατική περίοδο, η οποία λήγει με το έτος αναφοράς 2016.

---

1 Στην παρούσα έκθεση ο «σιδηροδρομικός τομέας» νοείται ότι περιλαμβάνει τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τους διαχειριστές σιδηροδρομικών υποδομών.

2 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.

3 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. Εκτός από την έκθεση με αντικείμενο την αγορά σιδηροδρομικών μεταφορών, ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης δημοσιεύει ετήσιες εκθέσεις σχετικά με την ασφάλεια και εξαμηνιαίες εκθέσεις σχετικά με τις επιδόσεις της διαλειτουργικότητας των σιδηροδρόμων.

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

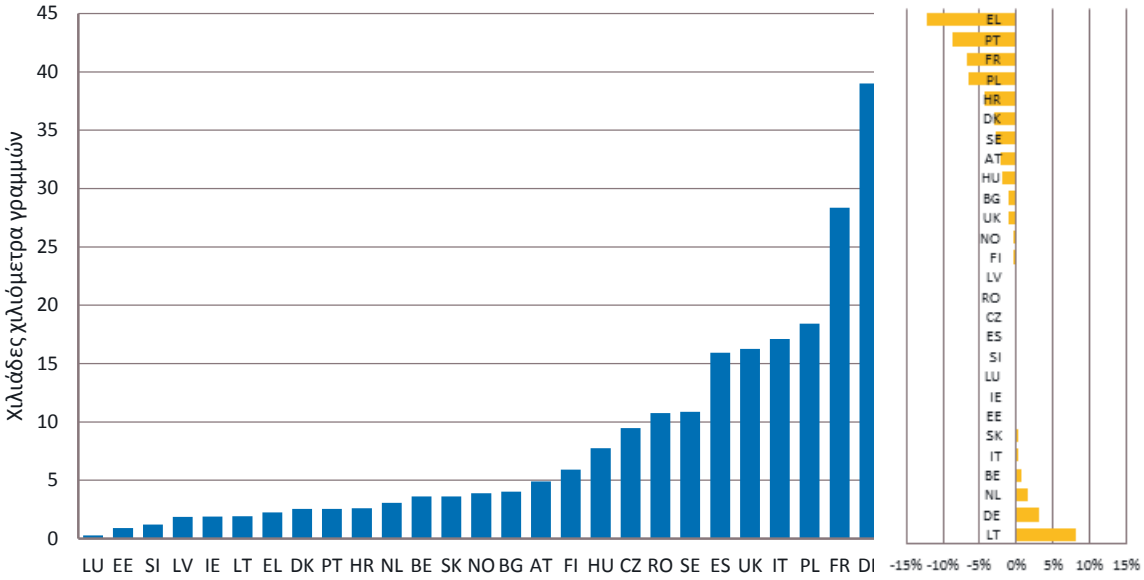
5 Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2015/1100 της Επιτροπής, της 7ης Ιουλίου 2015, σχετικά με τις υποχρεώσεις των κρατών μελών για την υποβολή εκθέσεων στο πλαίσιο της παρακολούθησης της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών, ΕΕ L 181 της 9.7.2015, σ. 1.

Εκτός από τα στοιχεία από την RMMS που υποβλήθηκαν από τα κράτη μέλη και τη Νορβηγία, η παρούσα έκθεση βασίζεται επίσης σε εισηγήσεις από το στατιστικό εγχειρίδιο «Οι μεταφορές στην ΕΕ σε αριθμούς»[6], σε εκθέσεις του Οργανισμού Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης[7], της Eurostat[8], σε στατιστικά στοιχεία που συλλέγονται από διάφορους τομεακούς οργανισμούς και σε παρουσιάσεις και μελέτες.

2. Το σιδηροδρομικό δίκτυο της ΕΕ

Το συνολικό **μήκος του σιδηροδρομικού δικτύου της ΕΕ**[9] το 2016 ήταν περίπου 221 000 χιλιόμετρα γραμμών (1,6 % λιγότερο από το 2011). Η **πυκνότητα των εθνικών σιδηροδρομικών δικτύων** αντικατοπτρίζει τα διαφορετικά γεωγραφικά χαρακτηριστικά των χωρών, ενώ οι σκανδιναβικές και οι βαλτικές χώρες παρουσιάζουν τις χαμηλότερες πυκνότητες σιδηροδρομικού δικτύου σε σχέση με την έκταση και τις υψηλότερες σε σχέση με τον πληθυσμό. Περίπου το 54 % του δικτύου της ΕΕ ηλεκτροδοτήθηκε το 2016, με επιπλέον 2 097 χιλιόμετρα ηλεκτροδοτούμενων διαδρομών από το 2011 (+1,7 %). Το **δίκτυο υψηλής ταχύτητας** της ΕΕ εκτεινόταν σε περισσότερα από 8 400 χιλιόμετρα γραμμών μέχρι τα τέλη του 2017 και έχει υπερδιπλασιαστεί σε μήκος από το 2003.

Σχήμα 1: Μήκος των εθνικών δικτύων το 2016 και σχετική αλλαγή, 2011-2016



Πηγή: Στατιστικό Εγχειρίδιο, 2018. Προσθήκη δεδομένων από διάφορες άλλες πηγές.

3. Υπηρεσίες παρεχόμενες στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις

Η χαρτογράφηση των εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης αποτελεί μόνιμη πρόκληση, δεδομένης της ποικιλίας των παρεχόμενων υπηρεσιών και του μεγάλου αριθμού διαφορετικών φορέων εκμετάλλευσης διαφόρων μεγεθών.

6 https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2018_en
7 https://www.era.europa.eu/library/corporate-publications_en
8 http://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/data/database
9 Περιλαμβανομένης της Νορβηγίας.

Σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία από την RMMS[10], το 2016 υπήρχαν:

– 31 000 επιβατικοί σταθμοί·

– 2 358 εμπορευματικοί τερματικοί σταθμοί·

– 452 σταθμοί διαλογής·

– 1 667 εγκαταστάσεις συντήρησης·

– 702 θαλάσσιες και λιμενικές εγκαταστάσεις· και

– 954 εγκαταστάσεις ανεφοδιασμού.

Η Επιτροπή εργάζεται για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2177 σχετικά με την πρόσβαση σε εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης[11], για μια δικτυακή πύλη των εγκαταστάσεων των σιδηροδρόμων της ΕΕ για τη χαρτογράφησή τους, καθώς και για την καλύτερη εφαρμογή του κανονισμού RMMS για την παρακολούθηση τους.

4. Η εξέλιξη των σιδηροδρομικών υπηρεσιών

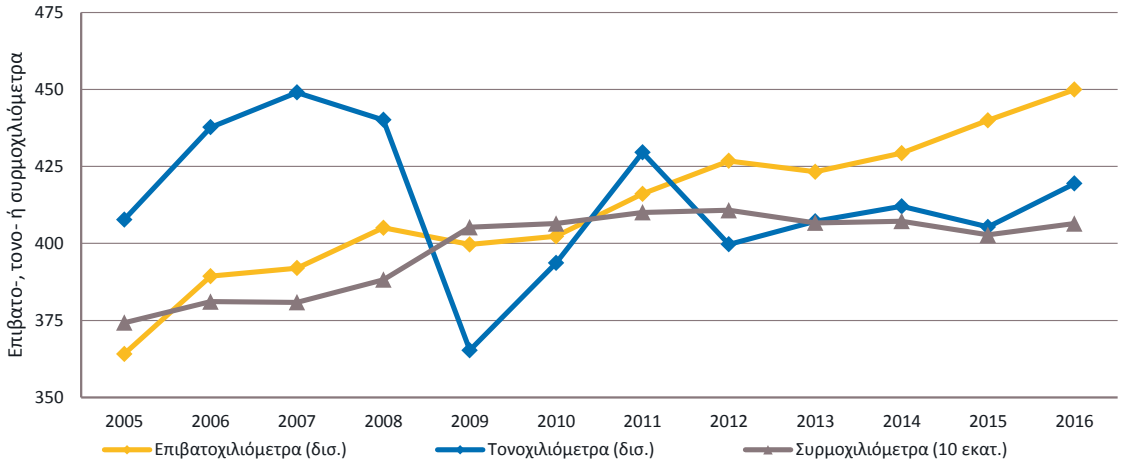
Ο συνολικός αριθμός των συρμοχιλιομέτρων στην ΕΕ, ο οποίος περιλαμβάνει κινήσεις τόσο επιβατών όσο και εμπορευματικών αμαξοστοιχιών, παρέμεινε σταθερός μεταξύ του 2009 και του 2016. Η επιβατική σιδηροδρομική κυκλοφορία συνέχισε να αυξάνεται κατά 1,7 % ετησίως. Αντίθετα, η εμπορευματική σιδηροδρομική κυκλοφορία δυσκολεύτηκε να ανακάμψει από τη σημαντική πτώση του όγκου που σημειώθηκε το 2009, όταν η οικονομική κρίση βρισκόταν στο απόγειό της. Μετά την ακμή το 2011 ακολούθησε μια αργή ανάκαμψη από το 2012[12].

[10] Τα δεδομένα είναι ελλιπή, με κενά και διαφορετικούς ορισμούς. Τα στοιχεία περιλαμβάνουν τη Νορβηγία.

[11] Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2017/2177 της Επιτροπής, της 22ας Νοεμβρίου 2017,σχετικά με την πρόσβαση σε εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης και σε υπηρεσίες σχετικές με τις σιδηροδρομικές μεταφορές, ΕΕ L 307 της 23.11.2017, σ. 1-13.

[12] Τα στοιχεία σχετικά με τους όγκους που αναφέρονται στο ετήσιο ερωτηματολόγιο της 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 από άλλες πηγές).

Σχήμα 2: Όγκοι επιβατών και εμπορευμάτων, 2005-2016



Πηγή: RMMS, 2018. Προσθήκη δεδομένων από διάφορες άλλες πηγές και εκτιμήσεις.

