

Γνωμοδότηση της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για την «Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών για τις “Διευρωπαϊκές σιδηροδρομικές αρτηρίες μεταφοράς”»

(98/C 95/06)

Στις 3 Ιουνίου 1997, η Επιτροπή αποφάσισε σύμφωνα με το άρθρο 198 της Συνθήκης περί ιδρύσεως των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, να ζητήσει τη γνωμοδότηση της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για την ανωτέρω ανακοίνωση.

Το τμήμα μεταφορών και επικοινωνιών, στο οποίο είχε ανατεθεί η προετοιμασία των σχετικών εργασιών της ΟΚΕ, υιοθέτησε τη γνωμοδότησή του στις 16 Δεκεμβρίου 1997 με βάση εισηγητική έκθεση του κ. Kritz.

Κατά την 351η σύνοδο ολομέλειας (συνεδρίαση της 28ης Ιανουαρίου 1998), η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή υιοθέτησε με 119 ψήφους υπέρ, 2 κατά και 2 αποχές την ακόλουθη γνωμοδότηση.

1. Ιστορικό

1.1. Από το 1970, οι σιδηροδρομικές μεταφορές εμπορευμάτων στην Ευρώπη μειώθηκαν σχεδόν κατά 25 %, ποσοστό που υπολογίζεται σε τόννους ανά χιλιόμετρο. Ταυτόχρονα, ο συνολικός όγκος των μεταφορών αυξήθηκε κατά 70 %. Αυτό σημαίνει ότι το μερίδιο της αγοράς των σιδηροδρόμων μειώθηκε σε ποσοστό που αντιστοιχεί περίπου στο 15 % του συνολικού όγκου εμπορευμάτων που μεταφέρονται οδικώς, σιδηροδρομικώς, δια των εσωτερικών πλωτών οδών και των πετρελαιαγωγών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αν οι σημερινές τάσεις συνεχιστούν και την επόμενη δεκαετία, το αγοραστικό μερίδιο των σιδηροδρόμων θα πέσει σε 9 %, ενώ το σύνολο των μεταφορών θα αυξηθεί κατά 30 %.

1.2. Τα στοιχεία αυτά έχουν γενικό χαρακτήρα και ενδέχεται να παρουσιάζουν μία υπερβολικά ζοφερή εικόνα όσον αφορά την απόδοση των ευρωπαϊκών σιδηροδρόμων. Υπάρχουν πολλά είδη εμπορευμάτων τα οποία δεν μπορούν να μεταφερθούν σιδηροδρομικώς· όντως, τα περισσότερα εμπορεύματα στην Ευρώπη μεταφέρονται για μικρές αποστάσεις (λιγότερο από 250 χμ) και σε μικρές ποσότητες. Για το λόγο αυτό πρόκειται για μία αγορά η οποία φυσιολογικά δεν παρουσιάζει ενδιαφέρον από την άποψη των σιδηροδρόμων.

1.3. Οι μεταφορές φορτίων για μεγάλες αποστάσεις σημείωσαν αύξηση. Παρόλα αυτά, οι σιδηρόδρομοι δεν κατόρθωσαν πάντοτε να προσφέρουν ανταγωνιστικές υπηρεσίες στις αγορές αυτές. Το πρόβλημα είναι σημαντικό, δεδομένου ότι η παροχή υπηρεσιών που αφορούν τη μεταφορά μεγάλων φορτίων για μεγάλες αποστάσεις είναι μία «ιδανική» αγορά για τους σιδηροδρόμους.

1.4. Σε γενικές γραμμές, η μεταφορά φορτίων για μεγάλες αποστάσεις στην Ευρώπη έχει διεθνικό χαρακτήρα. Η προώθηση των ευρωπαϊκών σιδηροδρόμων στον εθνικό χώρο παρεμποδίζει τη λειτουργία τους σε διασυνοριακό επίπεδο. Έως ένα ορισμένο βαθμό, οι σιδηρόδρομοι δεν καλύπτουν τις τεχνικές απαιτήσεις της διαλειτουργικότητας. Σε πολλές περιπτώσεις είναι πάρα πολύ δύσκολο να εναρμονιστούν τα διεθνή με τα εθνικά χρονοδιαγράμματα. Εκτός αυτού, υπάρχουν σιδηροδρομικοί οργανισμοί οι οποίοι δεν φαίνεται να ενδιαφέρονται επαρκώς για τη διεθνή μεταφορά εμπορευμάτων. Φαίνεται ότι οι οργανισμοί αυτοί δεν έχουν εξοικειωθεί με τις απαιτήσεις της ευρωπαϊκής αγοράς και δεν γνωρίζουν με ποιο τρόπο θα πρέπει να οργανωθούν για να εκμεταλλευτούν τις ευκαιρίες που παρουσιάζονται.

1.5. Τον Ιούλιο το 1996, η Επιτροπή δημοσίευσε ένα Λευκό Βιβλίο για την ανάπτυξη μιας στρατηγικής για την ανασυγκρό-

τηση των σιδηροδρόμων της Κοινότητας⁽¹⁾. Βασικός στόχος της Επιτροπής ήταν η ανάσχεση της πτωτικής τάσης που παρουσίαζε η μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών στον κλάδο των ευρωπαϊκών σιδηροδρόμων. Η στρατηγική που χαράχθηκε προϋποθέτει ένα «νέο είδος σιδηροδρόμων» οι οποίοι πρέπει να ανταποκρίνονται στις ανάγκες των πελατών. Το σχέδιο για την ανασυγκρότηση των σιδηροδρόμων περιλαμβάνει τη δημιουργία ορισμένων «διευρωπαϊκών σιδηροδρομικών αρτηριών μεταφοράς» για την αντιμετώπιση των ειδικών προβλημάτων που παρουσιάζονται κατά τη διασυνοριακή μεταφορά φορτίων.

1.6. Η ιδέα των σιδηροδρομικών αρτηριών μεταφοράς προέρχεται από μία συμβουλευτική ομάδα που συστάθηκε από τον Επίτροπο Kinnock με αποστολή να εξετάσει τον μελλοντικό ρόλο των σιδηροδρόμων στον κλάδο των ευρωπαϊκών μεταφορών. Η έκθεση της ομάδας δημοσιεύθηκε τον Ιούνιο του 1996 και στον κατάλογο των υψηλών προτεραιοτήτων συμπεριλαμβανόταν «η δημιουργία μιας σειράς σιδηροδρομικών αρτηριών μεταφοράς όπου θα μπορούσαν να ληφθούν μέτρα για τη βελτίωση της δυνατότητας των σιδηροδρόμων να προσφέρουν ανταγωνιστικές υπηρεσίες» («Το μέλλον των σιδηροδρομικών μεταφορών στην Ευρώπη», Ιούνιος 1996, σ. 14). Θα πρέπει να προστεθεί ότι η συμβουλευτική ομάδα αποτελείτο από εκπροσώπους των χρηστών, σιδηροδρομικούς οργανισμούς και εργαζόμενους του κλάδου, η συμμετοχή των οποίων είχε προσωπικό χαρακτήρα.

2. Το έγγραφο της Επιτροπής

2.1. Ο όρος «σιδηροδρομικές αρτηρίες μεταφοράς» σημαίνει τη δημιουργία συγκεκριμένων διαδρόμων ή διαδρομών για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές εμπορευμάτων. Το υφιστάμενο δίκτυο πρέπει να αξιοποιηθεί αλλά με περισσότερο αποτελεσματικό τρόπο από ότι μέχρι σήμερα μέσω της βελτίωσης των σιδηροδρομικών διαδρόμων (χρονοδιαγράμματα) και της μείωσης των καθυστερήσεων κατά τη διάβαση συνόρων.

