

EL

EL

EL



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 18.10.2007
COM(2007) 608 τελικό

**ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΣΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ
ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ**

Προς σιδηροδρομικό δίκτυο εμπορευματικής προτεραιότητας

{SEC(2007) 1322}
{SEC(2007) 1324}
{SEC(2007) 1325}

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΣΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ

Προς σιδηροδρομικό δίκτυο εμπορευματικής προτεραιότητας

1. ΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

1.1 Χαμηλό μερίδιο αγοράς αλλά και ευκαιρίες για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές

Οι εμπορευματικές μεταφορές σημείωσαν αύξηση των επιδόσεων τους κατά 2,8% ετησίως μεταξύ των ετών 1995 και 2005, υψηλότερη από την αύξηση του ΑΕΠ κατά το ίδιο χρονικό διάστημα. Οι τεχνικές των μεταφορών (υποδομές και οχήματα) εξελίχθηκαν σημαντικά, όπως και η στάση των αποστολέων, που γίνονται συνεχώς περισσότερο απαιτητικοί έναντι των μεταφορέων. Το μερίδιο αγοράς των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών επί του συνόλου όλων των τρόπων μεταφοράς δεν έπαυσε να μειώνεται μέχρι να σταθεροποιηθεί από το έτος 2005¹ γύρω στο 10%, το χαμηλότερο επίπεδό του από το έτος 1945 (βλ. Παράρτημα Ι²).

Σήμερα στις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές παρατηρούνται κάποιες δυσκολίες οι οποίες εξηγούν εν μέρει την αδυναμία τους να αυξήσουν το μερίδιο που κατέχουν στην αγορά. Οι δυσκολίες αφορούν κατά κύριο λόγο την αξιοπιστία, τις διαθέσιμες μεταφορικές ικανότητες, τη διαχείριση των πληροφοριών, τη μέση ταχύτητα καθώς και την ευελιξία.

Φαίνεται πάντως ότι παρουσιάζονται νέες ευκαιρίες. Οι σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές, ανοικτές πλέον στον ανταγωνισμό, εμφανίζουν νέα δυναμική σε ορισμένα κράτη μέλη, υποστηριζόμενη βασικά από την αύξηση των εμπορικών συναλλαγών, την οδική συμφόρηση, την ακρίβεια του πετρελαίου ή τις εντεινόμενες ανησυχίες στον τομέα της προστασίας του περιβάλλοντος. Οι μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων και οι διαδρομές μακρών αποστάσεων, τομείς όπου ο σιδηρόδρομος διαθέτει πραγματικά πλεονεκτήματα, εξακολουθούν να αυξάνουν (βλ. Παραρτήματα Ι και ΙΙ).

1.2 Οι ενέργειες που έχουν ήδη αναληφθεί από την Κοινότητα

Από δεκαπενταετίας η Ευρωπαϊκή Κοινότητα έχει αποδυθεί σε πολιτική για νέα δυναμική του σιδηροδρόμου με βάση τρεις άξονες:

- Δημιουργία αγοράς εμπορευματικών μεταφορών σε ευρωπαϊκή κλίμακα που πραγματοποιήθηκε με την πρώτη³ και τη δεύτερη⁴ δέσμη μέτρων για το σιδηρόδρομο. Το προοδευτικό άνοιγμα της αγοράς σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, πλήρες

¹ ΕΕ-25, επιδόσεις (τονοχιλιόμετρα - t.km).

² Τα παραρτήματα συγκεντρώνονται στο έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής "Παράρτημα της ανακοίνωσης "Προς σιδηροδρομικό δίκτυο εμπορευματικής προτεραιότητας"".

³ Οδηγίες 2001/12, 2001/13 και 2001/14 της 26^{ης} Φεβρουαρίου 2001. Βλ. έκθεση για την εφαρμογή της πρώτης δέσμης μέτρων - COM(2006)189 της 3^{ης} Μαΐου 2006.

⁴ Οδηγίες 2004/49/ΕΚ, 2004/50/ΕΚ, 2004/51/ΕΚ και κανονισμός αριθ. 881/2004/ΕΚ της 29^{ης} Απριλίου 2004.

από τον Ιανουάριο του 2007, συνοδεύτηκε από τις αναδιαρθρώσεις κατεστημένων επιχειρήσεων. Μεταξύ των ετών 2001 και 2004 το κόστος για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές μειώθηκε κατά 2% ενώ κατά το ίδιο χρονικό διάστημα οι τιμές αυτού του τρόπου μεταφοράς μειώθηκαν κατά 3% ετησίως⁵.

- Ανάπτυξη της τεχνικής διαλειτουργικότητας και κοινών κανόνων ασφαλείας. Στο πλαίσιο αυτό εγγράφονται οι πρόσφατες πρωτοβουλίες που αφορούν την ευρωπαϊκή άδεια μηχανοδηγών και την πρόταση της Επιτροπής (τέλη του 2006) για τη διαποδοχή του τροχαίου υλικού.
- Προσδιορισμός σιδηροδρομικού δικτύου στο πλαίσιο του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ). Μέσω των ταμείων ΔΕΔ-Μ χορηγήθηκε οικονομική ενίσχυση σε πολυάριθμα σιδηροδρομικά έργα. Επίσης, στο πλαίσιο του προγράμματος ΔΕΔ-Μ η Επιτροπή άρχισε και ενθάρρυνε την ανάπτυξη του *Ευρωπαϊκού συστήματος διαχείρισης της κυκλοφορίας* (ERTMS), κοινού συστήματος ελέγχου, χειρισμού και σηματοδότησης, προοριζόμενο να αντικαταστήσει τα υφιστάμενα εθνικά συστήματα. Ακόμη, η Κοινότητα παρέχει σημαντική οικονομική ενίσχυση στο σιδηροδρομικό τομέα μέσω της πολιτικής της για την σύγκληση.