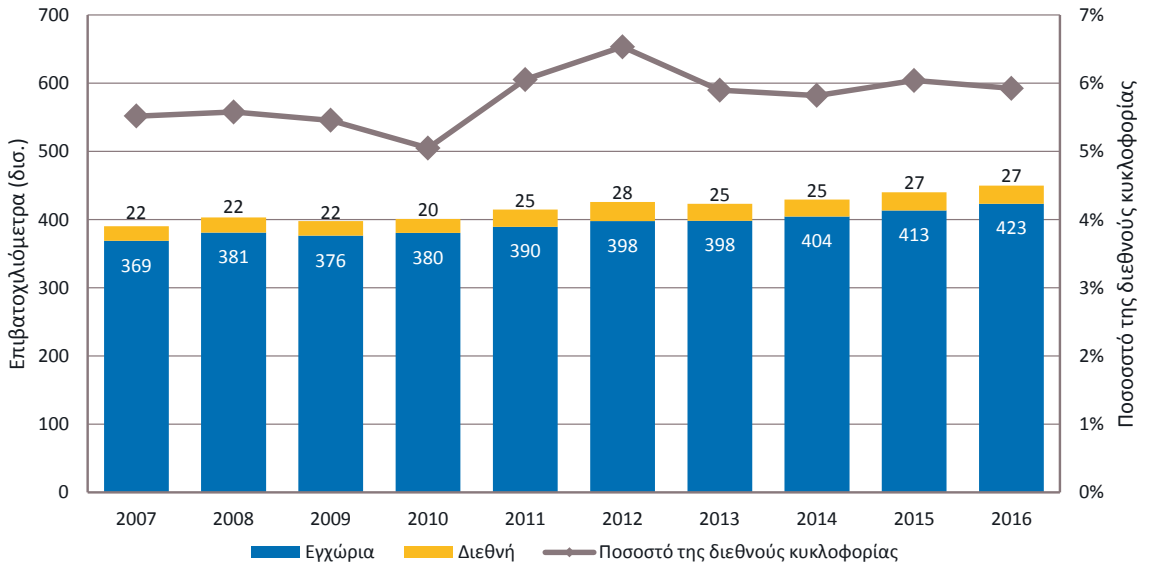
Το σιδηροδρομικό δίκτυο έχει τη δυνατότητα να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στην επιτάχυνση της μείωσης των εκπομπών από τις μεταφορές. Το σιδηροδρομικό δίκτυο αντιπροσωπεύει μόλις το 2 % της συνολικής κατανάλωσης ενέργειας της ΕΕ στις μεταφορές, ενώ το 2016 μετέφερε το 11,2 % των εμπορευμάτων και το 6,6 % των επιβατών όλων των τρόπων μεταφοράς. Είναι επίσης ο μόνος τρόπος που εμφανίζει σχεδόν συνεχώς μειούμενες εκπομπές CO_2 από το 1990: έως το 2016, αντιστοιχούσε μόλις στο 0,5 % των εκπομπών CO_2 από όλους τους τρόπους μεταφοράς[13].

Επιβατική κυκλοφορία

Μέχρι το 2016, ο όγκος της επιβατικής κυκλοφορίας στην ΕΕ έφθασε τα 450 δισ. επιβατοχιλιόμετρα από περίπου 6 τρισ. επιβατοχιλιόμετρα συνολικής χερσαίας μεταφοράς. Η επιβατική σιδηροδρομική κυκλοφορία είναι ως επί το πλείστον εγχώρια, καθώς μόλις το 6 % είχε διασυνοριακό χαρακτήρα το 2016.

[13] Εξαιρουμένων των έμμεσων εκπομπών από την κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας.

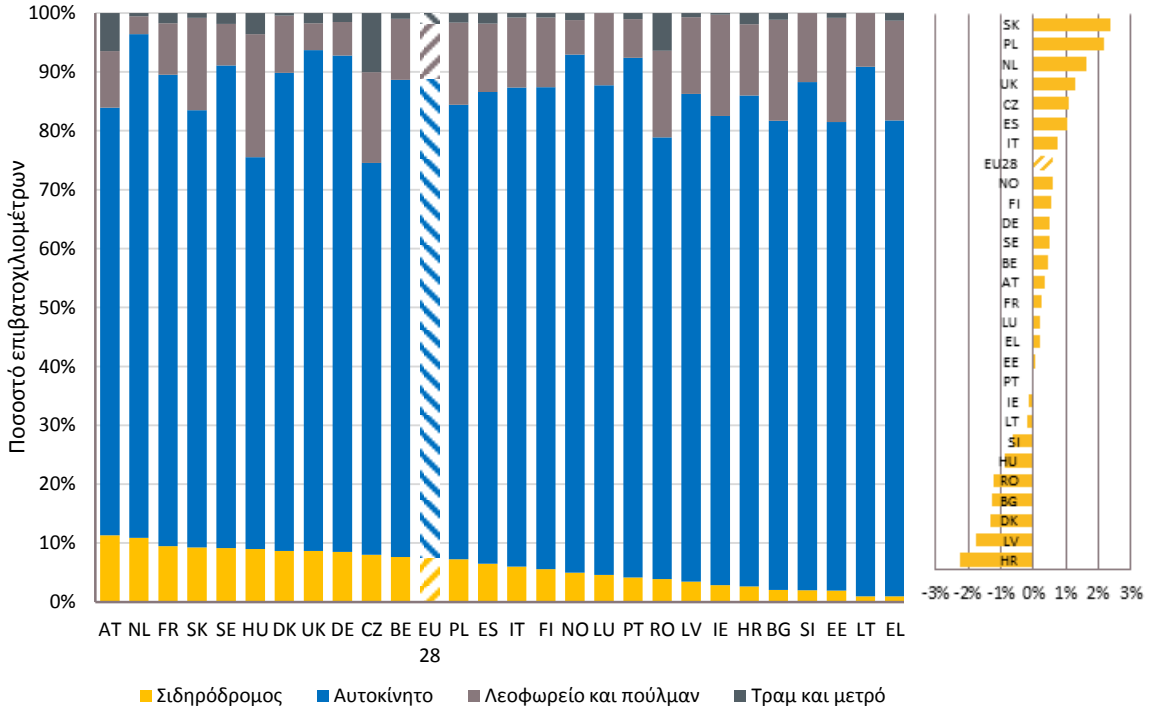
Σχήμα 3: Εξέλιξη του όγκου της επιβατικής σιδηροδρομικής κυκλοφορίας, 2007-2016



Πηγή: RMMS, 2018. Προσθήκη δεδομένων από διάφορες άλλες πηγές και εκτιμήσεις.

Η μέση τάση μετακίνησης στην ΕΕ αυξήθηκε από 830 επιβατοχιλιόμετρα ανά κάτοικο το 2011 σε 882 το 2016 (+1,2 % ετησίως). Ενώ **το μερίδιο** του επιβατικού αυτοκινήτου **επί της χερσαίας μεταφοράς** παρέμεινε πάνω από το 80 %, το μερίδιο των επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών αυξήθηκε από 7 % σε 7,6 % μεταξύ 2007 και 2016.

Σχήμα 4: Κατανομή των χερσαίων μεταφορών ανά τρόπο μεταφοράς ανά χώρα το 2016 και μεταβολή του μεριδίου των σιδηροδρομικών μεταφορών την περίοδο 2011-2016

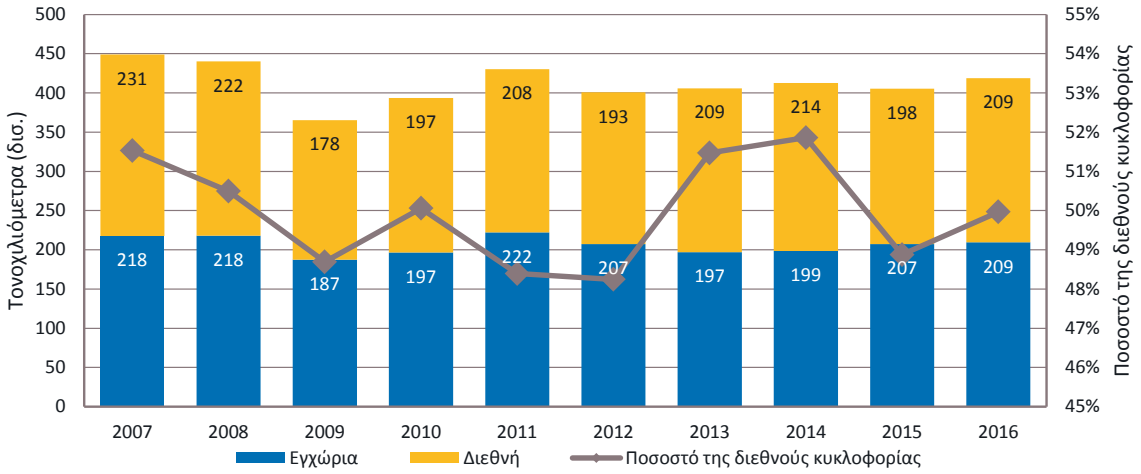


Πηγή: Eurostat και Στατιστικό Εγχειρίδιο, 2018. Στοιχεία για το 2011 στην ΕΕ27.

Εμπορευματική κυκλοφορία

Το 2016, ο όγκος της εμπορευματικής κυκλοφορίας στην ΕΕ έφθασε τα 419 δισ. τονοχιλιόμετρα από 2,5 τρισ. τονοχιλιόμετρα συνολικής χερσαίας μεταφοράς. Περίπου το ήμισυ του συνόλου των εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών είναι διασυνοριακής φύσεως. Αυτό προσδίδει στη σιδηροδρομική μεταφορά εμπορευμάτων ισχυρή ευρωπαϊκή διάσταση και την καθιστά ακόμα πιο ευαίσθητη στην έλλειψη διαλειτουργικότητας και συνεργασίας μεταξύ των εθνικών σιδηροδρομικών δικτύων που μπορούν να επηρεάσουν την ανταγωνιστικότητά της.

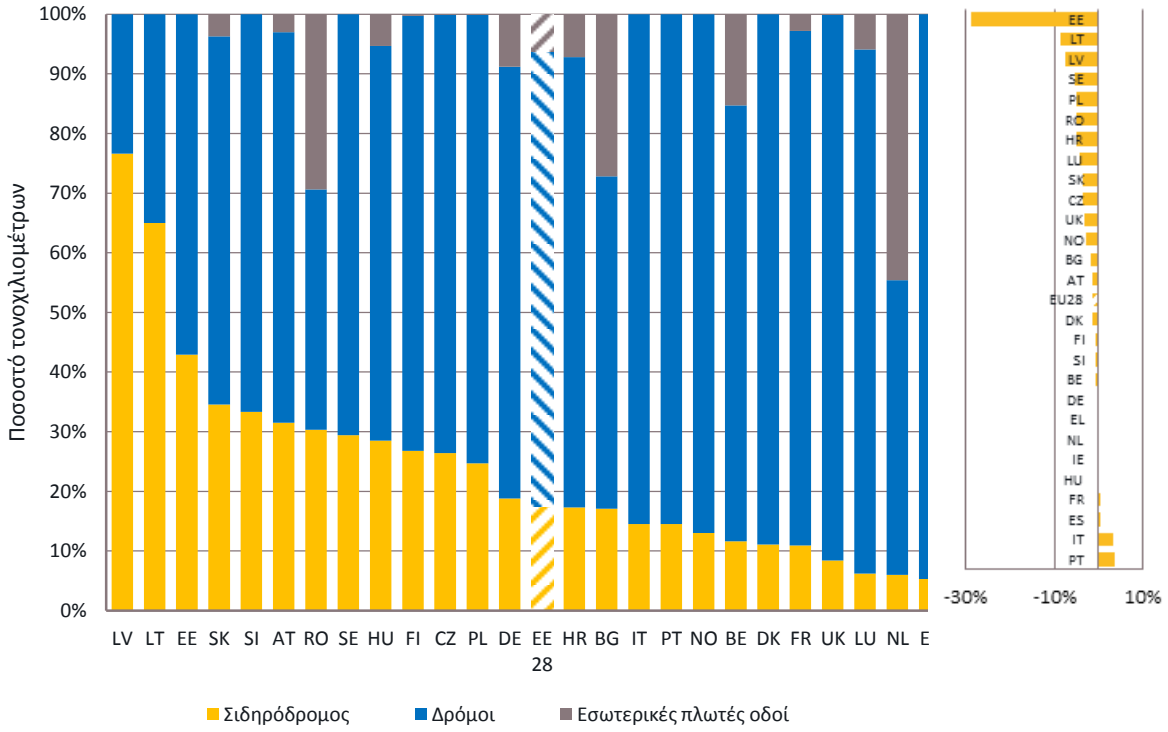
Σχήμα 5: Εξέλιξη του όγκου της εμπορευματικής σιδηροδρομικής κυκλοφορίας, 2007-2016



Πηγή: RMMS, 2018. Προσθήκη δεδομένων από διάφορες άλλες πηγές και εκτιμήσεις.