2.2. Η έννοια των αρτηριών επικεντρώνεται στις σιδηροδρομικές υποδομές, όπου πρέπει να προγραμματιστούν και να τεθούν σε λειτουργία διασυνοριακοί σιδηροδρομικοί διάδρομοι, ενώ παράλληλα θα πρέπει να αυξηθεί η αποδοτικότητα όσον αφορά την επιβολή τελών.

2.3. Το συνολικό εγχείρημα των διευρωπαϊκών σιδηροδρομικών αρτηριών μεταφοράς στηρίζεται στην οικειοθελή εφαρμογή σχετικών μέτρων εκ μέρους των κρατών μελών και των οργανισμών διαχείρισης υποδομών. Η ανακοίνωση της Επιτροπής επιβάλλεται να εκληφθεί ως μία σύσταση σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο θα δημιουργηθούν οι αρτηρίες.

⁽¹⁾ COM(96)421 τελικό· Γνωμοδότηση της ΟΚΕ: ΕΕ C 206 της 7.7.1997, σ. 23.

2.4. Όσον αφορά τη λειτουργία των αρτηριών, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι θα πρέπει:

- να προσφέρουν δίκαιη και ίση πρόσβαση σε όλους τους σιδηροδρομικούς οργανισμούς που διαθέτουν άδεια λειτουργίας στην Κοινότητα χωρίς διακρίσεις·
- τα κριτήρια για τη χορήγηση άδειας σε σιδηροδρομικούς οργανισμούς όσον αφορά τη χρήση των αρτηριών να βασίζονται στις ίδιες αρχές που ορίζονται στην οδηγία 95/18/EK (1)·
- τα κριτήρια για τη δημιουργία σιδηροδρομικών υποδομών και τον καταλογισμό τελών για τη χρήση των υποδομών αυτών να εναρμονίζονται με τις διατάξεις της οδηγίας 95/19/EK (2)·
- με την επιφύλαξη των εθνικών κανονισμών, οι αρτηρίες να είναι ανοιχτές για την εκτέλεση εσωτερικών δρομολογίων (cabotage)·
- οι τεμαχικοί σταθμοί μεταφοράς εμπορευμάτων σε μία αρτηρία να προσφέρουν ίση και άνευ διακρίσεων πρόσβαση προς όλους τους οργανισμούς που δραστηριοποιούνται στον τομέα των σιδηροδρομικών, των οδικών και των εσωτερικών πλωτών μεταφορών, ανάλογα με την κατάσταση.

2.5. Η δημιουργία μιας αρτηρίας προϋποθέτει τη σύσταση δύο ή περισσότερων εθνικών οργανισμών υποδομών. Προκειμένου να διευκολυνθεί και να απλοποιηθεί η χρήση των σιδηροδρομικών υποδομών, η Επιτροπή προτείνει να δημιουργηθεί από τους αρμόδιους οργανισμούς υποδομών ένα κέντρο επιχειρήσεων «One-Stop-Shop» (OSS) για κάθε αρτηρία. Τα κυριότερα καθήκοντα αυτού του κέντρου επιχειρήσεων των σιδηροδρομικών οργανισμών θα να είναι τα εξής:

- ο προσδιορισμός της δυναμικότητας των αρτηριών·
- η κατανομή διαδρομών·
- η επιβολή τελών στους σιδηροδρομικούς οργανισμούς για τη χρήση της αρτηρίας·
- η παρακολούθηση και ο έλεγχος της επίδοσης της σιδηροδρομικής αρτηρίας.

2.6. Η κατανομή διαδρομών για τη διενέργεια διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών διεξάγεται σήμερα σε εθνική κυριώς βάση. Οι χαμηλές επιδόσεις στο χώρο των διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών εμπορευμάτων οφείλονται συχνά στα κενά που υφίστανται μεταξύ των εν λόγω εθνικών χρονοδιαγραμμάτων. Το πρόβλημα εντείνεται από τη χαμηλή προτεραιότητα που δίνεται στη μεταφορά εμπορευμάτων κατά τη παραχώρηση διαδρομών. Για το λόγο αυτό, η Επιτροπή εφιστά την προσοχή στο σημαντικό ρόλο που καλείται να διαδραματίσει το κέντρο επιχειρήσεων δημιουργώντας σιδηροδρομικές διαδρομές οι οποίες είναι ελκυστικές για τους σιδηροδρομικούς οργανισμούς και τους φορτωτές, ιδιαίτερος όσον αφορά τους χρόνους ταξιδιού που ζητούνται. Επίσης, είναι απαραίτητο να επιταχυνθεί η διαδικασία λήψης αποφάσεων σχετικά

με την κατανομή σιδηροδρομικών διαδρομών. Όσον αφορά τις τακτικές διαδρομές, θα πρέπει να επιδιωχθεί η λήψη αποφάσεων εντός 7 εργάσιμων ημερών, ενώ για έκτακτες διαδρομές πρέπει να λαμβάνεται απόφαση εντός μιας εργάσιμης ημέρας.

2.7. Στις περισσότερες χώρες, οι σιδηροδρομικοί οργανισμοί καλούνται να καταβάλουν τέλη για τη χρήση των υποδομών. Η Επιτροπή υπογραμμίζει ότι το σύστημα επιβολής τελών δεν πρέπει να εισάγει διακρίσεις, αλλά πρέπει να είναι διαφανές και απλό. Επιβάλλεται να υπάρχει ορισμένη ευελιξία όσον αφορά το ύψος των τελών, προκειμένου να εξασφαλισθεί η ανταγωνιστικότητα σε σχέση με τις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων.

2.8. Η ύπαρξη της ενιαίας ευρωπαϊκής αγοράς σημαίνει ότι δεν θα πρέπει να υπάρχει λόγος για την άσκηση ελέγχων στα εσωτερικά σύνορα της Κοινότητας. Τα κράτη μέλη είναι ανάγκη να αναλάβουν δεσμεύσεις για την κατάργηση των συνοριακών ελέγχων για την επιβολή τελωνειακών δασμών και για λόγους που αφορούν την ασφάλεια ή έχουν φυτογυινονομικό χαρακτήρα. Θα πρέπει να υπάρχει μία αμοιβαία αναγνώριση των ελέγχων που έχουν διενεργηθεί στο κράτος από το οποίο προέρχονται τα εμπορεύματα.

3. Οι εργασίες που εκτελούνται

3.1. Οι αρτηρίες που θα δημιουργηθούν πρέπει να πληρούν δύο βασικές προϋποθέσεις: κατά πρώτον, να είναι εμπορικά ελκυστικές από την άποψη των πρακτόρων διαμετοκόμισης και, κατά δεύτερον, να διαθέτουν επαρκή δυναμικότητα. Η διαπίστωση αυτή οδηγεί στο συμπέρασμα ότι οι αρτηρίες πρόκειται μάλλον να συγκεντρωθούν στους κύριους διαδρομικούς διεθνών μεταφορών οι οποίοι χρησιμοποιούνται σήμερα τόσο από τους σιδηροδρομικούς οργανισμούς όσο και από τις επιχειρήσεις που εκτελούν οδικές μεταφορές.

3.2. Εξετάζεται η χρησιμοποίηση διαφόρων διαδρομών για τη δημιουργία αρτηριών που θα λειτουργήσουν ως πρότυπα. Οι υπουργοί μεταφορών των Κάτω Χωρών, της Γερμανίας, της Αυστρίας, της Ελβετίας και της Ιταλίας συμφώνησαν τη δημιουργία αρτηριών στις κάτωθι διαδρομές:

- (α) Ρότερνταμ - Ruhr/Rhin - Βασιλεία - Μιλάνο - Γένοβα - Gioia Tauro (Νότια Ιταλία)·
- (β) Αμβούργο/Βρέμη - Νυρεμβέργη - Μόναχο - Ίνσμπρουκ - Brenner - Βερόνα - Μπρίντεζι (ακτές της Αδριατικής)·
- (γ) Ρότερνταμ/Αμβούργο/Βρέμη - Νυρεμβέργη - Passau - Βιέννη.