Οι πρωτοβουλίες αυτές δεν έχουν ακόμη αποφέρει τα αναμενόμενα αποτελέσματα. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να ολοκληρώσουν την εφαρμογή της ευρωπαϊκής σιδηροδρομικής νομοθεσίας. Η πρόοδος όσον αφορά τη διαλειτουργικότητα είναι βραδεία ενώ παραμένουν οι δυσκολίες στα σύνορα. Συνεπώς, παραμένουν ακόμη κάποια σημαντικά προβλήματα ποιότητας των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών. Παραδείγματος χάρη, σύμφωνα με την UIRR, το έτος 2006 μόνο το 53% των αμαξοστοιχιών διατροπικής μεταφοράς⁶, σιδηροδρομικής-οδικής, έφθασαν εγκαίρως⁷.

Συνολικά η ανάλυση των αποτελεσμάτων της κοινοτικής δράσης δείχνει ευνοϊκότερα αποτελέσματα σε εθνικό επίπεδο απ' ό,τι σε διεθνές επίπεδο. Είναι γεγονός ότι οι πρωτοβουλίες της Ένωσης δεν έχουν ακόμη δώσει την δυνατότητα επαρκούς περιστολής του κατακερματισμού της ευρωπαϊκής σιδηροδρομικής αγοράς.

1.3 Οι κατευθυντήριες γραμμές της κοινής πολιτικής μεταφορών

Με αφετηρία το στόχο μετάβασης από την οδό στο σιδηρόδρομο, η Λευκή βίβλος για την ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010 προβλέπει τη δημιουργία “πολυτροπικών διαδρόμων κυκλοφορίας με εμπορικό κατά προτεραιότητα χαρακτήρα”. Η αναθεώρηση της Λευκής βίβλου το 2006 δίνει έμφαση στον στόχο της Ένωσης να αναπτυχθεί η συντροπικότητα, δηλαδή “η αποδοτική χρήση των διάφορων τρόπων μεταφοράς ανεξαρτήτως αλλήλων και σε συνδυασμό”⁸, και επανέρχεται στο σχέδιο προώθησης ενός “σιδηροδρομικού εμπορευματικού δικτύου” (βλ. Παράρτημα ΙΙΙ).

⁵ CER, The future of rail freight in Europe (Το μέλλον των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στην Ευρώπη).

⁶ Ποσοτικώς στις διατροπικές μεταφορές αντιστοιχεί περίπου το 15% της κίνησης σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών.

⁷ Η UIRR (Union Internationale des transports combinés Rail-Route/Διεθνής ένωση συνδυασμένων μεταφορών σιδηροδρομικών - οδικών) τάσσει ως μέγιστη ανοχή καθυστέρηση διάρκειας 30 πρώτων λεπτών.

⁸ Ορισμός της συντροπικότητας, που δίδεται στην ενδιάμεση εξέταση της Λευκής βίβλου για τις μεταφορές.

Μνεία της ανάγκης μέτρων για την ενθάρρυνση της σύστασης σιδηροδρομικού δικτύου εμπορευματικής προτεραιότητας γινόταν επίσης στην ανακοίνωση της Επιτροπής του Ιουνίου 2006⁹ “Η εφοδιαστική εμπορευμάτων στην Ευρώπη - Κλειδί για τη βιώσιμη κινητικότητα”. Επιπλέον, η δημιουργία ενός τέτοιου δικτύου εντάσσεται στη διαδικασία δημιουργίας ενιαίας αγοράς, όπως ορίζει η Συνθήκη, και στους στόχους για την οικονομική ανάπτυξη και την απασχόληση που τίθενται με το Πρόγραμμα δράσης της Λισαβόνας. Επίσης θα συμβάλει στην πολιτική αειφόρου ανάπτυξης που ακολουθείται από τις ευρωπαϊκές αρχές.

2. ΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΟΙ ΛΥΣΕΙΣ ΓΙΑ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ

2.1 Ο στόχος της παρούσας ανακοίνωσης: Δημιουργία ενός βασικού ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου, μέρος του δικτύου ΔΕΛ-M, όπου οι εμπορευματικές μεταφορές θα είναι περισσότερο αξιόπιστες και αποτελεσματικότερες

Με δεδομένο τη συνεχή βελτίωση της αποδοτικότητας των οδικών μεταφορών, οι σιδηροδρομικές μεταφορές πρέπει να γίνουν ανταγωνιστικότερες, μεταξύ άλλων από άποψη ποιότητας. Ειδικότερα, για τους πελάτες της εφοδιαστικής, ποιότητα σημαίνει πιο συγκεκριμένα ανταγωνιστικός χρόνος διαδρομής, αξιοπιστία της μεταφοράς των εμπορευμάτων και μεταφορική ικανότητα προσαρμοσμένη στις ανάγκες. Για να επιτευχθεί ο στόχος αυτός θα πρέπει να συντρέξουν πολλά στοιχεία, μεταξύ των οποίων προσέγγιση η οποία ενσωματώνει επιχειρησιακές διαδικασίες και διαδικασίες συντονιζόμενες στο σύνολο του εδάφους της Ένωσης. Άλλο στοιχείο αποτελεί η διαθεσιμότητα της υποδομής.