Όσον αφορά το μερίδιο ανά τρόπο μεταφοράς, από την κορύφωσή του το 2011 (19 %) και εφεξής, το μερίδιο των σιδηροδρομικών μεταφορών επί των χερσαίων εμπορευματικών μεταφορών στην ΕΕ μειώθηκε, παρόλο που το 2016 κατάφερε να παραμείνει στο 17 % περίπου, ενώ το μερίδιο των οδικών μεταφορών αυξήθηκε από 75 % σε 76 %.

Σχήμα 6: Κατανομή των εμπορευματικών χερσαίων μεταφορών ανά τρόπο μεταφοράς ανά χώρα το 2016 και μεταβολή του μεριδίου των σιδηροδρομικών μεταφορών την περίοδο 2011-2016



Πηγή: Eurostat.

5. Η εξέλιξη των όρων πλαισίου του σιδηροδρομικού τομέα

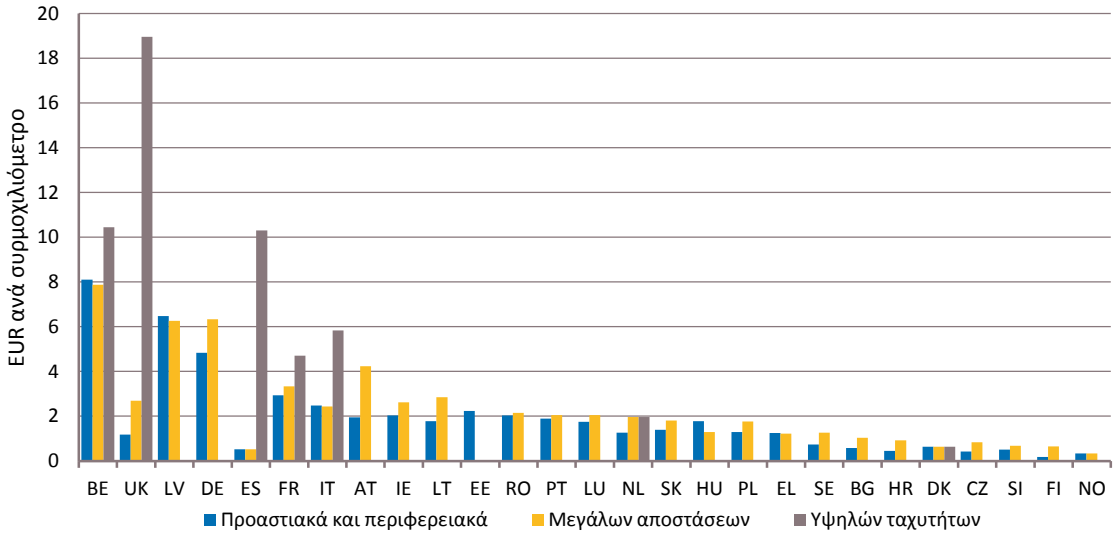
5.1. Χρέωση χρήσης της υποδομής

Τα τέλη πρόσβασης τροχιάς αντιπροσωπεύουν περισσότερο από το 80 % των εσόδων των διαχειριστών υποδομής από τις χρεώσεις στις περισσότερες χώρες, τόσο για επιβατικές όσο και για εμπορευματικές αμαξοστοιχίες.

Τα τέλη πρόσβασης τροχιάς για το σιδηροδρομικό δίκτυο υψηλών ταχυτήτων (εξαιρουμένων των προσαυξήσεων) είναι υψηλότερα από άλλες χρεώσεις επιβατών, ενώ τα υψηλότερα τέλη καταγράφονται στο Ηνωμένο Βασίλειο (19 EUR ανά συρμοχιλιόμετρο το 2016).

Τα τέλη πρόσβασης τροχιάς για τις συμβατικές επιβατικές αμαξοστοιχίες μεγάλων αποστάσεων (εξαιρουμένων των προσαυξήσεων) ήταν λιγότερα από 3 EUR ανά συρμοχιλιόμετρο στην πλειονότητα των χωρών.

Σχήμα 7: Τέλη πρόσβασης (εξαιρουμένων των προσαυξήσεων): επιβατικές αμαξοστοιχίες ανά τύπο ανά χώρα, 2016

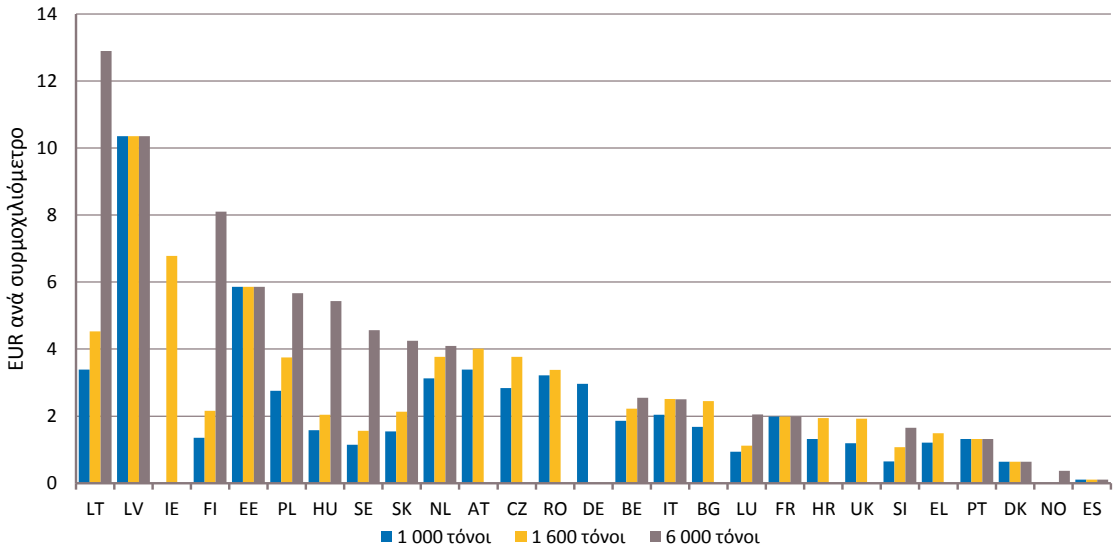


Πηγή: RMMS, 2018. Στοιχεία για την DE περιλαμβάνονται τα περιθώρια κέρδους.

Τα τέλη για τις εμπορευματικές αμαξοστοιχίες (εξαιρουμένων των προσαυξήσεων) παρακολουθούνται σε τρεις διαφορετικές μέγιστες ολικές χωρητικότητες (1 000, 1 600 και 6 000). Πέντε κράτη μέλη (Λετονία, Εσθονία, Γαλλία, Πορτογαλία και Δανία) εφαρμόζουν σταθερή χρέωση ανά συρμοχιλιόμετρο. Στα περισσότερα άλλα κράτη μέλη, τα τέλη πρόσβασης αυξάνονται ανάλογα με το μέγεθος των αμαξοστοιχιών, αν και όχι κατ' ανάγκη κατ' αναλογία με το φορτίο.

Όσον αφορά τα επίπεδα χρέωσης μεταξύ 2013 και 2016 (όπου υπάρχουν), δεν διακρίνεται σαφής ανοδική ή καθοδική τάση, ούτε για τις επιβατικές ούτε για τις εμπορευματικές αμαξοστοιχίες.

Σχήμα 8: Τέλη πρόσβασης (εξαιρουμένων των προσαυξήσεων): εμπορευματικές αμαξοστοιχίες ανά τύπο ανά χώρα, 2016

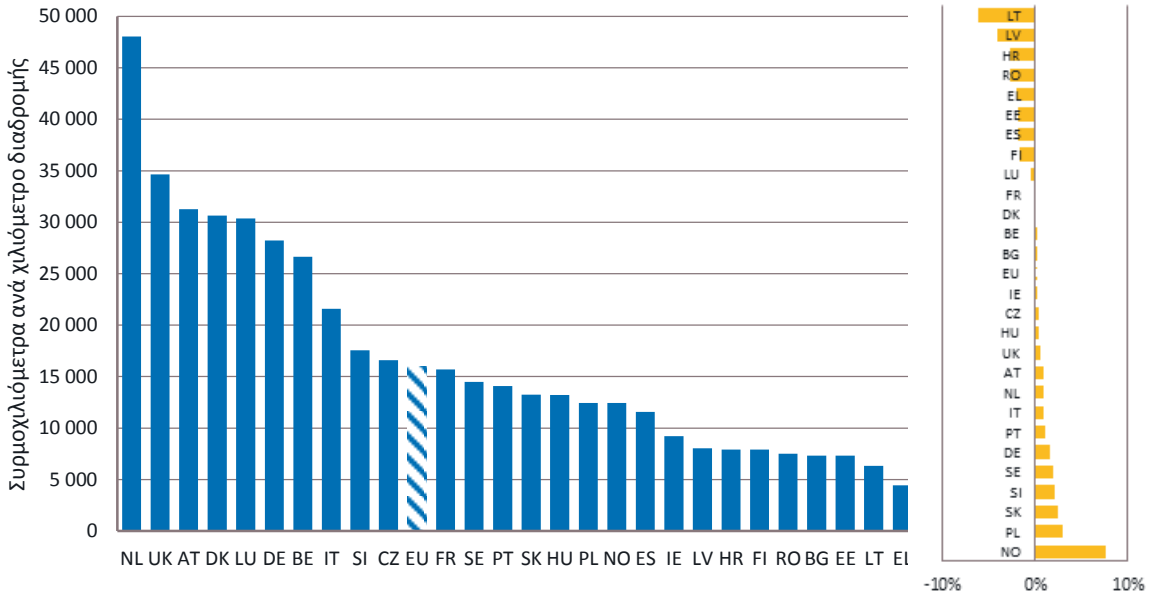


Πηγή: RMMS, 2018. Για τη DE: η κατανομή ανά τύπο αμαξοστοιχίας δεν είναι διαθέσιμη, το σχήμα εδώ περιλαμβάνει τις προσαυξήσεις.

5.2. Κατανομή της χωρητικότητας, περιορισμοί της υποδομής και εμπόδια στην επίτευξη αποτελεσματικότερων σιδηροδρομικών υπηρεσιών

Τα πιο εντατικά χρησιμοποιούμενα δίκτυα είναι εκείνα της βορειοδυτικής Ευρώπης, συμπεριλαμβανομένων των Κάτω Χωρών (που είχαν σε λειτουργία σχεδόν 50 000 συρμοχιλιόμετρα ανά χιλιόμετρο διαδρομής το 2016) και του Ηνωμένου Βασιλείου, της Αυστρίας, της Δανίας, του Λουξεμβούργου, της Γερμανίας και του Βελγίου, όπου τα ποσοστά χρήσης του δικτύου ήταν περίπου 70 % υψηλότερα από τον μέσο όρο της ΕΕ.