Στις εν λόγω πρότυπες αρτηρίες Βορρά/Νότου θα συμπεριληφθεί και το σιδηροδρομικό δίκτυο των σκανδιναβικών χωρών.

Μεταξύ των αρτηριών που έχουν προταθεί σημειώνονται οι ακόλουθες:

- (δ) Λονδίνο-Sopron (Ουγγαρία), με το Sopron ως σημαντικό κέντρο διαμετοκόμισης για τη Δυτική και Ανατολική Ευρώπη·
- (ε) Wolfsburg (Γερμανία) - Βαρκελώνη·
- (στ) Muizen (Αμβέρσα) - Λουξεμβούργο - Λυών.

(1) Οδηγία 95/18/EK του Συμβουλίου της 19ης Ιουνίου 1995, σχετικά με τις άδειες σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις (ΕΕ L 143 της 27.6.1995, σ. 70). Γνωμοδότηση της ΟΚΕ επί της πρότασης της Επιτροπής: ΕΕ C 393 της 31.12.1994, σ. 56.

(2) Οδηγία 95/19/EK του Συμβουλίου της 19.6.1995, για τη χορήγηση δικαιώματος χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής και τη χρέωση τελών υποδομής (ΕΕ L 143 της 27.6.1995, σ. 75). Γνωμοδότηση της ΟΚΕ επί του εγγράφου της Επιτροπής: ΕΕ C 393 της 31.12.1994, σ. 56.

Οι πρώτες αρτηρίες που αναμένεται να τεθούν σε λειτουργία το 1998 θα είναι μάλλον αυτές που αναφέρονται στις περιπτώσεις (α), (β), (γ) και (στ) που αναφέρονται ανωτέρω.

3.3. Στα τέλη του 1996 η Επιτροπή προέβη στη σύσταση ομάδας υψηλού επιπέδου με τη συμμετοχή των προσωπικών εκπροσώπων των υπουργών μεταφορών. Η ομάδα διαδραμάτισε σημαντικό ρόλο κατά την ανάπτυξη της ιδέας της δημιουργίας αρτηριών μεταφοράς και συμμετέχει ενεργώς στις συζητήσεις που αφορούν συγκεκριμένα πρότυπα προγράμματα.

3.4. Η Ομοσπονδία Ευρωπαϊκών Σιδηροδρόμων (CER) εκπροσωπεί τους σιδηροδρομικούς οργανισμούς της Ευρωπαϊκής Ένωσης, της Νορβηγίας και της Ελβετίας. Η CER προέβη στη σύσταση ορισμένων ομάδων εργασίας, οι οποίες πρόκειται να εξετάσουν πρακτικά προβλήματα που προκύπτουν από τη δημιουργία αρτηριών και διενεργούν τακτικές διαβουλεύσεις με την ομάδα υψηλού επιπέδου και την Επιτροπή. Προκειμένου να προσδιορίσει το είδος των τεχνικών προβλημάτων που πρέπει να αντιμετωπιστούν και να κατανοήσει τη λειτουργία των αρτηριών, η CER πραγματοποίησε προσομοίωση δύο διαδρομών από τις χώρες Μπενελούξ στην Ιταλία. Τα αποτελέσματα παρουσιάζονται στην έκθεση με τίτλο «Ευρωπαϊκές σιδηροδρομικές αρτηρίες μεταφοράς εμπορευμάτων: πρόταση στην Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων» (που δημοσιεύθηκε τον Απρίλιο του 1997).

3.5. Στις πρακτικές εργασίες για τη μελλοντική ανάπτυξη αρτηριών συμμετείχαν και άλλοι οργανισμοί. Το ευρωπαϊκό συμβούλιο πρακτόρων διαμετοκόμισης κατέθεσε στην Επιτροπή, τον Απρίλιο του 1997, έγγραφο με τίτλο «Developing Successful Rail Freight Freeways: A Shippers' Framework». Η ομάδα μεταφορών και διοικητικής μέριμνας, που εκπροσωπεί ορισμένες από τις μεγαλύτερες ευρωπαϊκές κατασκευαστικές και μεταφορικές εταιρείες, μελέτησε πιθανές διαδρομές για την κατασκευή αρτηριών.

4. Γενικές παρατηρήσεις

4.1. Επιβάλλεται να επέλθουν ριζικές αλλαγές στον τρόπο με τον οποίο λειτουργεί η ευρωπαϊκή αγορά στον κλάδο των σιδηροδρομικών μεταφορών, ιδιαίτερος όσον αφορά τη διασυνοριακή κυκλοφορία. Για το λόγο αυτό, η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή επικροτεί την παρουσίαση της ανακοίνωσης της Επιτροπής και θεωρεί ότι η δημιουργία αρτηριών θα αποτελέσει ένα σημαντικό βήμα προς την αναζωογόνηση των ευρωπαϊκών σιδηροδρόμων.

4.2. Στη γνωμοδότηση που εξέδωσε σχετικά με το Λευκό Βιβλίο για τη στρατηγική ανασυγκρότησης των κοινοτικών σιδηροδρόμων, η ΟΚΕ τονίζει ότι «επειδή η κατάσταση είναι εξαιρετικά δύσκολη, επιβάλλεται να αναληφθεί αμέσως δράση» και «σε γενικές γραμμές η ΟΚΕ υποστηρίζει τη δημιουργία αρτηριών»⁽¹⁾.

4.3. Η δημιουργία αρτηριών έχει εθελούσιο χαρακτήρα. Κατά συνέπεια η ΟΚΕ τονίζει ότι η επιτυχία των αρτηριών εξαρτάται σε τελευταία ανάλυση από:

- τη βούληση των κρατών μελών και των εθνικών οργανισμών διαχείρισης υποδομών να προσφέρουν τη συνεργασία τους για τη δημιουργία αρτηριών·

- τη δυνατότητα των σιδηροδρομικών οργανισμών να ανταποκριθούν στις ανάγκες των χρηστών· και

- τη διάθεση των κρατών μελών να προσφέρουν στους σιδηροδρομικούς οργανισμούς τις απαραίτητες διοικητικές ελευθερίες.

4.4. Από το πρακτικό έργο που εκτελείται, η ΟΚΕ διαπιστώνει ότι οι αρτηρίες θα μπορούσαν να τεθούν σε λειτουργία από τις αρχές του 1998. Αυτό οφείλεται στο μοναδικό χαρακτήρα του όλου εγχειρήματος δεδομένου ότι:

- δεν απαιτούνται τροποποιήσεις της κοινοτικής νομοθεσίας·

- δεν είναι απαραίτητο να γίνουν άμεσες επενδύσεις στον τομέα των υποδομών, δεδομένου ότι θα χρησιμοποιηθούν οι διαθέσιμες υποδομές·

- δεν χρειάζεται να γίνουν αμέσως επενδύσεις και τροχιαίο υλικό ή σε εξοπλισμό, δεδομένου ότι θα χρησιμοποιηθούν τα διαθέσιμα μέσα·

- τα τρένα θα εξακολουθούν να διακινούνται με βάση τις υφιστάμενες διαδικασίες, οι οποίες θα απλοποιούνται όπου αυτό είναι εύκολο.