Ο στόχος της παρούσας ανακοίνωσης είναι να δοθεί ώθηση στη δημιουργία ενός βασικού ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου στις γραμμές του οποίου οι εμπορευματικές μεταφορές θα είναι δυνατόν να προσφέρουν καλύτερη ποιότητα εξυπηρέτησης απ’ ό,τι τώρα από άποψη χρόνου διαδρομής, αξιοπιστίας και μεταφορικής ικανότητας. Η βελτίωση της εξυπηρέτησης στις γραμμές του δικτύου αυτού αναμένεται ότι θα έχει θετική επίπτωση στο σύνολο των τμημάτων αγοράς των εμπορευματικών μεταφορών, περιλαμβανόμενων και των φορτίων μεμονωμένης φορτάμαξας. Ο στόχος αυτός τοποθετείται στη συνέχεια των πρωτοβουλιών της Επιτροπής που αποβλέπουν στη βελτίωση της ποιότητας των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στην Ευρώπη. Μετά την απόρριψη της πρότασης κανονισμού που κατάρτισε στο πλαίσιο της 3^{ης} σιδηροδρομικής δέσμης, η Επιτροπή άρχισε να ασχολείται με την προσεκτική παρατήρηση της προόδου που πραγματοποιήθηκε στον τομέα αυτό και με την πρόταση ενδεχόμενων νέων μέτρων για την υποστήριξη και ενθάρρυνση των σχετικών προσπαθειών του κλάδου.

Το δίκτυο αυτό μπορεί να νοηθεί ότι προκύπτει από τα υφιστάμενα διευρωπαϊκά δίκτυα των οποίων το εμπορευματικό δίκτυο περιγράφεται στην οδηγία 2001/12/EK, και από τους διαδρόμους που προσδιορίζονται ως διάδρομοι προτεραιότητας για την εξάπλωση του ERTMS ή καθορίζονται στο πλαίσιο των ευρωπαϊκών ερευνητικών έργων (Eufranet, Trend, Reorient και New Opera). Στην εικόνα που ακολουθεί δίδεται μια πρώτη ιδέα για τους άξονες που θα ήταν δυνατό να περιληφθούν στο εν λόγω δίκτυο.

⁹ COM(2006) 336 τελικό.



INDICATIVE SCOPE for a RAIL FREIGHT-ORIENTED NETWORK



Rail freight-oriented network

Railway Trans-European Network as defined in Decision 884/2004

Third countries

Cartography: DG TREN - 26/07/2007
© EuroGeographics 2001 for the administrative boundaries

2.2 Οι ήδη αναληφθείσες πρωτοβουλίες για τη δημιουργία ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου εμπορευματικής προτεραιότητας

Οι παράγοντες του τομέα και τα κράτη μέλη, μερικές φορές με την ενθάρρυνση της Επιτροπής, έχουν ήδη αναλάβει διάφορες δράσεις κατευθυνόμενες προς την ανάπτυξη διεθνών σιδηροδρομικών αξόνων, έτσι ώστε να διασφαλίζονται στις εμπορευματικές μεταφορές καλές συνθήκες κίνησης ή με τις οποίες αναπτύσσεται ο συντονισμός μεταξύ διαχειριστών υποδομής για τον προγραμματισμό επενδύσεων και βελτίωση της διαχείρισης της διεθνούς εμπορευματικής κίνησης.

Μεταξύ των πρωτοβουλιών αυτών θα μπορούσε να αναφερθούν οι ακόλουθες (βλ. Παράρτημα IV):

- η ανάπτυξη της διαλειτουργικότητας, μεταξύ άλλων μέσω της Τεχνικής προδιαγραφής διαλειτουργικότητας για τη διεξαγωγή και τη διαχείριση της κυκλοφορίας (ΤΠΔ ΔΔΚ) και της εξάπλωσης της Τεχνικής προδιαγραφής διαλειτουργικότητας για τις Εμπορευματικές Τηλεπληροφορικές Εφαρμογές (ΤΠΔ ΕμΤΕ)¹⁰ που έχει σκοπό τη βελτίωση της διαχείρισης των πληροφοριών σχετικά με την κυκλοφορία των αμαξοστοιχιών σε ολόκληρη την ήπειρο·
- η θέση σε εφαρμογή του Europtirails¹¹, που ενημερώνει τους χρήστες του πραγματικόχρονα σχετικά με την θέση των αμαξοστοιχιών και τις ενδεχόμενες καθυστερήσεις τους σε κάποια κράτη μέλη·
- η δημιουργία του RailNetEurope¹² (RNE) που προτείνει μεταξύ άλλων στους πελάτες του διεθνείς χρονοδιαδρόμους και αποτελεί χρήσιμο εργαλείο συντονισμού των περισσότερων από τους διαχειριστές υποδομής·
- η κατασκευή σημαντικών έργων υποδομής του δικτύου ΔΕΔ-Μ, όπως η γραμμή "Betuwe"
- η δημιουργία από τα κράτη μέλη και από διαχειριστές υποδομής συστημάτων διαδρόμων στο πλαίσιο της ανάπτυξης του ERTMS στις γραμμές 6 ευρωπαϊκών αξόνων¹³ σημαντικών για τις εμπορευματικές μεταφορές. Η πρωτοβουλία αυτή, που για κάθε διάδρομο βασίζεται σε επιστολή δήλωσης προθέσεων που υπογράφεται σε επίπεδο υπουργών, υποστηρίζεται από ευρωπαϊό συντονιστή υπαγόμενο στην Επιτροπή. Τα κύρια μέτρα που προτείνονται στην παρούσα ανακοίνωση εμπνέονται από αυτή την εμπειρία.