Σχήμα 9: Χρήση του δικτύου το 2016 και σύνθετος μέσος ρυθμός ανάπτυξης, 2011-2016



Πηγή: RMMS, 2018 και Στατιστικό Εγχειρίδιο, 2018

Η κυκλοφοριακή συμφόρηση καταδεικνύει την ύπαρξη περιορισμών στις υποδομές, εξ αιτίας των οποίων δεν είναι δυνατόν να πραγματοποιηθεί όλη η δυνητική κυκλοφορία μέσω του δικτύου. Το συνολικό μήκος των γραμμών που έχουν δηλωθεί υπό συμφόρηση (συμπεριλαμβανομένης της Νορβηγίας) αυξάνεται και έφτασε περίπου τα 3 000 χιλιόμετρα το 2016, συμπεριλαμβανομένων των 1 000 χιλιομέτρων σιδηροδρομικών εμπορευματικών διαδρόμων· το 40 % της συνολικής κυκλοφοριακής συμφόρησης καταγράφεται στο Ηνωμένο Βασίλειο. Παρατηρείται επίσης σημαντική συμφόρηση στη Γερμανία, την Ιταλία και τη Ρουμανία, οι οποίες έχουν δηλώσει περισσότερα από 100 χιλιόμετρα γραμμής υπό συμφόρηση.

Οι υπηρεσίες στις οποίες δίνεται κατά κανόνα προτεραιότητα από τα κράτη μέλη είναι εκείνες που παρέχονται βάσει υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας (ΥΔΥ), πρώτη προτεραιότητα σε 11 κράτη μέλη, ακολουθούμενες από διεθνείς υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων.

Οι περιορισμοί λειτουργικής υποδομής μπορούν επίσης να περιορίσουν τις σιδηροδρομικές μεταφορές και να αποτελέσουν εμπόδιο για την παροχή αποτελεσματικότερων σιδηροδρομικών υπηρεσιών. Ειδικότερα, η ασυμβατότητα των εθνικών κληροδοτημένων συστημάτων ελέγχου αμαξοστοιχιών συνιστά σημαντικό εμπόδιο στη διαλειτουργικότητα. Ως εκ τούτου, η Ένωση θέσπισε ένα κοινό ευρωπαϊκό σύστημα σηματοδότησης – το ευρωπαϊκό σύστημα διαχείρισης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας (ERTMS). Σύμφωνα με το νέο ευρωπαϊκό σχέδιο ανάπτυξης του ERTMS[14], περίπου 30-40 % των διαδρόμων του κεντρικού δικτύου πρέπει να εξοπλιστεί με ERTMS έως το 2023 (15 672 χιλιόμετρα): μόνο το ένα τρίτο αυτού βρίσκεται σήμερα σε λειτουργία, επομένως πρέπει να γίνουν πολλά ακόμα τα επόμενα χρόνια.

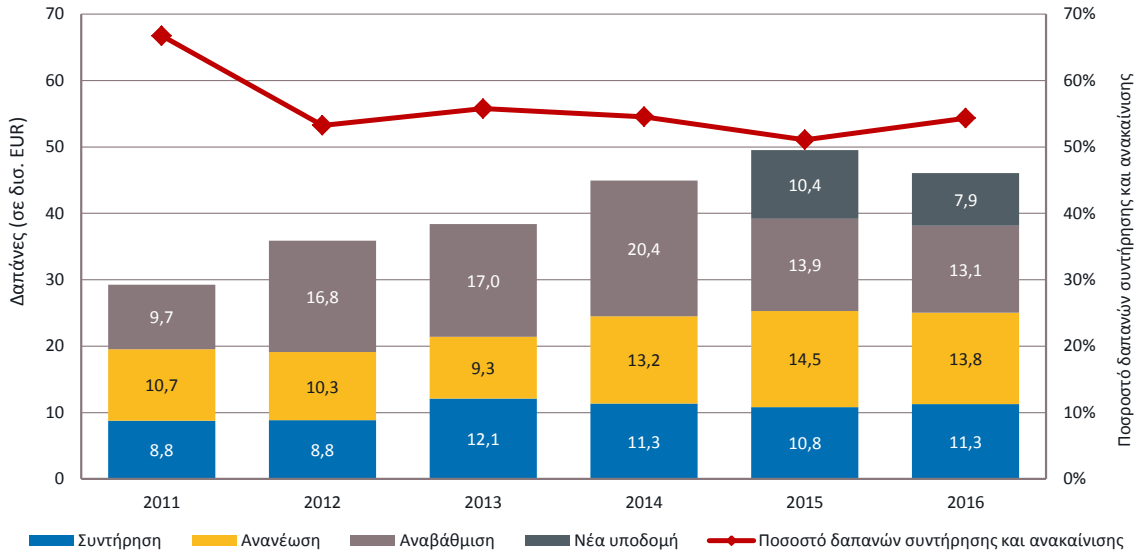
5.3. Δαπάνες και χρηματοδότηση των υποδομών

Οι συνολικές δαπάνες της ΕΕ για υποδομές αυξήθηκαν από 29 δισ. EUR το 2011 σε 50 δισ. EUR το 2015, ενώ μειώθηκαν κατά 3,5 δισ. EUR το 2016[15].

[14] 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. 6-28.

[15] Εξαιρείται η Νορβηγία.

Σχήμα 10: Δαπάνες για υποδομές και ποσοστό των δαπανών συντήρησης και ανακαίνισης, 2011-2016



Πηγή: RMMS, 2018.

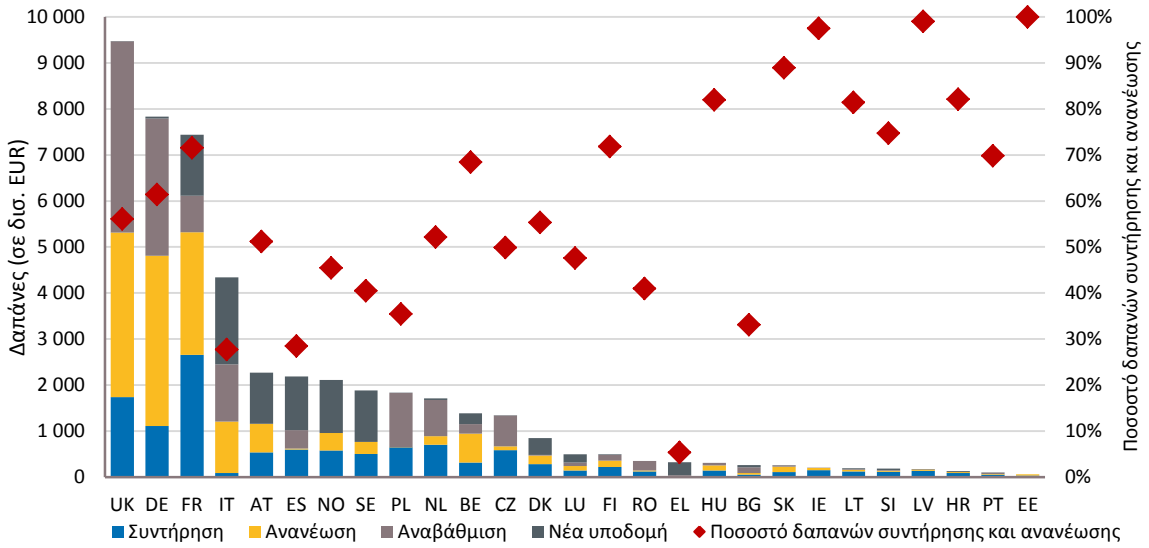
Η ΕΕ μπορεί να συγχρηματοδοτεί ή να στηρίζει επενδύσεις σε σιδηροδρομικά έργα μέσω του Ταμείου Συνοχής, του Ευρωπαϊκού Ταμείου Περιφερειακής Ανάπτυξης, του μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη», της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων και του Ευρωπαϊκού Ταμείου Στρατηγικών Επενδύσεων. Έχουν διατεθεί περισσότερα από 33 δισ. EUR για επιχορηγήσεις επενδύσεων σε σιδηροδρομικά έργα βάσει του ισχύοντος δημοσιονομικού πλαισίου της ΕΕ (2014-2020).

Η διατήρηση και ανανέωση του υπάρχοντος δικτύου για τη βελτίωση των επιδόσεων ασφάλειας και λειτουργίας και για την εξασφάλιση αξιόπιστης εξυπηρέτησης αποτελεί μείζονα πρόκληση για τους διαχειριστές υποδομής – ιδίως δεδομένης της αύξησης της κυκλοφορίας και των απαιτητικών στόχων επιδόσεων που συμφωνούνται μεταξύ των εθνικών αρχών και των φορέων εκμετάλλευσης.

Το 2016, οι συνολικές δηλωθείσες δαπάνες για συντήρηση και ανανέωση ανήλθαν σε 26 δισ. EUR[16]. Το ποσοστό των δαπανών συντήρησης και ανανέωσης ήταν 54 % του συνόλου, αλλά ποίκιλλε μεταξύ των χωρών, με τις χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης να δαπανούν σημαντικό ποσοστό για τη συντήρηση και την ανανέωση των γραμμών.

16 Συμπεριλαμβάνεται η Νορβηγία.

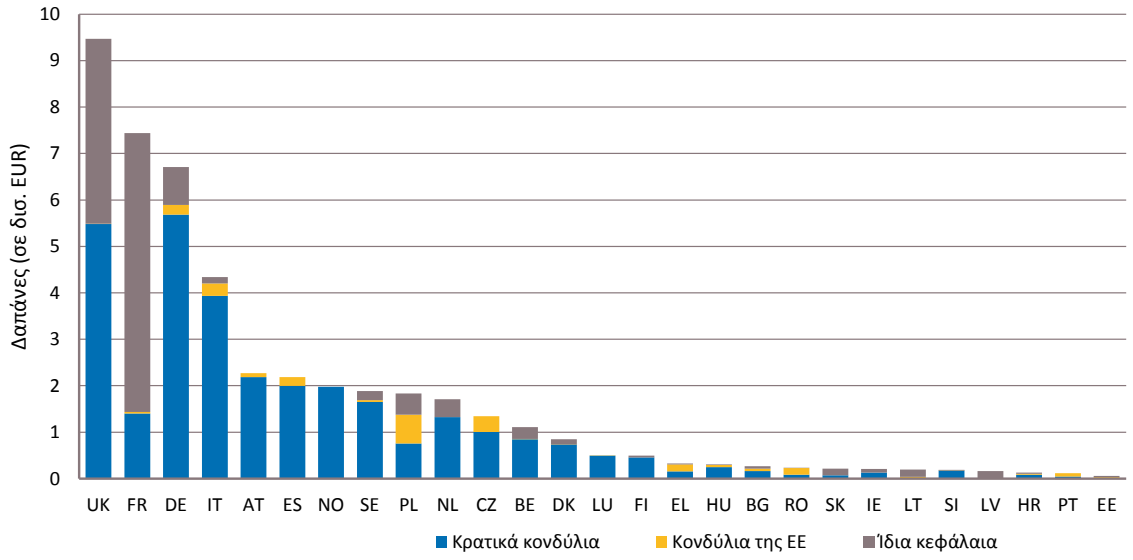
Σχήμα 11: Δαπάνες για υποδομές και ποσοστό των δαπανών συντήρησης και ανακαίνισης ανά χώρα, 2016



Πηγή: RMMS, 2018. Στις NO και SE οι αναβαθμίσεις περιλαμβάνονται μαζί με τις ανανεώσεις.