4.5. Το ενιαίο διοικητικό πλαίσιο της οδηγίας 91/440⁽²⁾, 95/18 και 95/19 έχει ως στόχο να προσδώσει περισσότερο εμπορικό χαρακτήρα στις σιδηροδρομικές μεταφορές εμπορευμάτων στην Ευρώπη. Κατά συνέπεια, η ΟΚΕ αναγνωρίζει ότι η δημιουργία αρτηριών δεν αποτελεί καθεαυτή νέο μέτρο για την απελευθέρωση της αγοράς. Πρόκειται μάλλον για μία πραγματιστική προσέγγιση για τη διασύνδεση των εθνικών σιδηροδρομικών δικτύων μεταφοράς εμπορευμάτων, με στόχο τη δημιουργία διευρωπαϊκών δικτύων.

4.6. Στην οδηγία 91/440 καθορίζονται τα δικαιώματα πρόσβασης στις σιδηροδρομικές υποδομές της Κοινότητας και στις άλλες δύο οδηγίες ορίζονται προϋποθέσεις για τη χορήγηση άδειας λειτουργίας σε σιδηροδρομικούς οργανισμούς (95/18), για την κατανομή δυναμικότητας καθώς και τον καταλογισμό τελών για τη χρήση των υποδομών (95/19). Οι οδηγίες αυτές δεν έχουν ενσωματωθεί ακόμη ολοκληρωτικά στην εθνική νομοθεσία. Πρόκειται για ένα πρόβλημα το οποίο δεν αφορά τόσο τις σιδηροδρομικές μεταφορές, αλλά περισσότερο τις αρτηρίες. Μέχρι τις 20 Οκτωβρίου 1997, η Ισπανία, το Λουξεμβούργο και η Ιταλία δεν είχαν γνωστοποιήσει ακόμη την εφαρμογή του άρθρου 10 στην οδηγία 91/440 (όσον αφορά τις οδηγίες 95/18 και 95/19 έως τις 20 Οκτωβρίου 1997 οι μόνες χώρες που ειδοποίησαν την Επιτροπή ότι είχαν ενσωματώσει πλήρως ή εν μέρει στη νομοθεσία τους τις διατάξεις των οδηγιών αυτών ήταν η Αυστρία, η Δανία, η Φινλανδία, η Γερμανία και η Σουηδία. Ωστόσο, οι οδηγίες θα έπρεπε να έχουν ενσωματωθεί στη νομοθεσία των κρατών μελών το αργότερο έως τις 27 Ιουνίου 1997. Η κατάσταση αυτή είναι απαράδεκτη και, για το λόγο αυτό, η ΟΚΕ καλεί επείγοντως τα κράτη μέλη να εφαρμόσουν αμέσως τις διατάξεις των εν λόγω τριών οδηγιών. Δεν επιτρέπεται να τεθεί σε κίνδυνο η επιτυχία των αρτηριών, επειδή τα κράτη μέλη δεν διαθέτουν το απαραίτητο νομοθετικό περίγραμμα. Στην ύστατη περίπτωση, η

⁽¹⁾ COM(96)421 τελικό· Γνωμοδότηση της ΟΚΕ: ΕΕ C 206 της 7.7.1997, σ. 23.

⁽²⁾ Οδηγία 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 29ης Ιουλίου 1991 σχετικά με την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων (ΕΕ L 237 της 24.8.1991, σ. 25). Γνωμοδότηση της ΟΚΕ: ΕΕ C 225 της 10.9.1990, σ. 27.

Επιτροπή θα πρέπει να είναι σε θέση να προσφύγει στη δικαιοσύνη κατά των κρατών μελών τα οποία δεν έχουν ενσωματώσει ακόμη τις οδηγίες αυτές στη νομοθεσία τους.

4.7. Φαίνεται ότι οι οργανισμοί διαχείρισης υποδομών και τα κράτη μέλη άσκησαν πολύ σημαντική επιρροή κατά το στάδιο του σχεδιασμού των αρτηριών. Ακόμη και εάν οι τεχνικές πτυχές των αρτηριών έχουν καθοριστική σημασία, η ΟΚΕ κρίνει ότι πρέπει να αυξηθεί η επιρροή των πρακτόρων διαμετακόμισης και των σιδηροδρομικών οργανισμών στις συζητήσεις που διεξάγονται σήμερα με αντικείμενο την επιλογή διαδρόμων και τη θέσπιση κριτηρίων απόδοσης. Οι παράγοντες αυτοί γνωρίζουν πολύ καλύτερα την κατάσταση που επικρατεί στην αγορά από ό,τι οι οργανισμοί διαχείρισης υποδομών.

4.8. Η ΟΚΕ διαπιστώνει με ικανοποίηση την έγκαιρη έναρξη της λειτουργίας των αρτηριών. Ωστόσο, πρέπει να αναγνωριστεί ότι οι πρώτες αρτηρίες έχουν σχεδιαστεί έτσι ώστε να περιοριστούν κατά κύριο λόγο στις σημερινές σιδηροδρομικές μεταφορές. Όσον αφορά τις υφιστάμενες διαδρομές, το πρόβλημα είναι να περιοριστεί ο χρόνος ταξιδιού και να βελτιωθεί η έγκαιρη άφιξη και αναχώρηση των σιδηροδρόμων. Αυτό είναι το πρώτο βήμα της δημιουργίας των αρτηριών, στη συνέχεια όμως πρέπει να αυξηθεί το μερίδιο που κατέχουν στην αγορά οι σιδηρόδρομοι. Οι σιδηροδρομικοί οργανισμοί πρέπει να καταρτίσουν επιχειρησιακά προγράμματα, στα οποία θα ορίζουν στόχους σε στενή συνεργασία με τους παλαιούς και τους νέους πελάτες τους. Επίσης, είναι απαραίτητο να αποδείξουν ότι προσφέρουν καλύτερη υπηρεσία στους πελάτες.

4.9. Αναφορικά με το προηγούμενο σημείο, η ΟΚΕ σημειώνει ότι στο έγγραφο της Επιτροπής δεν εξετάζεται σχεδόν καθόλου το θέμα των μελλοντικών αγορών για τις αρτηρίες. Από την άποψη αυτή, η ΟΚΕ κρίνει ότι η ανάπτυξη των αρτηριών πρέπει οπωσδήποτε να ανταποκρίνεται στις ανάγκες των πελατών που χρησιμοποιούν το συμβατικό δίκτυο σιδηροδρομικών μεταφορών. Η περίπτωση αυτή φαίνεται να παρουσιάζει λιγότερο ενδιαφέρον από τις σχεδιασμένες μεταφορές· ωστόσο, οι συμβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές καλύπτουν το μεγαλύτερο μέρος της αγοράς, έτσι και εάν το μερίδιό τους παρουσιάζει πτωτική τάση. Μετά τη διαπίστωση αυτή, οι σιδηροδρομικοί οργανισμοί πρέπει να προσελκύσουν νέους πελάτες, για παράδειγμα, με την ανάπτυξη αποτελεσματικών συστημάτων συνδυασμένων μεταφορών. Οι πελάτες θεωρούν τις οδικές μεταφορές ως το σημείο αναφοράς ως προς τη μεταφορά εμπορευμάτων στην Ευρώπη. Οι πράκτορες διαμετακόμισης δεν είναι προκατειλημμένοι όσον αφορά την επιλογή του μέσου μεταφοράς, ωστόσο πρέπει να πειστούν ότι οι σιδηρόδρομοι είναι σε θέση να προσφέρουν τις απαιτούμενες υπηρεσίες από πλευράς τιμής, αξιοπιστίας και ταχύτητας.