Όλες αυτές οι δράσεις συμβάλλουν αποτελεσματικά, όσον αφορά το πρόγραμμα ΔΕΔ-Μ, στη δημιουργία ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου εμπορευματικής προτεραιότητας. Η Επιτροπή επιθυμεί να τις πλαισιώνει, να ενθαρρύνει τη διάδοσή τους και να τις συμπληρώνει.

¹⁰ Η ΤΠΔ ΕμΤΕ) και το σχέδιο εξάπλωσής της αποβλέπουν στην ανάπτυξη διαλειτουργικών συστημάτων διαχείρισης των πληροφοριών για την κίνηση των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών.

¹¹ Το Europtirails είναι λογισμικό που έχει αναπτυχθεί με την υποστήριξη της Κοινότητας από ομάδα διαχειριστών υποδομής. Το σύστημα αυτό τους δίδει την δυνατότητα να παρακολουθούν πραγματικόχρονα τη διαδρομή διεθνών αμαξοστοιχιών.

¹² Το RNE, μηχανισμός που έχει δημιουργηθεί με πρωτοβουλία διαχειριστών υποδομής, προτείνει μεταξύ άλλων διεθνείς χρονοδιαδρόμους "ήδη έτοιμους" και θέτει στη διάθεση των επιχειρήσεων μονοαπευθυντική θυρίδα για την απονομή των διεθνών χρονοδιαδρόμων.

¹³ Οι 6 άξονες ERTMS είναι: Α (Ρότερνταμ-Γένοβα), Β (Στοκχόλμη-Νάπολη), Γ (Αμβέρσα-Βασιλεία-Λυόν), Δ (Βαλένθια-Λυόν-Λιουμπλιάνα-Βουδαπέστη), Ε (Δρέσδη-Πράγα-Βουδαπέστη), ΣΤ (Ντούισμπουργκ-Βερολίνο-Βαρσοβία).

2.3 Η λύση που επιλέχθηκε: Δρομολόγηση νέων μέτρων για την δημιουργία δικτύου με εμπορευματικό προσανατολισμό

Για τη δημιουργία του ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου εμπορευματικής προτεραιότητας μελετήθηκαν αρκετές λύσεις: να αφεθούν οι παράγοντες του τομέα και τα κράτη μέλη να κινηθούν, χωρίς νέα κοινοτική ώθηση· λήψη σειράς νέων μέτρων για την δημιουργία δικτύου με εμπορευματικό προσανατολισμό, αποτελούμενου από τμήματα αποκλειστικά για εμπορευματικές μεταφορές και άλλα που να δέχονται μικτή κυκλοφορία επιβατική-εμπορευματική· δρομολόγηση ειδικού προγράμματος που θα καταλήγει σε ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο αποκλειστικά εμπορευματικό.

Όπως φαίνεται, η τελευταία λύση είναι η αποτελεσματικότερη από άποψη απόκρισης στον προαναφερόμενο στόχο της Επιτροπής. Υπάρχει όμως κίνδυνος να αποδειχθεί υπερδιαστασιολογημένη, εξαιρετικά δαπανηρή και πραγματοποιήσιμη μόνο μακροπρόθεσμα. Λαμβανομένων υπόψη των αποτελεσμάτων των ενεργειών που έχουν ήδη αναληφθεί, φαίνεται ότι η πρώτη λύση, δηλαδή να παραμείνει η υφιστάμενη κατάσταση στην Κοινότητα, είναι ανεπαρκής.

Η δεύτερη λύση, που θα περιλαμβάνει πρωτοβουλίες οι οποίες μεταξύ άλλων θα αποβλέπουν στην τόνωση του συντονισμού μεταξύ διαχειριστών υποδομής διαφόρων κρατών μελών καθώς και στην ενθάρρυνση και την πλαισίωση για τη δημιουργία διαδρόμων, φαίνεται ότι παρέχει ισόρροπη απόκριση στους τεθέντες στόχους μεσοπρόθεσμα. Θα πρέπει να συμπληρώσει τις πρωτοβουλίες που βρίσκονται ήδη σε εξέλιξη με μέτρα τόσο νομοθετικά όσο και οικονομικά και πολιτικά. Επίσης η αναγκαία ανάληψη οικονομικών υποχρεώσεων είναι χαμηλότερη σε σχέση με τη δημιουργία αποκλειστικού δικτύου. Οπωσδήποτε δεν υποτιμάται η ανάγκη προσδιορισμού ενδεχόμενων πόρων χρηματοδότησης. Περισσότερο μακροπρόθεσμα η εργασία αυτή θα ήταν δυνατό να έχει ως αποτέλεσμα τη δημιουργία σιδηροδρομικού δικτύου μερικά, ή ακόμη και αποκλειστικά, για εμπορεύματα.

3. ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΜΕ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΟ ΠΡΟΣΑΝΤΟΛΙΣΜΟ: ΟΙ ΠΡΟΤΑΘΕΙΣΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ

Η ανάπτυξη διεθνών διαδρόμων αποτελεί ικανή προσέγγιση για την πραγματοποίηση ευρωπαϊκού δικτύου εμπορευματικού προσανατολισμού. Αυτή θα μπορούσε να συμπληρώσει τη διαδικασία που έχει αναληφθεί για την εξάπλωση του ERTMS, με εστίαση σε προβλήματα διαχείρισης και εκμετάλλευσης. Οι διάδρομοι που θα προσδιοριστούν θα μπορούσε να συνδυάζουν υποδομή διαστασιολογημένη σωστά με τη θέση σε εφαρμογή μέτρων σχετικών με τη διαχείρισή τους και την εκμετάλλευσή τους. Ο προσδιορισμός και η δημιουργία τους προϋποθέτουν την ανάληψη ενεργειών τόσο εκ μέρους των διαχειριστών υποδομής όσο και των κρατών μελών και της Κοινότητας. Προβλέπεται ότι για κάθε διάδρομο θα υπάρχει όργανο επιφορτισμένο, μεταξύ άλλων, με τη διαχείρισή του, την παρακολούθηση των μεταφορικών ικανοτήτων της υποδομής, τη συντονισμένη και ευνοϊκότερη για τις εμπορευματικές μεταφορές διαχείριση των μεταφορικών ικανοτήτων της υποδομής, την παροχή προτεραιότητας κατ'αρχή στις εμπορευματικές μεταφορές σε περίπτωση διαταραχής, τη βελτίωση της πρόσβασης στις συνοδευτικές σιδηροδρομικές υπηρεσίες και με τη μέτρηση των επιδόσεων της παρεχόμενης υπηρεσίας (βλ. και Παράρτημα V όπου εξειδικεύονται η προβληματική και οι στόχοι που προσδιορίζονται στο στάδιο αυτό για καθένα από τα θέματα που αναφέρονται στην συνέχεια). Στην παρούσα φάση η Επιτροπή προβλέπει την ένταξη ορισμένων από τις νομοθετικές διατάξεις που αναφέρονται στο παρόν πρόγραμμα δράσης

στην πρότασή της για την αναδιατύπωση της 1^{ης} σιδηροδρομικής δέσμης, που έχει προγραμματιστεί για το έτος 2008.

3.1 Δημιουργία διαδρόμου με εμπορευματικό προσανατολισμό

Η εξαιρετικά κατακερματισμένη διαχείριση των υποδομών, που διέπεται από εθνική λογική, περιορίζει την αποδοτικότητα των οικονομικών επενδύσεων και την επιχειρησιακή διαχείριση της διεθνούς κυκλοφορίας. Αξίζει να πλαισιωθούν και να συμπληρωθούν οι πρωτοβουλίες που έχουν ήδη αναληφθεί στο πλαίσιο του προγράμματος ΔΕΔ-Μ και της εξάπλωσης του ERTMS. Η αρχή του οργάνου διαδρόμου, υπό την εποπτεία των κρατών μελών και των διαχειριστών υποδομής, θα καταστήσει δυνατό το συντονισμό σε μεγαλύτερο βάθος σε σχέση με την τρέχουσα κατάσταση της επιχειρησιακής διαχείρισης της υποδομής, ακόμη και στο επίπεδο της τιμολόγησής της, της κυκλοφορίας αμαξοστοιχιών και του προσδιορισμού των αναγκών σε επενδύσεις. Τα εν λόγω όργανα διαδρόμων θα συμβάλλουν στη βελτιστοποίηση της χρήσης οικονομικών πόρων προοριζόμενων για τις επενδύσεις, στην απλούστευση των διοικητικών και τεχνικών διαδικασιών στα σύνορα, σε μεγαλύτερη συνέχεια της παρεχόμενης υπηρεσίας από την υποδομή μεταξύ των κρατών μελών διέλευσης και, συνολικά, στην εξασφάλιση απλής διαδικασίας πρόσβασης για τις επιχειρήσεις διεθνών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών.

Η Επιτροπή θα προτείνει νομικό ορισμό του οργάνου διαδρόμου με εμπορευματικό προσανατολισμό όπου, μεταξύ άλλων, θα διευκρινίζονται οι βασικοί κανόνες σχετικά με αυτό τον τύπο διαδρόμου.

Θα ενθαρρύνει τα κράτη μέλη και τους διαχειριστές υποδομής να δημιουργήσουν διεθνείς διαδρόμους εμπορευματικού προσανατολισμού. Το έτος 2012 κάθε κράτος μέλος θα πρέπει να συμμετέχει σε ένα τουλάχιστο οργάνου διαδρόμου.

Θα μελετήσει τις δυνατότητες να χρηματοδοτηθούν στο πλαίσιο υφιστάμενων προγραμμάτων οι δραστηριότητες των οργάνων διαδρόμων.