Οι διαχειριστές υποδομής αποκτούν πόρους για τη διατήρηση και τη βελτίωση της σιδηροδρομικής υποδομής τους από διάφορες πηγές, αν και το 2016 το 70 % προερχόταν από εθνικούς προϋπολογισμούς. Οι ίδιοι πόροι περιλαμβάνουν τα τέλη πρόσβασης στην υποδομή. Το ποσοστό της εσωτερικής συνολικής χρηματοδότησης ήταν υψηλότερο στη Λετονία (100 %), τη Λιθουανία και τη Γαλλία (81 % αμφότερες), ακολουθούμενες από τη Σλοβακία (69 %) και το Ηνωμένο Βασίλειο (42 %).

Σχήμα 12: Χρηματοδότηση κρατικών σιδηροδρομικών υποδομών ανά πηγή και ανά χώρα, 2016



Πηγή: RMMS, 2018.

5.4. Ποιότητα των σιδηροδρομικών μεταφορών

Χρονική ακρίβεια και αξιοπιστία των επιβατικών υπηρεσιών

Με βάση τον ορισμό που χρησιμοποιήθηκε[17], κατά μέσο όρο το 90 % των τοπικών και περιφερειακών επιβατικών μεταφορών είχαν **χρονική ακρίβεια**. Οι υπηρεσίες μεγάλων αποστάσεων τείνουν να είναι λιγότερο χρονικά ακριβείς, διότι οι πιο μακρινές αποστάσεις περιλαμβάνουν συχνά πιο πολυσύχναστες γραμμές με μικτή κυκλοφορία. Η **αξιοπιστία** των υπηρεσιών, μετρούμενη με βάση τα ποσοστά ματαίωσης, είναι συνήθως κάτω του 2 %, τόσο για τις αμαξοστοιχίες μεγάλων διαδρομών όσο και για τις τοπικές και περιφερειακές αμαξοστοιχίες.

Χρονική ακρίβεια και αξιοπιστία των εμπορευματικών υπηρεσιών

Υπάρχουν περιορισμένα στοιχεία σχετικά με την **αξιοπιστία** των εμπορευματικών μεταφορών, καθώς τα κράτη μέλη εξακολουθούσαν να αξιοποιούν τη μεταβατική περίοδο για να προσαρμοστούν στις νέες απαιτήσεις υποβολής εκθέσεων του κανονισμού RMMS. Τα περισσότερα κράτη μέλη ανέφεραν ότι οι εσωτερικές εμπορευματικές μεταφορές ήταν πιο **ακριβείς**[18] από τις διεθνείς εμπορευματικές μεταφορές. Από τα περιορισμένα διαθέσιμα στοιχεία φαίνεται ότι η αξιοπιστία των εμπορευματικών υπηρεσιών είναι σημαντικά χαμηλότερη από την αξιοπιστία των επιβατικών υπηρεσιών και ότι οι διεθνείς υπηρεσίες, κυρίως λόγω της κάλυψης μεγαλύτερων αποστάσεων, πλήττονται περισσότερο από τις εγχώριες.

Ασφάλεια

Οι σιδηρόδρομοι παραμένουν ένας από τους ασφαλέστερους τρόπους μεταφοράς. Το 2016 οι νεκροί λόγω σιδηροδρομικών ατυχημάτων[19] ήταν περίπου 964 στην Ευρώπη: η πλειονότητα των εν λόγω νεκρών ήταν άτομα που χρησιμοποιούσαν ισόπεδες διαβάσεις (255) και μη εξουσιοδοτημένα άτομα (600). Ο αριθμός των θανάτων εργαζομένων και επιβατών ήταν 32 και 44 αντίστοιχα. Η ασφάλεια των σιδηροδρόμων συνέχισε να βελτιώνεται μεταξύ των ετών 2010 και 2015, παρόλο που ο αριθμός των θανάτων και των σοβαρών τραυματισμών αυξήθηκε ελαφρώς το 2016. Μεταξύ 2011 και 2015, οι σιδηροδρομικές μετακινήσεις ήταν πάνω από 25 φορές ασφαλέστερες σε σχέση με τις μετακινήσεις με αυτοκίνητο.

Ικανοποίηση των πελατών από τις υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών

Σύμφωνα με έρευνα του Ευρωβαρόμετρου[20] που δημοσιεύτηκε τον Σεπτέμβριο του 2018, το 66 % των Ευρωπαίων είναι ικανοποιημένο με τη συχνότητα των επιβατικών αμαξοστοιχιών, το 59 % με τη χρονική ακρίβεια και την αξιοπιστία και το 55 % με τις πληροφορίες κατά τη διάρκεια των μετακινήσεων, ιδιαίτερα όταν υπάρχει καθυστέρηση.

---

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

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

19 Εξαιρούνται οι αυτοκτονίες. Περισσότερες πληροφορίες στην έκθεση «Report on Railway Safety and Interoperability in the EU, 2018» (Έκθεση για την ασφάλεια και τη διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων στην ΕΕ, 2018) του Οργανισμού.

20 http://ec.europa.eu/commfrontoffice/publicopinion/index.cfm/survey/getsurveydetail/instruments/flash/surveyky/2172.

Τα στοιχεία αυτά αντιπροσωπεύουν σημαντικές βελτιώσεις σε σύγκριση με παρόμοια έρευνα που πραγματοποιήθηκε το 2013.

Η έρευνα παρέχει επίσης μια εικόνα των συνηθειών μετακίνησης. Τέσσερις στους πέντε (80 %) Ευρωπαίους μετακινούνται με τρένο και είναι πιθανότερο να χρησιμοποιήσουν το τρένο για προαστιακές μετακινήσεις (67 %). Υπάρχουν ακόμα σημαντικά περιθώρια βελτίωσης: μόνο το 38 % των Ευρωπαίων είναι ικανοποιημένο με τον τρόπο χειρισμού των καταγγελιών, και η προσβασιμότητα των σιδηροδρομικών υπηρεσιών για επιβάτες με μειωμένη κινητικότητα χρειάζεται περαιτέρω εργασία. Η έρευνα δείχνει επίσης ότι το 75 % των Ευρωπαίων θεωρεί εύκολη την αγορά εισιτηρίων τρένων και το 62 % είναι ικανοποιημένο από τη διαθεσιμότητα εισιτηρίων για μετακινήσεις όπου εμπλέκονται πολλά τρένα ή τρόποι μεταφοράς.

Ικανοποίηση των ενδιαφερομένων με τις υπηρεσίες σιδηροδρομικών εμπορευματικών διαδρόμων

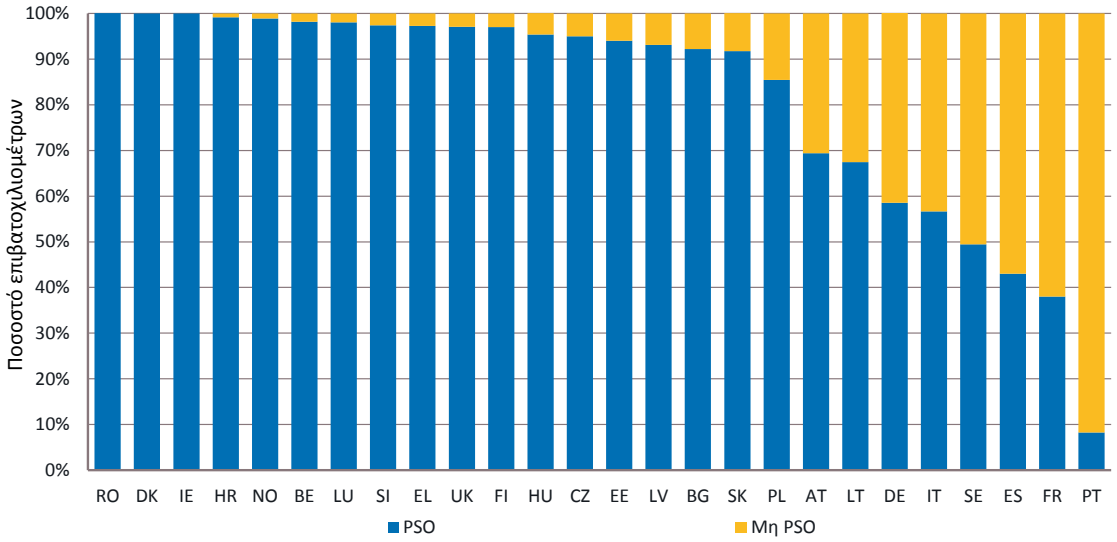
Δεν υπάρχει συγκρίσιμη έρευνα σε επίπεδο ΕΕ σχετικά με την ικανοποίηση των πελατών από τις υπηρεσίες σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών[21]. Παρόλα αυτά, φαίνεται ότι υπάρχει κάποια συναίνεση μεταξύ των ενδιαφερομένων σχετικά με τρία βασικά στοιχεία για την εξασφάλιση της ικανοποίησης των πελατών των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών: την αξιοπιστία, την ευελιξία και την παροχή αξιόπιστων πληροφοριών αποστολής.

5.5. Συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας

Το 2016, πάνω από το 60 % των συνολικών επιβατοχιλιομέτρων των σιδηροδρομικών μεταφορών της ΕΕ διανύθηκε σε υπηρεσίες που παρέχονταν στο πλαίσιο υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, ενώ η οικονομική αντιστάθμιση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας εξακολουθεί να αποτελεί σημαντική πηγή εσόδων για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις στην πλειονότητα των κρατών μελών. Οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας χρησιμοποιούνται περισσότερο για τις εγχώριες και περιφερειακές σιδηροδρομικές υπηρεσίες παρά για τις μεταφορές μεγάλων αποστάσεων· μόνο λίγες χώρες ανέφεραν ότι είχαν υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε διεθνείς υπηρεσίες.

[21] Οι σιδηροδρομικοί εμπορευματικοί διάδρομοι δημοσιεύουν ετήσιες έρευνες βασισμένες σε τυποποιημένο ερωτηματολόγιο.

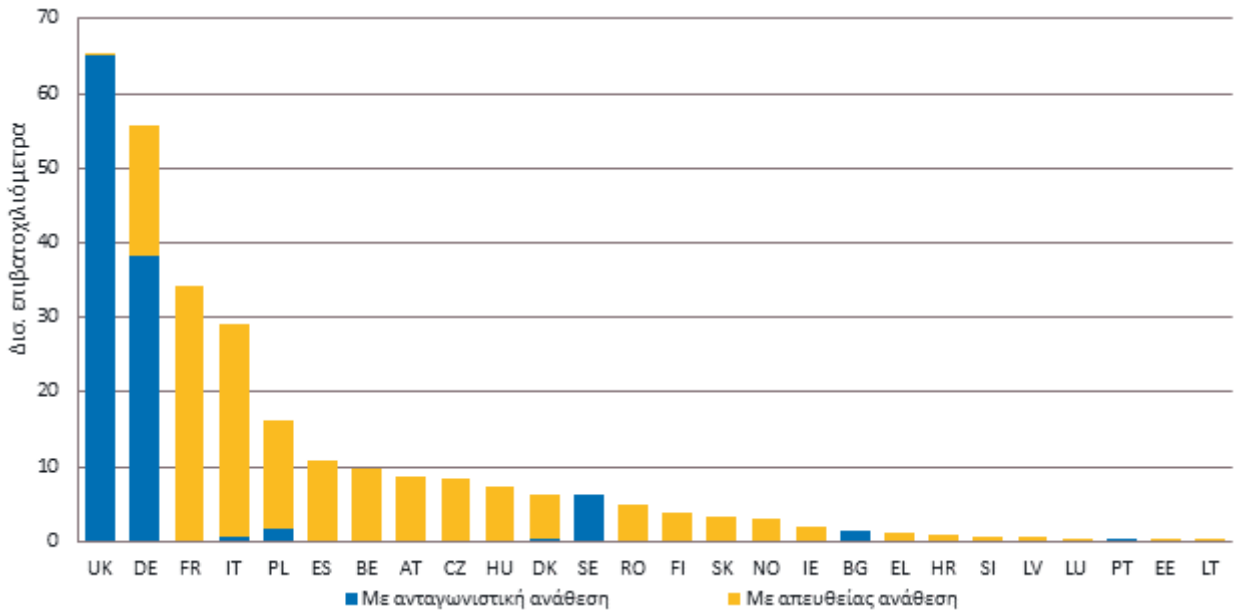
Σχήμα 13: Επιβατοχιλιόμετρα στο πλαίσιο υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας και εμπορικές σιδηροδρομικές υπηρεσίες, 2016



Πηγή: RMMS, 2018. Δεν υπάρχουν πρόσφατα στοιχεία για την NL.