4.10. Η πιθανότητα να αυξηθεί σημαντικά ο όγκος των εμπορευμάτων και ο αριθμός των τρένων που διέρχονται από μεμονωμένες γραμμές θέτει το ερώτημα: πόση δυναμικότητα παραμένει ανεκμετάλλευτη στους κύριους σιδηροδρομικούς διαδρόμους; Κατά την άποψη της ΟΚΕ, επιβάλλεται να υπάρξει συνεργασία μεταξύ των εθνικών οργανισμών διαχείρισης υποδομών και του κέντρου επιχειρήσεων, προκειμένου να καταβληθεί κάθε δυνατή προσπάθεια για τον προοδιστικό του σιδηροδρομικού μεταφορικού δυναμικού που παραμένει ανεκμετάλλευτο, να περιοριστεί το πρόβλημα της συμφόρησης και να επιλυθούν τυχόν συγκρούσεις όσον αφορά τη ζήτηση σιδηροδρομικών διαδρομών για τη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων. Πρέπει να εξεταστεί η δυνατότητα δημιουργίας διαφόρων παραλλήλων αρτηριών Βορρά-Νότου και Δύσης-

Ανατολής, της χρησιμοποίησης μεγαλύτερων συρμών, της βελτίωσης της αποδοτικότητας των συστημάτων ελέγχου της κυκλοφορίας και της επίτευξης μεγαλύτερης διαλειτουργικότητας. Αργά ή γρήγορα, με την αύξηση της ζήτησης στον χώρο των σιδηροδρομικών αρτηριών, θα χρειαστεί να πραγματοποιηθούν επενδύσεις για τη δημιουργία νέων και βελτιωμένων σιδηροδρομικών υποδομών. Θα ήταν σκόπιμο να διευκρινιστεί τότε θα παρουσιαστεί η κατάσταση αυτή, προκειμένου να επιτραπεί στους οργανισμούς διαχείρισης υποδομών και στους σιδηροδρομικούς οργανισμούς να σχεδιάσουν τις μελλοντικές τους επενδύσεις.

4.11. Σε πολλές περιπτώσεις, μία αρτηρία θα αποτελεί κρίκο μιας αλυσίδας συνδυασμένων μεταφορών (οδικές/σιδηροδρομικές· θαλάσσιες/σιδηροδρομικές). Σε πολλές περιπτώσεις, οι τερματικοί σταθμοί αποτελούν τον ασθενή κρίκο των συστημάτων συνδυασμένων μεταφορών και μπορούν να οδηγήσουν σε σημαντική αύξηση του κόστους της παροχής υπηρεσιών μεταφοράς «από πόρτα σε πόρτα», λόγω καθυστερήσεων που θα μπορούσαν να αποφευχθούν. Κατά τη γνώμη της ΟΚΕ, η Επιτροπή δεν δίνει αρκετή έμφαση στην ανακοίνωσή της στον καθοριστικό ρόλο που διαδραματίζουν οι τερματικοί σταθμοί όσον αφορά την επιτυχία της ανάπτυξης ενός συστήματος αρτηριών για τη σιδηροδρομική μεταφορά εμπορευμάτων. Η βελτίωση των σιδηροδρομικών διαδρόμων (των χρονοδιαγραμμάτων) είναι μεν αναγκαία αλλά όχι και ικανός όρος για τη βελτίωση της λειτουργίας του συστήματος των συνδυασμένων μεταφορών. Για τον λόγο αυτό η ΟΚΕ κρίνει ότι είναι απαραίτητο να υπάρξει συνεργασία μεταξύ των οργανισμών διαχείρισης υποδομών, των σιδηροδρομικών οργανισμών και των φορτωτών για την ανάπτυξη αποτελεσματικών και αποδοτικών τερματικών σταθμών.

4.12. Η Επιτροπή τονίζει ότι οι τερματικοί σταθμοί αρτηριών θα πρέπει να προσφέρουν ίση και ισότιμη πρόσβαση σε όλους τους σιδηροδρομικούς οργανισμούς και τις επιχειρήσεις οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών. Είναι πιθανόν να μην αντιλήφθηκε η Επιτροπή ότι η ελεύθερη πρόσβαση σε τερματικούς σταθμούς μεταφοράς αποτελεί περίπλοκη υπόθεση λόγω των διαφορών που υφίστανται όσον αφορά τα είδη των τερματικών σταθμών και ιδιοκτησιακό καθεστώς. Κατά συνέπεια, η ΟΚΕ προτείνει να εξεταστεί περαιτέρω το θέμα της ελεύθερης πρόσβασης σε τερματικούς σταθμούς.

4.13. Τις τελευταίες δεκαετίες, η απασχόληση στους ευρωπαϊκούς σιδηροδρόμους παρουσίασε πτώση, κατάσταση η οποία οφείλεται κατά κύριο λόγο στη μείωση του όγκου των μεταφορών και στον ορθολογισμό. Με την προσπάθεια για τη δημιουργία αρτηριών επιδιώκεται η αύξηση της ανταγωνιστικότητας των ευρωπαϊκών σιδηροδρόμων, προκειμένου να αυξηθεί ο όγκος των εμπορευμάτων που μεταφέρονται δια της σιδηροδρομικής οδού παράλληλα με το μερίδιο που κατέχει ο τομέας στην αγορά μεταφορών. Η επιτυχής ανάπτυξη αρτηριών θα οδηγήσει τουλάχιστον στην ανάσχεση των πωτικών τάσεων που παρουσιάζονται στον τομέα της απασχόλησης. Στη γνωμοδότηση που εξέδωσε τον Ιούνιο του 1997, η Μεικτή Επιτροπή Σιδηροδρόμων τονίζει ότι η ανάπτυξη αρτηριών προϋποθέτει την ύπαρξη προσωπικού εκπαιδευμένου στη χρήση διαφόρων ειδών υποδομών και μάλιστα με τρόπο παρόμοιο με τη μέθοδο που εφαρμόστηκε με επιτυχία από τους σιδηροδρομικούς οργανισμούς για την εκπαίδευση του προσωπικού των Thalys και του Eurostar.

4.14. Εφόσον υπάρχει ζήτηση και παρουσιάζονται εμπορικές δυνατότητες, οι αρτηρίες θα πρέπει να επεκταθούν και

πέρα από τα σύνορα της Κοινότητας. Κατά πάσα πιθανότητα, οι περισσότερες δυνατότητες υφίστανται στις διασυνδέσεις με την Ουγγαρία, τη Δημοκρατία της Τσεχίας, την Ελβετία και τη Νορβηγία. Εξαρτάται από τη βούληση της Επιτροπής και των κρατών μελών να διερευνήσουν περαιτέρω με ποιο τρόπο θα μπορούσε να επιτραπεί η πρόσβαση τρίτων χωρών σε ορισμένες πρότυπες αρτηρίες.

5. Ειδικές παρατηρήσεις

5.1. Επιβολή τελών για τη χρήση σιδηροδρομικών υποδομών

5.1.1. Το Συμβούλιο Ευρωπαϊκών Σιδηροδρόμων (CER) εκτιμά ότι τα τέλη χρήσης υποδομών ανέρχονται σε 20 έως 50% της τιμής που καταβάλλεται από τους πελάτες στους σιδηροδρομικούς οργανισμούς. Σε ορισμένες διαδρομές, τα τέλη χρήσης υποδομών μπορεί να είναι τόσο υψηλά, ώστε οι υπηρεσίες που προσφέρονται στις σιδηροδρομικές αρτηρίες να μην ανταγωνιστικές σε σύγκριση με τις οδικές μεταφορές.