3.2 Μέτρηση της ποιότητας της εξυπηρέτησης στις γραμμές διαδρόμου

Φαίνεται ότι η ποιότητα παραμένει ασθενές σημείο των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών και ότι οι πελάτες τους ζητούν την ανάληψη περισσότερων υποχρεώσεων και μεγαλύτερη διαφάνεια στον τομέα αυτό. Η Επιτροπή κρίνει ότι η παροχή υπηρεσιών στις γραμμές του ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου εμπορευματικού προσανατολισμού πρέπει να είναι υποδειγματική στον τομέα της ποιότητας. Αναμένεται ότι η βελτίωση της ποιότητας εξυπηρέτησης σε αυτό το ευρωπαϊκό δίκτυο θα έχει θετική επίπτωση στις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές εν γένει. Μελλοντικά η ποιότητα που θα έχει επιτευχθεί στους άξονες εμπορευματικού προσανατολισμού θα μπορούσε να αποτελέσει επίπεδο αναφοράς για τον τομέα αυτό στην Ευρώπη.

Με βάση εκτίμηση επιπτώσεων η Επιτροπή θα προτείνει νομοθετικό μέτρο σχετικά με την δημοσίευση δεικτών ποιότητας.

Γενικώς θα συνεχίσει να ενθαρρύνει κάθε μέτρο που έχει σκοπό να βελτιωθεί η διαφάνεια της πληροφόρησης σχετικά με την ποιότητα εξυπηρέτησης στις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές.

Πριν το έτος 2008 θα δημοσιεύσει έκθεση σχετικά με τα μέτρα που θα έχουν ληφθεί από τις επιχειρήσεις σιδηροδρόμων για να βελτιωθεί η ποιότητα εξυπηρέτησης που παρέχουν.

3.3 Μεταφορική ικανότητα της υποδομής διαδρόμου

Επί του παρόντος ορισμένα τμήματα είναι κορεσμένα, κυρίως σε κάποιες κεντρικές ζώνες της Ένωσης, σε γραμμές μειζόνων εμπορευματικών αξόνων. Οι διάφορες μελέτες για την πρόβλεψη της σιδηροδρομικής κίνησης στην Ευρώπη δείχνουν ότι μέχρι το έτος 2020 αναμένεται ότι θα εμφανιστούν και θα καταστούν πολύ προβληματικά επιπρόσθετα σημεία συμφόρησης. Αν δεν αντιμετωπιστεί επαρκώς, το φαινόμενο αυτό θα μπορούσε να επιταθεί και από την ανάπτυξη της κίνησης σε διαδρόμους εμπορευματικού προσανατολισμού. Εξάλλου, η ανταγωνιστικότητα των εμπορευματικών μεταφορών μπορεί να βελτιωθεί με την αύξηση των ποσοτήτων που μπορεί να μεταφέρονται από κάθε αμαξοστοιχία. Αυτό προϋποθέτει, μεταξύ άλλων, τη βελτίωση των μεταφορικών ικανοτήτων της υποδομής από άποψη μήκους αμαξοστοιχίας, περιτυπώματος, φορτίου ανά άξονα και μέγιστης ταχύτητας. Τα στοιχεία αυτά δείχνουν ότι είναι αναγκαίο να πραγματοποιηθούν συντονισμένες και εύστοχες επενδύσεις στους διαδρόμους εμπορευματικού προσανατολισμού ώστε η κίνηση εκεί να είναι η ρευστότερη δυνατή και ο σιδηρόδρομος ανταγωνιστικότερος.

Η Επιτροπή θα ζητήσει από τα όργανα διαδρόμων να εκπονήσουν πρόγραμμα επενδύσεων με στόχους την απάλειψη των σημείων συμφόρησης και την εναρμόνιση και βελτίωση των ικανοτήτων της υποδομής από άποψη μήκους αμαξοστοιχίας και περιτυπώματος, μεταξύ άλλων.

Θα μελετήσει τη σκοπιμότητα επέκτασης του κοινοτικού νομικού πλαισίου στα τεχνικά χαρακτηριστικά που πρέπει να τηρούνται για τους διαδρόμους εμπορευματικού προσανατολισμού.

Θα εξετάσει τη δυνατότητα χρηματοδότησης των επενδύσεων αυτών στο πλαίσιο υφιστάμενων προγραμμάτων.

3.4 Απονομή χρονοδιαδρόμων: Βελτίωση του συντονισμού και μεγαλύτερη προτεραιότητα στις διεθνείς εμπορευματικές μεταφορές

Επί του παρόντος η απονομή χρονοδιαδρόμων γίνεται με απόφαση κάθε διαχειριστή υποδομής με βάση κανόνες που διαφέρουν μεταξύ κρατών μελών. Οι διαφορές αυτές είναι δυνατό να αφορούν τις διαδικασίες τις σχετικές με αυτό τον τύπο απονομής ή την προτεραιότητα που παρέχεται στις εμπορευματικές μεταφορές σε σχέση με άλλους τύπους κυκλοφορίας. Φαίνεται χρήσιμη η εναρμόνιση των κανόνων διάθεσης χρονοδιαδρόμων στις γραμμές κάθε διαδρόμου και, προκειμένου να καταστεί κάποιος διάδρομος πραγματικά εμπορευματικού προσανατολισμού, η διοργάνωση της κατανομής των μεταφορικών του ικανοτήτων έτσι ώστε οι εμπορευματικές μεταφορές, βασικά οι διεθνείς, να ευνοούνται με χρονοδιαδρόμους κατάλληλους και αξιόπιστους. Αυτό μπορεί, παραδείγματος χάρη, να συνεπάγεται κοινό προγραμματισμό της κατανομής των μεταφορικών ικανοτήτων για το σύνολο των διαχειριστών του διαδρόμου, όπου θα λαμβάνονται υπόψη περιορισμοί τοπικοί και εθνικοί σχετικοί με την επιβατική κίνηση ενώ ταυτόχρονα θα καθίσταται δυνατή η βελτιστοποίηση της διαχείρισης αυτών των μεταφορικών ικανοτήτων χάρη σε βελτιωμένο διεθνή συντονισμό. Εξάλλου, για να γίνουν οι σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές ελκυστικότερες για τους πελάτες τους, θα ήταν δυνατό να επιτραπεί και σε άλλους οργανισμούς εκτός από τις επιχειρήσεις σιδηροδρόμων να ζητούν χρονοδιαδρόμους στο