Η ανταγωνιστική ανάθεση χρησιμοποιήθηκε μόνο για το 41 % όλων των υπηρεσιών ΥΔΥ που ήταν ενεργές το 2016, σχεδόν αποκλειστικά στα τρία κράτη μέλη όπου ο κλάδος απελευθερώθηκε πρώτα (Ηνωμένο Βασίλειο, Γερμανία και Σουηδία). Χάρη στην τέταρτη δέσμη μέτρων για τους σιδηροδρόμους, η ανταγωνιστική ανάθεση θα γίνει σταδιακά ο κανόνας, με απευθείας ανάθεση μόνο σε εξαιρετικές περιπτώσεις. Το 2016 συνάφθηκαν νέες συμβάσεις ανταγωνιστικής ανάθεσης για πάνω από 32 εκατ. συρμοχιλιόμετρα ανά έτος απονεμήθηκαν.

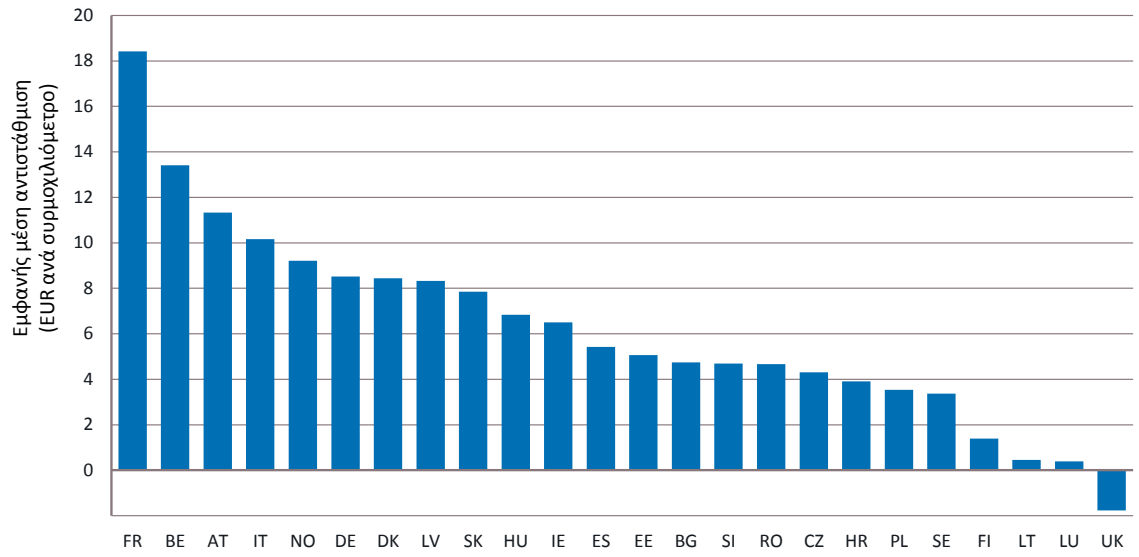
Σχήμα 14: ΥΔΥ με ανταγωνιστική ανάθεση και με απευθείας ανάθεση, 2016



Πηγή: RMMS, 2018. Δεν υπάρχουν στοιχεία για την NL.

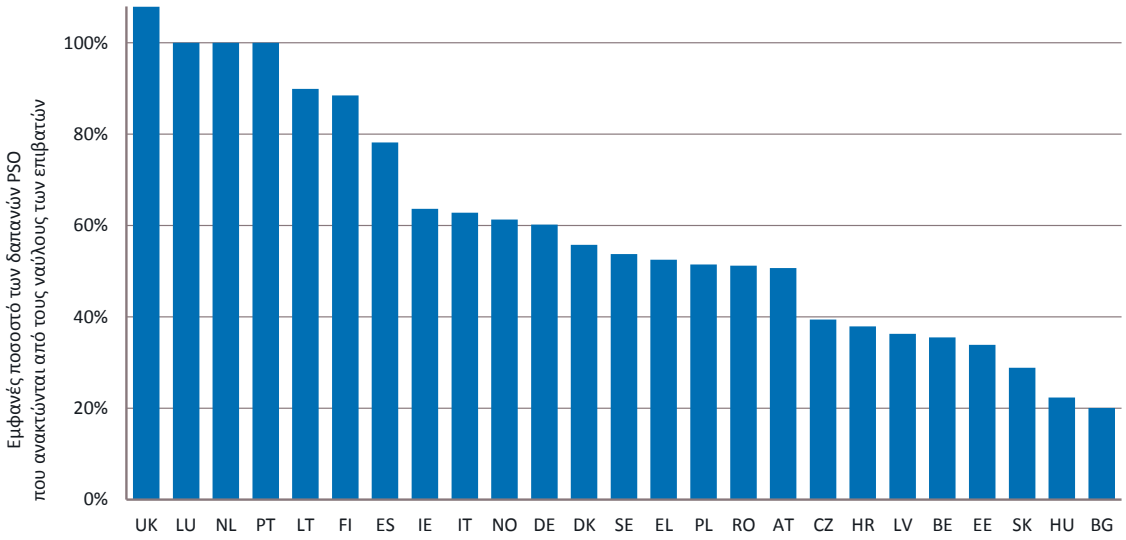
Τα επίπεδα οικονομικής αντιστάθμισης ΥΔΥ ανά συρμοχιλιόμετρο και το ποσοστό των δαπανών ΥΔΥ που εισπράττονται μέσω των ναύλων επιβατών διαφέρουν σημαντικά μεταξύ των χωρών. Η μέση οικονομική αντιστάθμιση ΥΔΥ είναι αρνητική στο Ηνωμένο Βασίλειο, όπου οι διαγωνιζόμενοι για αποκλειστικά δικαιώματα βάσει συμβάσεων ΥΔΥ («συμβάσεις δικαιόχρησης») μπορούν να καταβάλλουν «προσαύξηση» εάν κρίνουν ότι οι υπηρεσίες μπορούν να λειτουργούν με κέρδος στα τρέχοντα (ρυθμιζόμενα) επίπεδα τελών πρόσβασης και ναύλων.

Σχήμα 15: Εμφανής μέση οικονομική αντιστάθμιση ΥΔΥ, 2016



Πηγή: RMMS, 2018. Δεν υπάρχουν στοιχεία για EL, NL, PT.

Σχήμα 16: Εμφανές ποσοστό των δαπανών ΥΔΥ που ανακτώνται από τους ναύλους των επιβατών, 2016



Πηγή: RMMS, 2018. Δεν υπάρχουν στοιχεία για FR και SI.

5.6. Αδειοδότηση

Ο **αριθμός των ενεργών αδειών** σιδηροδρομικών επιχειρήσεων κυμάνθηκε το 2016 από 448 στη Γερμανία έως 2 στο Λουξεμβούργο και την Ιρλανδία. Η Πολωνία και η Τσεχική Δημοκρατία ανέφεραν επίσης περισσότερες από 100 ενεργές άδειες και το Ηνωμένο Βασίλειο περισσότερες από 50.

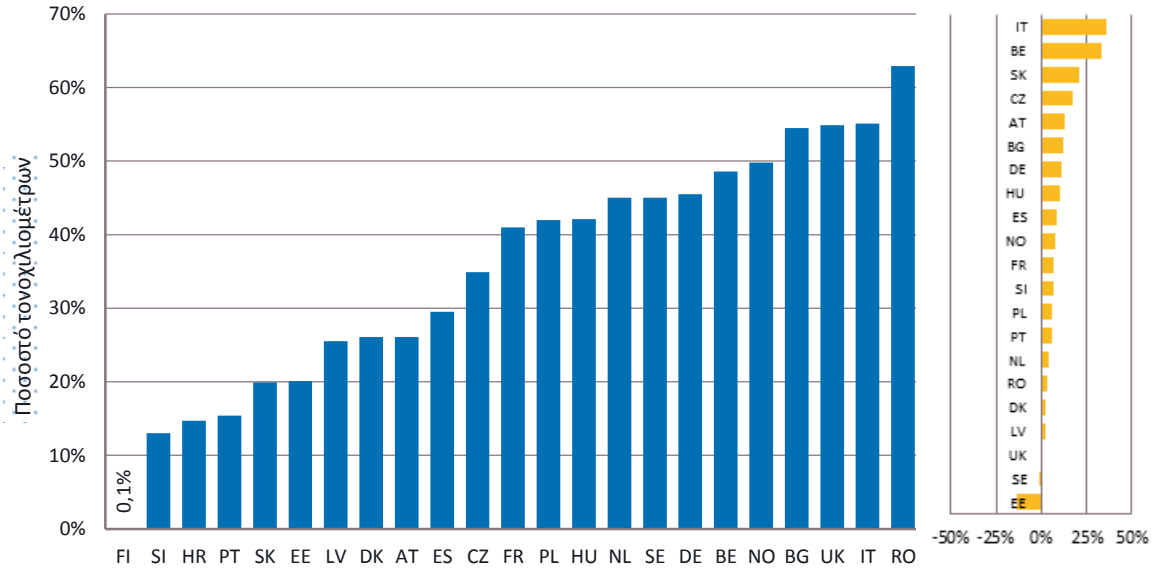
Τα **μέσα τέλη** για την αδειοδότηση το 2016 κυμάνθηκαν μεταξύ 37 500 EUR στην Πορτογαλία και 10 EUR στην Κροατία.

Η Σουηδία, η Ισπανία και η Πολωνία ανέφεραν τον μεγαλύτερο **μέσο χρόνο απόκτησης άδειας** (άνω των 100 ημερών).

5.7. Βαθμός ανοίγματος της αγοράς και χρήση των δικαιωμάτων πρόσβασης

Χάρη στη νομοθεσία της ΕΕ η αγορά **σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών** ανοίχτηκε **στον ανταγωνισμό** το 2007. Το 2016, νέοι φορείς που ανταγωνίζονται με τις εθνικές εγκατεστημένες εταιρείες δραστηριοποιήθηκαν σε όλες τις χώρες εκτός της Ελλάδας, της Ιρλανδίας, της Λιθουανίας και του Λουξεμβούργου, και στις μισές από αυτές **το μερίδιο αγοράς** των ανταγωνιστών ήταν πάνω από 40 %. Μεταξύ του 2011 και του 2016, το μερίδιο αγοράς των ανταγωνιστών αυξήθηκε σταθερά σε όλες τις χώρες της ΕΕ. Οι ανταγωνιστές έχασαν μερίδιο αγοράς μόνο στη Σουηδία και την Εσθονία, με το μερίδιο αγοράς τους στην Εσθονία να μειώνεται από 41 % σε 20 %.

Σχήμα 17: Οι ανταγωνιστές στις εμπορευματικές μεταφορές, το μερίδιο αγοράς και ο σύνθετος μέσος ρυθμός ανάπτυξης, 2011-2016

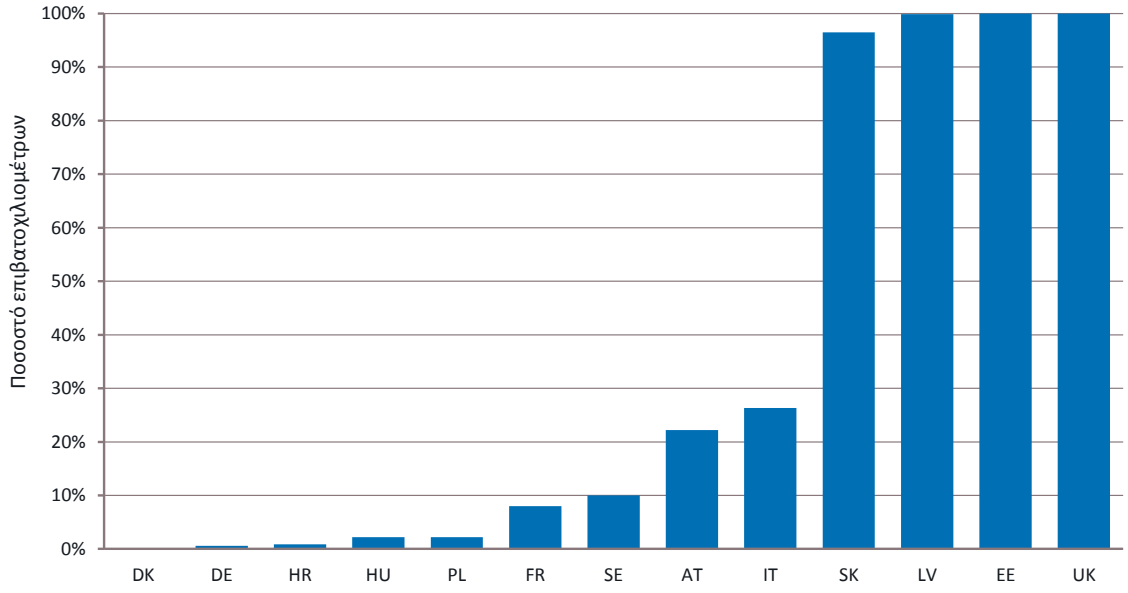


Πηγή: RMMS, 2018. Ένας φορέας εκμετάλλευσης με μερίδιο 100 % σε EL, IE, LT, LU.

Ενώ η **διεθνής επιβατική** αγορά έχει **ανοιχτεί στον ανταγωνισμό** από το 2010, τα κράτη μέλη εξακολουθούν να ρυθμίζουν την πρόσβαση στις **εγχώριες αγορές επιβατικών μεταφορών** μέχρι την υλοποίηση της τέταρτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους. Οι επιχειρήσεις επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών μπορούν να παρέχουν τις υπηρεσίες τους στο πλαίσιο ενός συστήματος ΥΔΥ ή υπό καθαρά εμπορικές συνθήκες (δηλ. χωρίς δημόσια αντιστάθμιση). Σε αμφότερες τις αγορές, οι

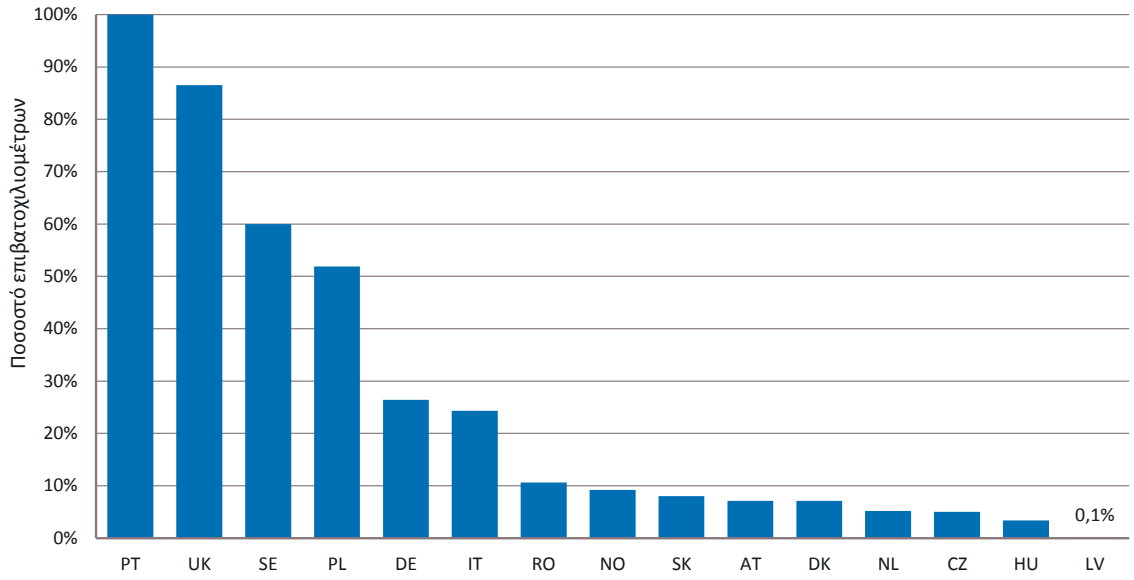
υπηρεσίες μπορούν να παρέχονται μόνο από μία μονοπωλιακή εγκατεστημένη εταιρεία ή μπορούν να είναι ανοιχτές σε άλλες ανταγωνιστικές σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Σύμφωνα με τα στοιχεία που αναφέρονται, μόνο τα μισά κράτη μέλη διαθέτουν ανταγωνιστές που δραστηριοποιούνται στην αγορά εμπορευματικών επιβατικών μεταφορών. Το **μερίδιο αγοράς** είναι γενικά υψηλότερο από το 10 % και σε τέσσερα κράτη μέλη οι νεοεισερχόμενοι παρέχουν σχεδόν όλες τις εμπορικές υπηρεσίες. Στο τμήμα ΥΔΥ υπάρχουν επίσης εναλλακτικοί φορείς εκμετάλλευσης· ωστόσο, το μερίδιο αγοράς τους υπερβαίνει το 10 % μόνο σε περιορισμένο αριθμό κρατών μελών.

Σχήμα 18: Ανταγωνιστές στην αγορά εμπορευματικών επιβατικών μεταφορών, μερίδιο αγοράς, 2016



Πηγή: RMMS, 2018. Δεν υπάρχουν στοιχεία για BE, CZ, IE, NL και RO.

Σχήμα 19: Ανταγωνιστές στην αγορά επιβατικών υπηρεσιών ΥΔΥ, μερίδιο αγοράς, 2016



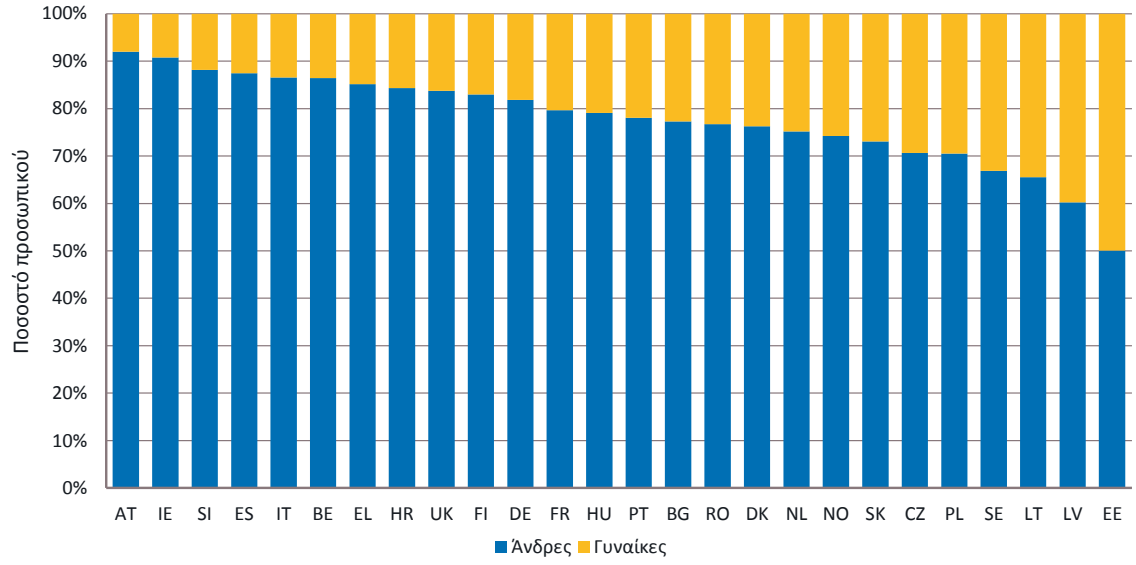
Πηγή: RMMS, 2018. Όλα τα άλλα κράτη μέλη ανέφεραν έναν μόνο φορέα εκμετάλλευσης.

5.8. Απασχόληση και κοινωνικές συνθήκες

Σύμφωνα με τα στοιχεία από την RMMS που ανέφεραν τα κράτη μέλη και η Νορβηγία, στα τέλη του 2016 απασχολούνταν πάνω από 1 εκατ. άτομα στον ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό τομέα, εκ των οποίων περίπου 600 000 από σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και 440 000 από διαχειριστές υποδομής.

Οι εργαζόμενοι είναι κυρίως άνδρες· κατά μέσο όρο μόνο το 21 % ήταν γυναίκες. Το ποσοστό του γυναικείου προσωπικού κυμαίνεται από 50 % στην Εσθονία έως 8 % στην Αυστρία.

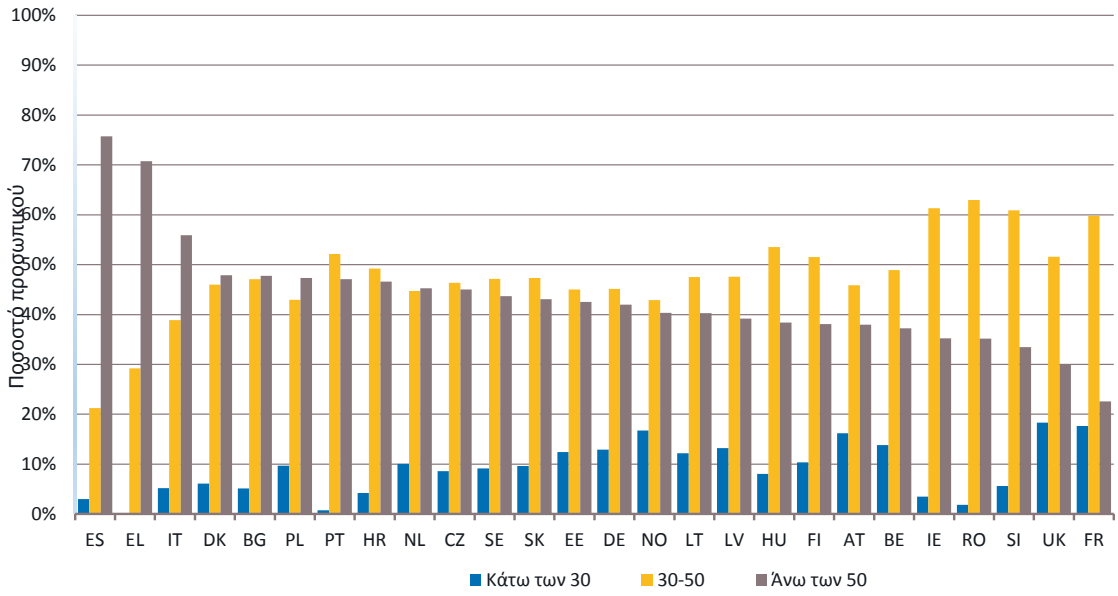
Σχήμα 20: Εργαζόμενοι ανά φύλο και χώρα, 2016



Πηγή: RMMS, 2018. Δεν υπάρχουν στοιχεία για το LU.

Το γηράσκον εργατικό δυναμικό εξακολουθεί να αποτελεί πηγή ανησυχίας, ιδίως για την Ισπανία, την Ελλάδα και την Ιταλία, όπου το 2016 πάνω από το 50 % του εργατικού δυναμικού ήταν άνω των 50 ετών.

Σχήμα 21: Εργαζόμενοι ανά ηλικιακή ομάδα και χώρα, 2016



Πηγή: RMMS, 2018. Δεν υπάρχουν στοιχεία για το LU.

Τα στοιχεία δείχνουν ότι το 90 % ή περισσότερο του προσωπικού έχει μόνιμες συμβάσεις, γεγονός που υποδεικνύει τόσο την ανάγκη για διατήρηση προσωπικού υψηλής εξειδίκευσης, όπως μηχανοδηγούς και χειριστές σημάτων, όσο και τις ιστορικές πολιτικές απασχόλησης. Το 80 % ή περισσότερο του προσωπικού απασχολείται επίσης με πλήρη απασχόληση.

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

6. Συμπεράσματα

Στην ενότητα αυτή συνάγονται συμπεράσματα βάσει της ανάλυσης που γίνεται στην παρούσα έκθεση και στο συνοδευτικό έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής και εξετάζονται η σημασία των τρεχουσών πρωτοβουλιών της Επιτροπής και η ανάγκη θέσπισης νομοθεσίας στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών.

Το σιδηροδρομικό δίκτυο της ΕΕ συνεχίζει να αναπτύσσεται, και ο όγκος της επιβατικής κίνησης αυξήθηκε σημαντικά την περίοδο μεταξύ 2011 και 2016. Ωστόσο, ο όγκος των εμπορευματικών μεταφορών παραμένει ασταθής και το 2016 οδήγησε σε μείωση του μεριδίου των σιδηροδρομικών μεταφορών σε σύγκριση με τις οδικές μεταφορές. Ταυτόχρονα, οι σιδηροδρομικές αγορές ανοίγονται σταδιακά και τα επίπεδα ασφαλείας παραμένουν υψηλά. Ο κλάδος καθίσταται σταδιακά πιο προσανατολισμένος στις επιδόσεις και πιο καινοτόμος και ανταποκρίνεται καλύτερα στις ανάγκες των πελατών.

Το σιδηροδρομικό δίκτυο συμβάλλει σημαντικά στο μείγμα μεταφορών της ΕΕ, παρέχοντας καθαρή κινητικότητα και υψηλό επίπεδο απόδοσης. Ενώ η ικανοποίηση των

Ευρωπαίων από τις υπηρεσίες σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών έχει αυξηθεί σε σύγκριση με τα προηγούμενα 5 χρόνια, εξακολουθούν να υπάρχουν περιθώρια βελτίωσης όσον αφορά τα δικαιώματα των επιβατών. Οι διαπραγματεύσεις με τους νομοθέτες σχετικά με την πρόταση της Επιτροπής του 2017 για την αναθεώρηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1371/2007[22] σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών συνεχίζονται.

Αυτές οι εξελίξεις σημειώθηκαν στο πλαίσιο σημαντικών αλλαγών στο εσωτερικό του κλάδου, οι οποίες προκλήθηκαν από τις διαρθρωτικές αλλαγές που ξεκίνησαν από τη νομοθεσία της ΕΕ πριν από πάνω από 20 χρόνια και ολοκληρώθηκαν με την έγκριση της τέταρτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους το 2016. Η υλοποίηση του τεχνικού πυλώνα της δέσμης μέτρων από τον Ιούνιο του 2019 θα βελτιώσει περαιτέρω τη διαλειτουργικότητα μεταξύ των εθνικών σιδηροδρομικών δικτύων. Θα μειώσει επίσης τη γραφειοκρατία για τη λειτουργία πέρα από το έδαφος ενός μόνο κράτους μέλους και θα ενισχύσει τον ρόλο του Οργανισμού Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ο πυλώνας της αγοράς ολοκληρώνει το άνοιγμα των εγχώριων αγορών από τον Δεκέμβριο του 2019 και επιβάλλει την αρχή της ανταγωνιστικής ανάθεσης ως κανόνα για τις συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας στην ΕΕ το αργότερο μέχρι τον Δεκέμβριο του 2023, με απευθείας ανάθεση μόνο σε εξαιρετικές περιπτώσεις.

Η Επιτροπή συνέχισε να εργάζεται για την εφαρμογή των αναγκαίων μέτρων για την αποτελεσματική λειτουργία της αγοράς. Επικεντρώνεται τώρα στην επιβολή της νομοθεσίας, διασφαλίζοντας ότι αμφότεροι οι πυλώνες της δέσμης μέτρων μεταφέρονται στην εθνική νομοθεσία και εφαρμόζονται σωστά και ότι οι εκτελεστικές πράξεις εγκρίνονται και τηρούνται.

Όσον αφορά τον αγώνα των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών για την αύξηση της κατανομής, ο διεθνής χαρακτήρας αυτών των υπηρεσιών τις καθιστά ευαίσθητες σε εμπόδια διαλειτουργικότητας και θέματα διασυνοριακού συντονισμού. Για την αντιμετώπιση της κατάστασης, η Επιτροπή προωθεί ένα θεματολόγιο συμπληρωματικών πρωτοβουλιών και μέτρων. Η μακροχρόνια πολιτική της Επιτροπής για την επίτευξη της διαλειτουργικότητας (συμπεριλαμβανομένης της αποτελεσματικής και συντονισμένης ανάπτυξης του ERTMS) ενισχύθηκε πρόσφατα, με επίκεντρο την επίλυση πρακτικών διασυνοριακών λειτουργικών ζητημάτων.

Η πολιτική της Επιτροπής για την ανάπτυξη της υποδομής υπό τη μορφή της πολιτικής για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) αποσκοπεί στη βελτίωση των υποδομών αντιμετωπίζοντας τα σημεία συμφόρησης και τους ελλείποντες δεσμούς. Στο πλαίσιο της επόμενης δημοσιονομικής περιόδου, η Επιτροπή πρότεινε τη χρήση του μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη» 2, του Ταμείου Συνοχής, του Ευρωπαϊκού Ταμείου Περιφερειακής Ανάπτυξης και της χρηματοδοτικής στήριξης του InvestEU για την επιτάχυνση της ψηφιοποίησης των σιδηροδρομικών μεταφορών. Για να βοηθηθεί η χρηματοδότηση της σιδηροδρομικής βιομηχανίας, η Επιτροπή αναπτύσσει μια μεθοδολογία για την εκτίμηση των πράσινων συνιστωσών στα σιδηροδρομικά έργα στο πλαίσιο του σχεδίου δράσης της για τη βιώσιμη χρηματοδότηση[23].

---

[22] 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.

[23] https://ec.europa.eu/info/publications/180308-action-plan-sustainable-growth_el

Οι σιδηροδρομικοί εμπορευματικοί διάδρομοι εξακολουθούν να αποτελούν βασικό τμήμα της πολιτικής της Επιτροπής για την ενίσχυση των εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών. Ο κανονισμός για τις εμπορευματικές σιδηροδρομικές μεταφορές[24] και η οδηγία για τους μηχανοδηγούς[25] βρίσκονται ακόμη σε στάδιο αξιολόγησης. Για να ενισχύσει τις εμπορευματικές σιδηροδρομικές μεταφορές, η Επιτροπή πρότεινε το Νοέμβριο του 2017 την τροποποίηση της οδηγίας 92/106/ΕΚ για τις συνδυασμένες μεταφορές[26] ως μέρος της δεύτερης δέσμης μέτρων για την κινητικότητα, προκειμένου να παράσχει νέα και πιο αποτελεσματικά μέτρα στήριξης για τη μετατόπιση των εμπορευματικών μεταφορών από τους δρόμους στους σιδηροδρόμους.

Αυτές οι βασικές πολιτικές συνοδεύονται από προσπάθειες για την αντιμετώπιση του ζητήματος του σιδηροδρομικού θορύβου, την καλύτερη ενσωμάτωση των σιδηροδρόμων στο πολυτροπικό σύστημα μεταφορών με την ανάπτυξη ψηφιακών τεχνολογιών και την προώθηση της καινοτομίας, ιδίως μέσω των δραστηριοτήτων της κοινής επιχείρησης Shift2Rail[27].

Επιπλέον, ο σιδηρόδρομος δεν μπορεί να εξεταστεί μεμονωμένα από άλλους τρόπους μεταφοράς: η ανταγωνιστικότητά του εξαρτάται επίσης από το πλαίσιο για τον ανταγωνισμό διατροπικών μεταφορών. Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο η Επιτροπή επιδιώκει ισότιμους όρους για τον ανταγωνισμό διατροπικών μεταφορών, όπως μέσω της δέσμης μέτρων για την κινητικότητα, συμπεριλαμβανομένης της τροποποίησης της οδηγίας για το ευρωπαϊκό σήμα τέλους κυκλοφορίας[28]. Η Επιτροπή έχει επίσης αναθέσει την εκπόνηση εκτενούς μελέτης σχετικά με την εσωτερίκευση του εξωτερικού κόστους στις μεταφορές. Με τον τρόπο αυτό θα αξιολογηθεί σε ποιο βαθμό εφαρμόζονται οι αρχές «ο χρήστης πληρώνει» και «ο ρυπαίνων πληρώνει» στα κράτη μέλη για όλα τα μέσα μεταφοράς.

Η αξιόπιστη παρακολούθηση της σιδηροδρομικής αγοράς παραμένει προτεραιότητα προκειμένου να είναι δυνατή η παρακολούθηση των εξελίξεων της αγοράς και η αξιολόγηση των επιδόσεων.

---

24 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. 22-32.

25 Οδηγία 2007/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007,σχετικά με την πιστοποίηση του προσωπικού οδήγησης μηχανών έλξης και συρμών στο σιδηροδρομικό σύστημα της Κοινότητας, ΕΕ L 315 της 3.12.2007, σ. 51-78.

26 Οδηγία 92/106/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 7ης Δεκεμβρίου 1992, σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων για ορισμένες συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ των κρατών μελών, ΕΕ L 368 της 17.12.1992, σ. 38.

27 https://shift2rail.org/

28 https://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2017-05-31-europe-on-the-move_el