5.1.2. Όσον αφορά τον καταλογισμό τελών υφίστανται σημαντικές διαφορές μεταξύ των κρατών μελών. Σε ορισμένα από αυτά οι σιδηροδρομικοί οργανισμοί χρησιμοποιούν απελάως τις διαθέσιμες υποδομές, ενώ σε άλλα — όπως στη Γερμανία — τα τέλη είναι υψηλά.

5.1.3. Βραχυπρόθεσμα, είναι πολύ πιθανό ο καταλογισμός των τελών για τη χρήση αρτηριών να βασιστεί στο υφιστάμενο σύστημα επιβολής τελών για τη χρήση υποδομών. Αυτό σημαίνει ότι τα τέλη θα αντιστοιχούν στο άθροισμα των επιμέρους τελών που επιβάλλονται από κάθε οργανισμό διαχείρισης υποδομών κατά μήκος μιας αρτηρίας.

5.1.4. Κάτω από αυτές τις συνθήκες, η Επιτροπή θεωρεί ότι τα υφιστάμενα συστήματα επιβολής τελών για τη χρήση υποδομών αποτελούν ένα ιδιαίτερα σημαντικό πρόβλημα. Προκειμένου να υπάρξουν ευνοϊκές συνθήκες για τη δημιουργία των αρτηριών πρέπει να αναζητηθούν λύσεις βάσει των ακόλουθων κατευθυντήριων γραμμών:

- α) τα κράτη μέλη πρέπει να εφαρμόζουν τους ίδιους κανόνες επιβολής τελών. Η Επιτροπή διενεργεί επί του παρόντος μελέτη η οποία έχει ως στόχο την εκατέρωθεν προσέγγιση των συστημάτων επιβολής τελών που ισχύουν σήμερα. Η ΟΚΕ καλεί την Επιτροπή να δώσει ύψιστη προτεραιότητα στη μελέτη αυτή και να επιδιώξει τη συμμετοχή όχι μόνο των σιδηροδρομικών οργανισμών αλλά και των πελατών·
- β) η εφαρμογή κοινών κανόνων για την επιβολή τελών δεν αντιστοιχεί στην εναρμόνιση των τελών. Το ύψος των τελών θα πρέπει να αποτελεί αντανάκλαση του σχετικού κόστους·
- γ) τα υψηλά τέλη χρήσης υποδομών που ισχύουν για ορισμένες διαδρομές εγκυμονούν τον κίνδυνο να μην μπορέσουν οι σιδηροδρομικοί οργανισμοί να ανταγωνιστούν με επιτυχία τις οδικές μεταφορές. Κατά την άποψη της ΟΚΕ, τα κράτη μέλη οφείλουν να έχουν επίγνωση της κατάστασης αυτής και να πράξουν αναλόγως·
- δ) τα συστήματα επιβολής τελών χρήσης υποδομών πρέπει να έχουν διαφανή χαρακτήρα και να μην εισάγουν διακρίσεις. Τα τέλη αυτά αποτελούν ένα — σε πολλές περιπτώσεις σημαντικό — μέρος της τιμής που προσφέρουν οι

σιδηροδρομικοί οργανισμοί στους πελάτες τους για τη χρήση των αρτηριών. Η ΟΚΕ είναι της άποψης ότι οι πελάτες πρέπει να γνωρίζουν τη διάρθρωση και των ύψος των τελών χρήσης υποδομών όταν διαπραγματεύονται με τους σιδηροδρομικούς οργανισμούς τις τιμές μεταφοράς.

5.2. Δικαιώματα πρόσβασης

5.2.1. Τα δικαιώματα πρόσβασης που ισχύουν σήμερα όσον αφορά τις σιδηροδρομικές υποδομές ορίζονται στην οδηγία 91/440/ΕΟΚ. Για την περίπτωση σιδηροδρομικών οργανισμών οι οποίοι προσφέρουν διεθνείς υπηρεσίες συνδυασμένων μεταφορών, η οδηγία προσφέρει απόλυτο δικαίωμα πρόσβασης καθώς και το δικαίωμα φορτοεκφόρτωσης εμπορευμάτων (εξαιρείται το cabotage). Για διεθνή συγκροτήματα σιδηροδρομικών οργανισμών τα δικαιώματα πρόσβασης περιορίζονται στα κράτη μέλη στα οποία είναι εγκατεστημένοι, ενώ το ίδιο ισχύει και για το δικαίωμα διαμετακόμισης σε άλλα κράτη μέλη, με εξαίρεση την απαγόρευση που ισχύει για την φορτοεκφόρτωση εμπορευμάτων σε χώρες διαμετακόμισης.

5.2.2. Η ΟΚΕ συμφωνεί με την άποψη της Επιτροπής ότι ιδανικό θα ήταν να έχουν ελεύθερη πρόσβαση στις αρτηρίες όλοι οι σιδηροδρομικοί οργανισμοί της Κοινότητας, οι οποίοι πληρούν τις προϋποθέσεις της οδηγίας 95/18/ΕΚ και 91/440/ΕΟΚ. Με την άποψη αυτή συμφωνούν ορισμένα κράτη μέλη· ωστόσο η ΟΚΕ γνωρίζει ότι υπάρχουν ορισμένα άλλα τα οποία προτιμούν μια περισσότερο προσεκτική προσέγγιση.

5.2.3. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι είναι ιδιαίτερα σημαντικό οι οργανισμοί να έχουν τη δυνατότητα να δραστηριοποιούνται σε ένα κράτος μέλος άλλο από αυτό στο οποίο έχουν λάβει άδεια λειτουργίας και να προσφέρουν υπηρεσίες από και προς το δεύτερο κράτος μέλος χωρίς να είναι υποχρεωμένοι να συνάψουν μια κλασική σύμβαση συνεργασίας με έναν σιδηροδρομικό οργανισμό από το κράτος αυτό. Αν είναι απαραίτητο να διατίθενται μηχανές αμαξοστοιχιών και μηχανοδηγοί, αυτό θα μπορούσε να γίνεται με τη σύναψη κανονικών εμπορικών συμβάσεων μεταξύ δύο οργανισμών. Η ΟΚΕ υποστηρίζει τις εν λόγω προτάσεις της Επιτροπής.

5.3. Αρτηρίες και νομοθεσία περί ανταγωνισμού

5.3.1. Το έγγραφο της Επιτροπής είναι κάπως ασαφές όσον αφορά το ερώτημα κατά πόσο οι συμφωνίες για την καθιέρωση κέντρων επιχειρήσεων και τη συνεργασία σιδηροδρομικών οργανισμών στις αρτηρίες εμπίπτουν στις απαγορεύσεις του άρθρου 85, παράγραφος 1 της Συνθήκης ΕΟΚ. Εάν ληφθεί υπόψη η πολυπλοκότητα των κοινοτικών κανόνων περί ανταγωνισμού, αυτό είναι κατανοητό.

5.3.2. Όσον αφορά την εκτίμηση των τρόπων με τους οποίους επηρεάζεται ο ανταγωνισμός, η ΟΚΕ κρίνει ότι πρέπει να γίνει σαφής διάκριση των συμφωνιών που απαιτούνται για τη δημιουργία κέντρων επιχειρήσεων και των συμφωνιών που συνάπτονται μεταξύ σιδηροδρομικών οργανισμών.

5.3.3. Όσον αφορά το πρώτο είδος συμφωνιών, πρέπει να θεωρηθεί ότι η στενή συνεργασία των οργανισμών διαχείρισης υποδομών αποτελεί απαραίτητο συστατικό του συστήματος αρτηριών. Χωρίς συμφωνίες σχετικά με τον συνδυασμό, την κατανομή και τη λειτουργία διασυνδριακών σιδηροδρομικών διαδρόμων δεν πρόκειται να

υπάρξουν αρτηρίες. Επιπλέον, οι οργανισμοί διαχείρισης υποδομών δεν ανταγωνίζονται οι μόνους δε στα πλαίσια της αγοράς. Κατά την άποψη της ΟΚΕ, οι συμφωνίες που συνάπτονται μεταξύ των οργανισμών διαχείρισης υποδομών με στόχο τη δημιουργία και τη λειτουργία αρτηριών δεν θα εμπέσουν στις διατάξεις του άρθρου 85, παράγραφος 1.