δίκτυο εμπορευματικού προσανατολισμού. Η ισχύουσα κοινοτική νομοθεσία ήδη περιέχει μέτρα που αφορούν τα σημεία αυτά. Είναι σκόπιμο να διευκρινιστούν ή ακόμη και να ενισχυθούν τα εν λόγω μέτρα, ώστε να τονωθεί περισσότερο ο συντονισμός μεταξύ διαχειριστών υποδομής και να βελτιωθεί η διαχείριση της διεθνούς κυκλοφορίας.

Η Επιτροπή θα προτείνει συμπληρωματικές νομοθετικές διατάξεις για την απονομή διεθνώς χρονοδιαδρόμων και για την παροχή προτεραιότητας στις διεθνείς εμπορευματικές μεταφορές.

Θα προτείνει να δοθεί στους αδειοδοτημένους υποψήφιους η δυνατότητα να ζητούν χρονοδιαδρόμους στο σύνολο του δικτύου με εμπορευματικό προσανατολισμό.

Θα ενθαρρύνει τους διαχειριστές υποδομής να προσφέρουν περισσότερους αποδοτικούς διεθνείς χρονοδιαδρόμους και να προχωρήσουν σε βάθος τις εργασίες που έχουν αναληφθεί στο πλαίσιο του *RailNetEurope*.

Θα αποφανθεί τις αρμοδιότητες των κανονιστικών αρχών σχετικά με τη διεθνή κίνηση και θα προωθήσει την ανάπτυξη της συνεργασίας τους.

3.5 Κανόνες προτεραιότητας σε περίπτωση διαταραχής της κυκλοφορίας

Κάποια σημεία του δικτύου, όπως αυτό περιγράφεται στο Κεφάλαιο 2, είναι τακτικά κορεσμένα. Άλλα θα ήταν δυνατό να φθάσουν στην κατάσταση αυτή κατά τα προσεχή έτη. Για τους άξονες που θα δηλωθούν ως εμπορευματικής προτεραιότητας, είναι σκόπιμο να διευκρινιστεί η υφιστάμενη νομοθεσία σχετικά με την ιεράρχηση των τύπων κυκλοφορίας σε περίπτωση διαταραχής στη γραμμή. Όντως, οι σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές δεν θα μπορέσουν να βελτιώσουν τις επιδόσεις τους και την ποιότητά τους αν βρίσκονται σε μειονεκτική θέση λόγω των δυσχερειών που μερικές φορές είναι δυνατόν να προκαλέσουν οι υπόλοιποι τύποι κίνησης, ιδίως πλησίον μεγάλων κατοικημένων περιοχών. Συνεπώς είναι βέβαιο ότι πρέπει να καταστεί δυνατό να διατεθούν περισσότερο αξιόπιστοι χρονοδιάδρομοι. Προς τον σκοπό αυτό πρέπει να εναρμονιστούν καλύτερα οι κανόνες προτεραιότητας στις γραμμές διαδρόμων εμπορευματικού προσανατολισμού.

Η Επιτροπή θα προτείνει την ενίσχυση των υφιστάμενων νομοθετικών μέτρων σχετικά με την προτεραιότητα των διεθνών εμπορευματικών μεταφορών σε περίπτωση διαταραχής του δικτύου.

Θα ζητήσει από τα οικεία όργανα διαδρόμων και τους διαχειριστές υποδομής να εναρμονίσουν τους κανόνες προτεραιότητας στο σύνολο της υποδομής στην οποία έχουν αρμοδιότητα.

3.6 Συνοδευτικές σιδηροδρομικές υπηρεσίες (τερματικές εγκαταστάσεις, σταθμοί διαλογής, μεταξύ άλλων)

Οι συνοδευτικές σιδηροδρομικές υπηρεσίες, προπάντων οι τερματικές εγκαταστάσεις και οι σταθμοί διαλογής, αντιπροσωπεύουν ουσιαστικές κρίκους της σύγχρονης αλυσίδας παραγωγής στις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές. Συνεπώς είναι σκόπιμο να συμπληρωθούν τα μέτρα συντονισμού και βελτίωσης της χρήσης των διαδρόμων εμπορευματικού προσανατολισμού με πρωτοβουλίες υπέρ της ανάπτυξης των μεταφορικών ικανοτήτων των τερματικών εγκαταστάσεων και των σταθμών διαλογής στις γραμμές του δικτύου εμπορευματικού προσανατολισμού. Για την εξέλιξη αυτή τίθενται δύο προϋποθέσεις: να

ενθαρρυνθούν οι επενδύσεις για την αύξηση της χωρητικότητας των τερματικών εγκαταστάσεων και των σταθμών διαλογής και να καταστεί διαφανέστερη και ευχερέστερη η πρόσβαση σε αυτές για όλες τις επιχειρήσεις σιδηροδρόμων που χρησιμοποιούν τους διαδρόμους. Επίσης ιδιαίτερη προσοχή θα πρέπει να δοθεί στην πρόσβαση στις σιδηροδρομικές υποδομές στους λιμένες καθώς και στη διαχείρισή τους.