5.3.4. Όσον αφορά το δεύτερο είδος συνεργασίας, η κατάσταση διαφέρει σε σχέση με τον ανταγωνισμό. Οι σιδηροδρομικοί οργανισμοί λειτουργούν σε μία αγορά και θα μπορούσαν να προβούν στον συνδυασμό συμφωνιών τεχνικού και εμπορικού χαρακτήρα. Το ερώτημα κατά πόσο αυτό το είδος συνεργασίας θα οδηγήσει στην αποφυγή, τον περιορισμό ή τη στρέβλωση του ανταγωνισμού στα πλαίσια της ενιαίας αγοράς θα πρέπει να απαντηθεί αφού αξιολογηθεί κάθε μεμονωμένη περίπτωση. Η ΟΚΕ κρίνει ότι είναι πιθανό να ισχύουν σε πολλές περιπτώσεις οι διατάξεις του άρθρου 85, παράγραφος 3, με αποτέλεσμα να υπάρξουν μεμονωμένες εξαιρέσεις. Από την άποψη αυτή, ο ορισμός της αντίστοιχης αγοράς έχει ουσιαστική σημασία.

6. Περίληψη και συμπεράσματα

6.1. Ο εθνοκεντρισμός των ευρωπαϊκών σιδηροδρόμων τους δημιουργεί προβλήματα στις διασυνοριακές μεταφορές εμπορευμάτων. Μέχρι ένα ορισμένο βαθμό δεν υπάρχει η απαιτούμενη τεχνική διαλειτουργικότητα. Σε πολλές περιπτώσεις, τα διεθνή χρονοδιαγράμματα δεν μπορούν εύκολα να εναρμονιστούν με τις απαιτήσεις των εθνικών χρονοδιαγραμμάτων. Συχνά, κατά την παραχώρηση διαδρομών δίνεται χαμηλή προτεραιότητα στη μεταφορά εμπορευμάτων. Υπάρχουν σιδηροδρομικοί οργανισμοί που δεν δείχνουν αρκετό ενδιαφέρον για τις διεθνείς μεταφορές.

6.2. Είναι απαραίτητο να αλλάξει ριζικά ο τρόπος λειτουργίας των ευρωπαϊκών αγορών σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων, ιδιαιτέρως όσον αφορά την περίπτωση των διασυνοριακών μεταφορών. Για το λόγο αυτό, η ΟΚΕ επικροτεί την ανακοίνωση της Επιτροπής για τις διευρωπαϊκές σιδηροδρομικές αρτηρίες μεταφοράς. Η δημιουργία αρτηριών θα αποτελέσει ένα σημαντικό βήμα προς την αναζωογόνηση των ευρωπαϊκών σιδηροδρόμων. Επιπλέον, οι αρτηρίες θα προσφέρουν σημαντικές δυνατότητες για την αύξηση της αποτελεσματικότητας και της ανταγωνιστικότητας των σιδηροδρόμων.

6.3. Δεδομένου ότι οι αρτηρίες αποτελούν ένα εθελούσιο εγχείρημα, η ΟΚΕ υπογραμμίζει ότι η επιτυχία τους εξαρτάται σε τελευταία ανάλυση από:

- τη βούληση των κρατών μελών και των εθνικών φορέων διαχείρισης υποδομών να αλληλοσυνεργαστούν
- τη δυνατότητα των σιδηροδρομικών οργανισμών να ανταποκριθούν στις ανάγκες των πελατών και
- την ετοιμότητα των κρατών μελών να παράσχουν στους σιδηροδρομικούς οργανισμούς τη διοικητική ελευθερία που χρειάζονται.

6.4. Το νέο ρυθμιστικό πλαίσιο για τις σιδηροδρομικές μεταφορές στην Ευρώπη, το οποίο περιγράφεται στις οδηγίες 91/440/ΕΟΚ, 95/18/ΕΚ και 95/19/ΕΚ, έχει χαραχθεί προκειμένου να δοθεί μια περισσότερο εμπορική ώθηση στις σιδηροδρομικές μεταφορές. Οι οδηγίες αυτές δεν

έχουν ενσωματωθεί ακόμη πλήρως στην εθνική νομοθεσία. Η κατάσταση είναι απαράδεκτη και η ΟΚΕ καλεί, κατά συνέπεια, τα κράτη μέλη που δεν έχουν συμμορφωθεί να προχωρήσουν αμέσως στην εφαρμογή των τριών αυτών οδηγιών. Δεν επιτρέπεται να τεθεί σε κίνδυνο η επιτυχία των αρτηριών, επειδή δεν υπάρχει το απαραίτητο νομοθετικό περιβάλλον στα κράτη μέλη. Στην ύστατη περίπτωση, η Επιτροπή πρέπει να προσφύγει στη δικαιοσύνη κατά των κρατών μελών τα οποία δεν έχουν ακόμη ενσωματώσει στη νομοθεσία τους τις διατάξεις των οδηγιών αυτών.

6.5. Οι πρώτες αρτηρίες (που θα λειτουργήσουν το 1998) έχουν σχεδιαστεί κατά τέτοιο τρόπο ώστε να στηριχθούν κυρίως στο υφιστάμενο δίκτυο σιδηροδρομικών μεταφορών, γεγονός το οποίο πρέπει να συνοδεύεται από τον περιορισμό της διάρκειας των διαδρομών και τη βελτίωση της ακρίβειας των αφίξεων και των αναχωρήσεων σε σχέση με το παρελθόν. Το επόμενο βήμα των σιδηροδρομικών οργανισμών θα πρέπει να είναι η προσέλκυση νέων πελατών και η αύξηση του μεριδίου της αγοράς που κατέχουν. Από την άποψη αυτή σημειώνεται ότι οι χρήστες θεωρούν ότι οι οδικές μεταφορές είναι το κυριότερο μέσο μεταφοράς στην Ευρώπη. Για το λόγο αυτό, πρέπει να πιστούν ότι οι σιδηροδρομικοί μπορούν να προσφέρουν τις υπηρεσίες που απαιτούν όσον αφορά τη τιμή, την αξιοπιστία και τη ταχύτητα.

6.6. Σε πολλές περιπτώσεις, το αδύνατο σημείο των συστημάτων συνδυασμένων μεταφορών (οδικών/σιδηροδρομικών, θαλάσσιων-πλωτών/σιδηροδρομικών) είναι οι τερματικοί σταθμοί, οι οποίοι μπορούν να οδηγήσουν σε σημαντική αύξηση του κόστους της μεταφοράς από «πύρτα σε πύρτα». Κατά την άποψη της ΟΚΕ, η Επιτροπή δεν έχει τονίσει επαρκώς τον καθοριστικό ρόλο που διαδραματίζουν οι τερματικοί σταθμοί για την επιτυχή ανάπτυξη των σιδηροδρομικών αρτηριών μεταφοράς, ενώ το ίδιο ισχύει ιδιαιτέρως και για το πρόβλημα της ελεύθερης πρόσβασης, δεδομένου ότι υπάρχουν διάφορες μορφές ιδιοκτησίας τερματικών σταθμών.

6.7. Τις τελευταίες δεκαετίες έχει παρατηρηθεί μείωση της απασχόλησης στον κλάδο των ευρωπαϊκών σιδηροδρόμων. Η επιτυχής ανάπτυξη των αρτηριών θα οδηγήσει τουλάχιστον στην ανάσχεση της πτωτικής τάσης που παρουσιάζει η απασχόληση, δεδομένου ότι ο στόχος του όλου εγχειρήματος των αρτηριών είναι να βελτιωθεί η ανταγωνιστικότητα των σιδηροδρομικών μεταφορών, προκειμένου να αυξηθεί και ο όγκος τους.

6.8. Τα συστήματα επιβολής τελών που ισχύουν σε κάθε κράτος μέλος για τη χρήση σιδηροδρομικών υποδομών διαφέρουν σημαντικά, πράγμα το οποίο, κατά την άποψη της ΟΚΕ, δημιουργεί ένα πάρα πολύ σοβαρό πρόβλημα για την ανάπτυξη των αρτηριών. Κατά συνέπεια, η ΟΚΕ καλεί την Επιτροπή να δώσει τη μεγαλύτερη δυνατή προτεραιότητα στην ολοκλήρωση της μελέτης που διεξάγει επί του παρόντος με αντικείμενο την καθιέρωση κοινών κανόνων επιβολής τελών. Τα συστήματα επιβολής τελών για τη χρήση υποδομών πρέπει να είναι διαφανή, να είναι ανάλογα του κόστους και να μην εισάγουν διακρίσεις. Η ΟΚΕ εκφράζει τη λύπη της διότι τα υψηλά τέλη που επιβάλλονται για τη χρήση υποδομών σε ορισμένες διαδρομές δημιουργούν τον κίνδυνο να μην κατορθώσουν οι σιδηροδρομικοί οργανισμοί να ανταγωνιστούν με επιτυχία με άλλους τύπους μεταφορών.

6.9. Η λειτουργία των αρτηριών προϋποθέτει τη σύναψη συμφωνιών συνεργασίας μεταξύ των φορέων διαχείρισης

υποδομών, και ενδέχεται να συμπεριλάβει και τη συνεργασία μεταξύ σιδηροδρομικών οργανισμών. Η ΟΚΕ είναι της άποψης ότι πρέπει να γίνει μια σαφής διάκριση μεταξύ συμφωνιών που απαιτούνται για τη δημιουργία ενός κέντρου επιχειρήσεων και συμφωνιών που συνάπτονται μεταξύ σιδηροδρομικών οργανισμών. Κατά τη γνώμη της ΟΚΕ το πρώτο είδος συμφωνιών δεν είναι σκόπιμο να συμπεριληφθεί στην απαγόρευση του άρθρου 85 παράγρα-

φος 1 της Συνθήκης περί ιδρύσεως των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων. Όσον αφορά τη συνεργασία μεταξύ σιδηροδρομικών οργανισμών, η κατάσταση είναι διαφορετική σε σχέση με τον ανταγωνισμό. Το ερώτημα εάν και κατά πόσο αυτό το είδος συνεργασίας θα παρεμποδίσει, θα περιορίσει ή θα στρεβλώσει τον ανταγωνισμό στους κόλπους της Ενιαίας Αγοράς θα πρέπει να κριθεί για κάθε μεμονωμένη περίπτωση.

Βρυξέλλες, 28 Ιανουαρίου 1998.

Ο Πρόεδρος

της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής

Tom JENKINS

Γνωμοδότηση της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για την «Πρόταση κανονισμού (ΕΚ) του Συμβουλίου που τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2299/89 του Συμβουλίου σχετικά με έναν κώδικα συμπεριφοράς για τα ηλεκτρονικά συστήματα κράτησης θέσεων (ΗΣΚ)»⁽¹⁾

(98/C 95/07)

Στις 5 Αυγούστου 1997, και σύμφωνα με το άρθρο 75 της Συνθήκης περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, το Συμβούλιο αποφάσισε να ζητήσει τη γνωμοδότηση της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για την ανωτέρω πρόταση.

Το τμήμα μεταφορών και επικοινωνιών, στο οποίο ανατέθηκε η προετοιμασία των σχετικών εργασιών της ΟΚΕ, υιοθέτησε τη γνωμοδότησή του στις 19 Ιανουαρίου 1998 με βάση την εισηγητική έκθεση του κ. Moreland.

Κατά την 351η σύνοδο ολομέλειάς της της 28ης και 29ης Ιανουαρίου 1998 (συνεδρίαση της 28ης Ιανουαρίου), η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή υιοθέτησε με 112 ψήφους υπέρ, 2 ψήφους κατά και 3 αποχές την ακόλουθη γνωμοδότηση.

1. Εισαγωγή

1.1. Τα ηλεκτρονικά συστήματα κράτησης θέσεων (ΗΣΚ) των αεροπορικών εταιρειών είναι εξαιρετικά ισχυρά εμπορικά όργανα. Παρέχουν στους ταξιδιωτικούς πράκτορες πρόσβαση στα δρομολόγια, τους ναύλους κ.λπ. της μεγάλης πλειοψηφίας των τακτικών αερογραμμών σε όλο τον κόσμο. Οι κρατήσεις, ακόμη και για δρομολόγια σε μακρινούς τόπους, μπορούν να επιβεβαιωθούν αυτοστιγμεί και τα εισιτήρια να τιμολογηθούν και να εκδοθούν. Τα ΗΣΚ έχουν παράσχει αναμφίβολα σημαντικά οφέλη στους αερομεταφορείς, στους ταξιδιωτικούς πράκτορες και στους καταναλωτές.

1.2. Ωστόσο, τα ΗΣΚ έχουν δώσει επίσης λαβή για καταχρήσεις. Τα σύγχρονα ΗΣΚ αναπτύχθηκαν αρχικά στις ΗΠΑ από μεμονωμένες εταιρείες. Σε όλες τις περιπτώσεις μεροληπτύσαν υπέρ της ιδιοκτησίας εταιρείας. Λόγω των επιπτώσεων αυτής της μεροληψίας στον θεμιτό ανταγωνισμό, η κυβέρνηση

των ΗΠΑ θέσπισε το 1984 διατάξεις για τη χρήση των ΗΣΚ. Η ΕΕ την ακολούθησε το 1989 με δικούς της, πιο αναλυτικούς κανόνες⁽²⁾, οι οποίοι αναθεωρήθηκαν το 1993⁽³⁾.

1.3. Η ρύθμιση των ΗΣΚ υπήρξε επιτυχία. Δεν υφίσταται πλέον η αρχική μεροληψία, που προξενούσε τόση ανησυχία, ιδίως στις μικρότερες αεροπορικές εταιρείες. Πολλοί μεγάλοι αερομεταφορείς δεν βρίσουν πλέον κανένα όφελος στην κατοχή μεριδίων ΗΣΚ και έχουν πουλήσει το σύνολο ή μέρος των

⁽²⁾ Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2299/89 του Συμβουλίου σχετικά με έναν κώδικα συμπεριφοράς για τα ηλεκτρονικά συστήματα κράτησης θέσεων (ΕΕ L 220 της 29.7.1989, σ. 1). Γνωμοδότηση ΟΚΕ: ΕΕ C 56 της 6.3.1989, σ. 32.

⁽³⁾ Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3089/93 του Συμβουλίου της 29ης Οκτωβρίου 1993 που τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2299/89 σχετικά με έναν κώδικα συμπεριφοράς για τα ηλεκτρονικά συστήματα κράτησης θέσεων (ΕΕ L 278 της 11.11.1993, σ. 1) Γνωμοδότηση ΟΚΕ: ΕΕ C 108 της 19.4.1993, σ. 16.

⁽¹⁾ ΕΕ C 267 της 3.9.1997, σ. 67.