Η Επιτροπή θα απευθύνει προτροπή προς τα όργανα διαδρόμων και τους διαχειριστές υποδομής να καθορίσουν, μαζί με τους οικείους παράγοντες, αποτελεσματικό και προσαρμοσμένο στις ανάγκες δίκτυο τερματικών εγκαταστάσεων και σταθμών διαλογής.

Θα εξετάσει τη δυνατότητα χρηματοδότησης στο πλαίσιο υφιστάμενων προγραμμάτων για την ανάπτυξη αυτού του τύπου υποδομής.

Θα εξετάσει τη δυνατότητα να συμπληρωθεί η υφιστάμενη νομοθεσία, ώστε να βελτιωθούν η διαφάνεια και η ευκολία πρόσβασης στις συνοδευτικές σιδηροδρομικές υπηρεσίες.

4. ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΤΩΝ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΩΝ ΜΕΤΡΩΝ

Το σύνολο των μέτρων αυτών θα αποτελέσουν το αντικείμενο εξέτασης στο πλαίσιο οργανωμένου προβληματισμού με την μορφή ομάδας στρατηγικού χαρακτήρα, παραδείγματος χάρι συγκροτούμενης από αντιπροσώπους των κρατών μελών, διαχειριστών υποδομής και χρηστών της σιδηροδρομικής υποδομής. Μεταξύ άλλων η ομάδα αυτή θα έχει ως αποστολή να καθορίσει τα χαρακτηριστικά των διαδρόμων και να τους προσδιορίσει, να εξειδικεύσει τα νομοθετικά και επιχειρησιακά μέτρα που πρέπει να τεθούν σε εφαρμογή και να καθορίσει τις αρμοδιότητες και ευθύνες των οργάνων διαδρόμου. Οι εργασίες της θα πρέπει να έχουν περατωθεί έως την 1^η Σεπτεμβρίου του 2008.

Οι εργασίες σχετικά με την εξάπλωση του ERTMS στις γραμμές των ευρωπαϊκών σιδηροδρομικών αξόνων εμπορευματικής προτεραιότητας θα συνεχιστούν με ενέργειες του ευρωπαϊκού συντονιστή παράλληλα και συμπληρωματικά προς τις πρωτοβουλίες που προτείνονται στην παρούσα ανακοίνωση.

Είναι σκόπιμο να επισημανθεί ότι η παρούσα ανακοίνωση εντάσσεται στο πλαίσιο προγράμματος εργασίας της Επιτροπής που περιλαμβάνει πολλές ενέργειες, ορισμένες από τις οποίες συμβάλλουν περισσότερο ή λιγότερο αμέσως στην δημιουργία ευρωπαϊκού δικτύου εμπορευματικού προσανατολισμού. Από τις ενέργειες αυτές θα μπορούσε να αναφερθούν:

- η νομοθετική πρόταση σχετικά με την διαποδοχή τροχαίου υλικού·
- η πρωτοβουλία για τη μείωση του σιδηροδρομικού θορύβου·
- ο προβληματισμός για τη σύναψη πολυετών συμβάσεων μεταξύ διαχειριστών υποδομής και κρατών μελών·
- η ανακοίνωση για σχέδιο δράσεων σχετικών με την εφοδιαστική στην Ευρώπη·
- η ανακοίνωση για το Πρόγραμμα Παρατήρησης της Σιδηροδρομικής Αγοράς (*Rail Market Monitoring Scheme* - RMMS)·

- η εκπόνηση σχεδίου εξάπλωσης του ERTMS στην Ευρώπη·
- η δημιουργία του δικτύου ΔΕΔ-Μ, όπου περιλαμβάνονται τα έργα προτεραιότητας που προσδιορίζονται στην απόφαση αριθ. 884/2004/ΕΚ·
- οι τρέχουσες εργασίες για τον επιχειρησιακό καταλογισμό του εξωτερικού κόστους.

Καθώς πολλά από τα προταθέντα μέτρα σχετίζονται με πρωτοβουλίες των κρατών μελών και του συνόλου των ενδιαφερόμενων μερών του σιδηροδρομικού τομέα, η επιτυχία του σχεδίου δράσης που προτάθηκε προϋποθέτει τη συμμετοχή αυτών των τελευταίων στο έργο της δημιουργίας δικτύου εμπορευματικού προσανατολισμού και την ενεργό δέσμευσή τους για την πραγματοποίησή του. Επίσης προϋποτίθεται η συνέχιση των προσπάθειών που έχουν ήδη αναληφθεί, ιδίως στους τομείς της ανάπτυξης της τεχνικής διαλειτουργικότητας και της απλούστευσης των διοικητικών και τεχνικών διαδικασιών στα σύνορα μεταξύ των κρατών μελών. Τέλος, οι πρωτοβουλίες που έχουν λάβει τα κράτη μέλη, οι περιφέρειες ή άλλοι δημόσιοι ή ιδιωτικοί παράγοντες για την ανάπτυξη των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών σε εθνικό ή τοπικό επίπεδο θα πρέπει να συμπληρώνουν την κοινοτική δράση για την δημιουργία ενός βασικού ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου.