

**EL**

**EL**

**EL**



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 18.12.2009  
COM(2009)676 τελικό

**ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ  
ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ**

**Δεύτερη έκθεση σχετική με την παρακολούθηση της εξέλιξης της αγοράς  
σιδηροδρομικών μεταφορών**

{SEC(2009)1687}

# ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ

## Δεύτερη έκθεση σχετική με την παρακολούθηση της εξέλιξης της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

### I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1. Τα τελευταία χρόνια, οι ευρωπαϊκοί σιδηρόδρομοι έχουν εισέλθει σε μια περίοδο, η οποία χαρακτηρίζεται από σημαντικές αλλαγές, συνδεδεμένες τόσο με την εξέλιξη του κανονιστικού πλαισίου, ιδίως του ευρωπαϊκού, όσο και με παράγοντες οικονομικής, κοινωνικής και δημογραφικής φύσεως.
2. Από νομοθετική άποψη, από τη δεκαετία του '90 έχει εκδοθεί σε κοινοτικό επίπεδο σειρά μέτρων, και συγκεκριμένα τρεις νομοθετικές δέσμες, με σκοπό να δημιουργηθεί ευρωπαϊκός σιδηροδρομικός χώρος, ο οποίος θα βασίζεται στον ελεύθερο ανταγωνισμό μεταξύ σιδηροδρομικών επιχειρήσεων (βλ. παράρτημα 1<sup>1</sup>).
3. Η κίνηση αυτή φθάνει σήμερα σε αποφασιστική φάση· ενώ το άνοιγμα της αγοράς, σε πρώτη φάση, αφορούσε μόνον τις σιδηροδρομικές μεταφορές εμπορευμάτων, από την 1η Ιανουαρίου 2010 θα ανοίξει πλέον στον ανταγωνισμό η διεθνής κυκλοφορία επιβατών. Παράλληλα, το κανονιστικό πλαίσιο για τη διαλειτουργικότητα και την ασφάλεια αναπροσαρμόστηκε πρόσφατα με την έκδοση των οδηγιών 2008/57/EK και 2008/110/EK<sup>2</sup>.
4. Αυτή η συνεχής εξέλιξη του κανονιστικού πλαισίου υπήρξε η αιτία για την απόφαση του νομοθέτη να αναθέσει στην Επιτροπή να παρακολουθεί τακτικά την πορεία της ευρωπαϊκής αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών, με σκοπό να αξιολογηθεί η επιρροή των δράσεων της κοινοτικής πολιτικής στην αγορά σιδηροδρόμων και να διευκολυνθεί ο καθορισμός των μέτρων που αρμόζει να αποφασισθούν και να τεθούν σε εφαρμογή στο μέλλον στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών.
5. Η παρούσα πρόταση ανταποκρίνεται επομένως στην υποχρέωση παρακολούθησης της ευρωπαϊκής αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών που απαιτείται με βάση την οδηγία 2001/12/EK<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Η παρούσα έκθεση σχετικά με την εξέλιξη της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών συνοδεύεται από έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής, το οποίο περιέχει 26 παραρτήματα.

<sup>2</sup> Οδηγία 2008/57/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 2008, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος (ΕΕ L 191 της 18ης Ιουλίου 2008) και οδηγία 2008/110/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 2008, σχετικά με την τροποποίηση της οδηγίας 2004/49/EK για την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων (ΕΕ L 345 της 23ης Δεκεμβρίου 2008).

<sup>3</sup> Τμήμα Va της οδηγίας 2001/12/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2001 (ΕΕ L 75 της 15ης Μαρτίου 2001), για τροποποίηση της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου σχετικά με την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων.

6. Αυτό ήταν το αντικείμενο ενός πρώτου εγγράφου με τίτλο «ανακοίνωση σχετικά με την παρακολούθηση των εξελίξεων στη σιδηροδρομική αγορά», το οποίο είχε εκδοθεί στις 18 Οκτωβρίου 2007<sup>4</sup>. Η παρούσα έκθεση δεν αποτελεί απλώς επικαιροποίηση αυτού του πρώτου εγγράφου, αλλά περιέχει και ορισμένα νέα στοιχεία σε θέματα που δεν κάλυπτε το προηγούμενο έγγραφο.

## **II. ΣΥΣΤΗΜΑ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

7. Η Επιτροπή έχει συγκροτήσει σύστημα παρακολούθησης της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών (Rail Market Monitoring Scheme-RMMS) με σκοπό να ανταποκριθεί στις ανάγκες σε ό,τι αφορά την παρατήρηση της αγοράς.
8. Στα καθήκοντα που έχει για την παρακολούθηση της συγκεκριμένης αγοράς, η Επιτροπή επικουρείται από ομάδα εργασίας απαρτιζόμενη από εμπειρογνώμονες των εθνικών υπουργείων και του σιδηροδρομικού κλάδου, με τη συμμετοχή κοινωνικών εταίρων. Από το 2001 έως τα μέσα του 2009 πραγματοποιήθηκαν είκοσι δύο συνεδριάσεις της ομάδας εργασίας RMMS, τέσσερις από τις οποίες μετά την έκδοση της προηγούμενης έκθεσης.
9. Η αποτελεσματικότητα των εργασιών της ομάδας βελτιώθηκε χάρη στην εκπόνηση τυποποιημένου ερωτηματολογίου, το οποίο περιέχει σειρά δεικτών για τις διάφορες πτυχές της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών (βλ. παράρτημα 26). Η Επιτροπή λυπάται για το γεγονός ότι ορισμένα κράτη μέλη είτε δεν απάντησαν καθόλου στο ερωτηματολόγιο είτε απάντησαν εν μέρει. Ως εκ τούτου, οι πληροφορίες σε ορισμένα παραρτήματα είναι ελλιπείς. Προς το παρόν μελετάται εάν είναι σκόπιμο να περιληφθεί νόμιμη υποχρέωση παροχής ορισμένων πληροφοριών επ' ευκαιρία της αναδιατύπωσης της πρώτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους.
10. Η παρούσα ανάλυση βασίζεται στις εργασίες της RMMS, και πιο συγκεκριμένα στα αποτελέσματα του ερωτηματολογίου, αλλά και σε πρόσφατες μελέτες και σε στατιστικά στοιχεία που διαθέτει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ιδίως από την Eurostat. Όσον αφορά την τελευταία πηγή πληροφοριών, δυστυχώς δεν υπάρχουν ετήσια δεδομένα για τις μεταφορές το 2008, λόγω προβλήματος στο σύστημα πληροφορικής.

## **III. Η ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΘΕΣΜΙΚΟΥ ΚΑΙ ΝΟΜΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ**

11. Όλα τα κράτη μέλη που διαθέτουν σιδηροδρομικό δίκτυο έχουν μεταφέρει στο εσωτερικό τους δίκαιο τις οδηγίες της πρώτης δέσμης για τους σιδηροδρόμους. Ωστόσο, η εσφαλμένη μεταφορά, σε ποικίλους βαθμούς και ενίοτε σε διαφορετικά πεδία, οδήγησε την Επιτροπή να στείλει προειδοποιητικές επιστολές σε 24 κράτη μέλη τον Ιούνιο του 2008 και κατόπιν αιτιολογημένη γνώμη σε 21 κράτη μέλη τον Οκτώβριο του 2009 (βλ. παράρτημα 3).

---

<sup>4</sup> Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο σχετικά με την παρακολούθηση των εξελίξεων στη σιδηροδρομική αγορά, της 18ης Οκτωβρίου 2007 (COM(2007) 609).

12. Από το 2008 κυρίως, η Επιτροπή άρχισε να δέχεται αρκετές καταγγελίες σχετικά με τη λειτουργία της αγοράς, οι οποίες αφορούν πιο συγκεκριμένα τη συμπεριφορά παραγόντων, παραδείγματος χάριν στη διαχείριση των τερματικών σταθμών και την πρόσβαση στα δρομολόγια. Σε αυτό το πλαίσιο η Επιτροπή πρόκειται να διευκρινίσει ή να τροποποιήσει ορισμένες διατάξεις της πρώτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους επ' ευκαιρία της αναδιατύπωσής της.
13. Πρέπει άλλωστε να υπογραμμισθεί ο ρόλος της ομάδας ελεγκτικών οργανισμών (βλ. παράρτημα 4) που έχει συστήσει η Επιτροπή. Η εν λόγω ομάδα επέτρεψε να καθιερωθεί εποικοδομητικός διάλογος και να συγκριθούν οι διάφορες εθνικές πρακτικές.
14. Όσον αφορά τη δεύτερη δέσμη μέτρων για τους σιδηροδρόμους, έχουν συσταθεί τα εθνικά όργανα που απαιτούνται (βλ. παραρτήματα 4, 5 και 6). Οι υπηρεσίες της Επιτροπής έχουν αρχίσει έλεγχο της εφαρμογής της νομοθεσίας, με άξονα κυρίως τις πτυχές που συνδέονται με την ασφάλεια.
15. Όσον αφορά την τρίτη δέσμη μέτρων για τους σιδηροδρόμους, η καταληκτική ημερομηνία για τη μεταφορά στο εσωτερικό δίκαιο της οδηγίας 2007/58/EK<sup>5</sup>, σχετικά με το άνοιγμα της αγοράς για τις διεθνείς υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών εντός της Κοινότητας, ήταν η 4η Ιουνίου 2009 (παράρτημα 2). Η οδηγία 2007/59/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, σχετικά με την πιστοποίηση του προσωπικού οδήγησης μηχανών έλξης και συρμών, έπρεπε να έχει μεταφερθεί στο εσωτερικό δίκαιο των κρατών μελών έως την 4η Δεκεμβρίου του τρέχοντος έτους.
16. Τέλος, ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων που ιδρύθηκε το 2006 είναι πλέον πλήρως επιχειρησιακός. Στηρίζει τη δημιουργία ενός ολοκληρωμένου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου από τεχνική άποψη.

#### **IV. ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΕΕ<sup>6</sup>**

##### **IV.1 Θέση των σιδηροδρομικών μεταφορών ως προς τους υπόλοιπους τρόπους μεταφοράς**

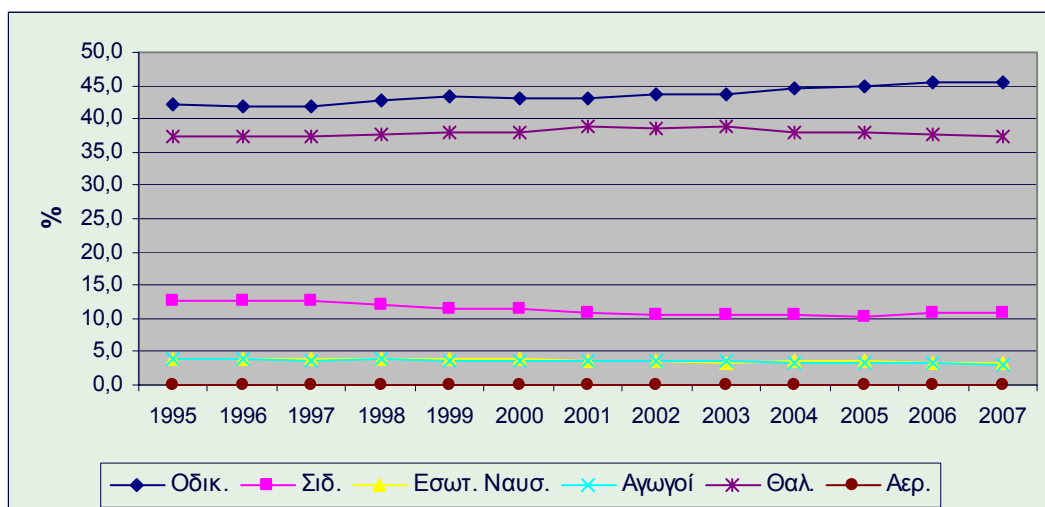
17. Ενώ κατά τη διάρκεια των προηγούμενων δεκαετιών το μερίδιο των σιδηροδρόμων στη μεταφορά εμπορευμάτων σημείωνε συνεχή πτώση, από τις αρχές της δεκαετίας του 2000 παρατηρείται σταθεροποίησή του. Έτσι, το μερίδιό τους μετρούμενο σε τονοχιλιόμετρα στη μεταφορά εμπορευμάτων από 12,6% το 1995 στην ΕΕ των 27 μειώθηκε σε 10,5% το 2002 προτού ανέλθει σε 10,7% το 2007.

---

<sup>5</sup> Οδηγία 2007/58/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007 (EE L 315 της 3/12/2007, σ. 44), για τροποποίηση της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων και της οδηγίας 2001/14/EK σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής.

<sup>6</sup> Καθώς η Κύπρος και η Μάλτα δεν διαθέτουν σιδηροδρομικό δίκτυο, όλες οι αναφορές στην ΕΕ των 12 και στην ΕΕ των 27 νοούνται εξαιρουμένων των δύο αυτών χωρών.

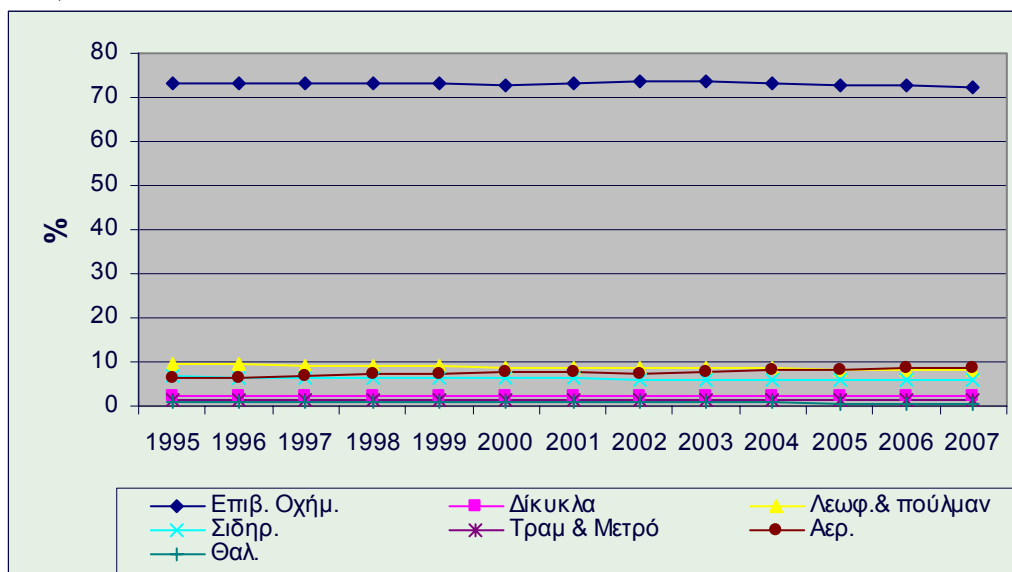
Διάγραμμα 1: Μερίδιο των σιδηροδρόμων στη μεταφορά εμπορευμάτων (ΕΕ των 27, 1995-2007)



Πηγή: Στατιστικό εγχειρίδιο «Τα στοιχεία της ενέργειας και των μεταφορών στην ΕΕ το 2009» (Energy and Transport in Figures Statistical Pocketbook 2009).

18. Το μερίδιο των σιδηροδρόμων στη χερσαία μεταφορά εμπορευμάτων έχει επίσης σταθεροποιηθεί από το 2002 στο 17,1%, τη στιγμή που το 1995 έφθανε ακόμη στο 20,2%.
19. Στη μεταφορά επιβατών, η πτώση που είχε επέλθει κατά τη διάρκεια των τριών τελευταίων δεκαετιών έχει ανακοπεί πρόσφατα. Το μερίδιο των σιδηροδρόμων στη μεταφορά επιβατών στην ΕΕ των 27 μειώθηκε από 6,6% το 1995 σε 5,9% το 2003, ανήλθε δε σε 6,1% το 2007 (βλ. παράρτημα 7).

Διάγραμμα 2: Μερίδιο των σιδηροδρόμων στη μεταφορά επιβατών (ΕΕ των 27, 1995-2007)



Πηγή: Στατιστικό εγχειρίδιο «Τα στοιχεία της ενέργειας και των μεταφορών στην ΕΕ το 2009» (Energy and Transport in Figures Statistical Pocketbook 2009).

20. Το δε μερίδιο των σιδηροδρόμων στη χερσαία μεταφορά επιβατών έφθασε το 6,9% το 2007, έναντι 6,5% το 2003.

#### IV.2 Τάσεις των σιδηροδρομικών μεταφορών από άποψη όγκου και επιδόσεων<sup>7</sup>

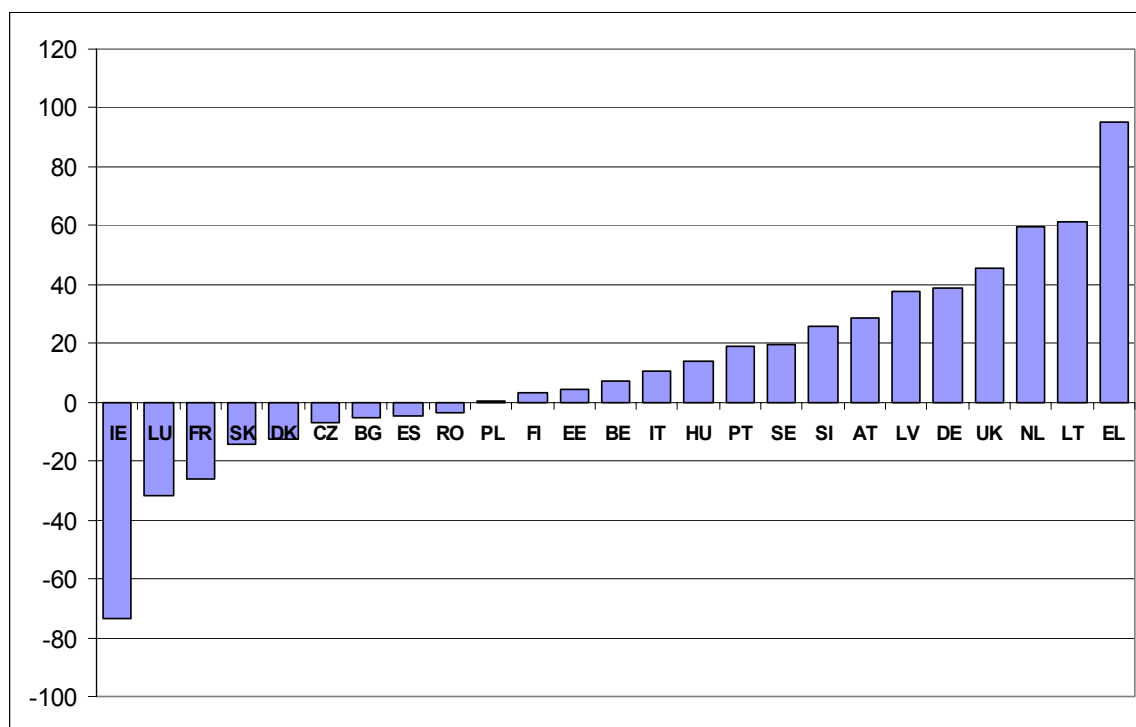
##### α) Στη μεταφορά εμπορευμάτων

21. Μετά από χρόνια συνεχούς και ιδιαίτερα έντονης πτώσης στα νέα κράτη μέλη, η εμπορευματική σιδηροδρομική κίνηση παρουσίασε αξιοσημείωτη αύξηση από το 2000 έως το 2007 (βλ. διάγραμμα 3): αυτό παρατηρήθηκε ιδίως σε ορισμένα κράτη στα οποία μη κατεστημένες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις κατέκτησαν σημαντικά μερίδια της αγοράς.

<sup>7</sup>

Ως «επιδόσεις των σιδηροδρομικών μεταφορών» νοούνται οι σιδηροδρομικές μεταφορές εκφρασμένες σε τονοχιλιόμετρα ή σε επιβατοχιλιόμετρα.

Διάγραμμα 3: Εξέλιξη της εμπορευματικής σιδηροδρομικής κίνησης το διάστημα 2000-2007

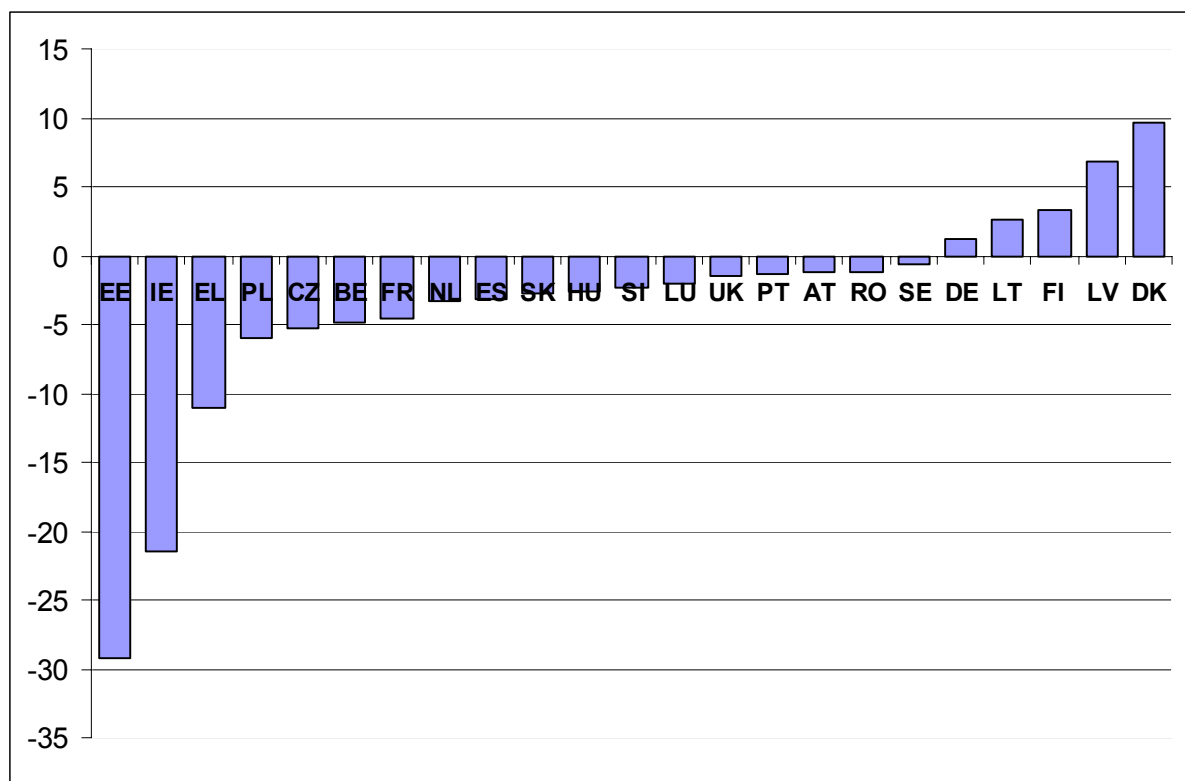


Πηγή: Στατιστικό εγχειρίδιο «Τα στοιχεία της ενέργειας και των μεταφορών στην ΕΕ το 2009» (Energy and Transport in Figures Statistical Pocketbook 2009), πίνακας 3.2.5..

22. Το 2007, στην ΕΕ των 27 σημειώθηκε άνοδος 2,8% της εμπορευματικής σιδηροδρομικής κίνησης, έναντι 1,1% στην ΕΕ των 12 και 3,7% στην ΕΕ των 15 (βλ. παράρτημα 8 και επόμενα).
23. Το 2008, η εξέλιξη της εμπορευματικής σιδηροδρομικής κίνησης στην ΕΕ των 27 εκφρασμένη σε τονοχιλιόμετρα παρουσιάζει μεγάλες αντιθέσεις: έπεσε κατά 29,2% στην Εσθονία και κατά 21,5% στην Ιρλανδία, ενώ αυξήθηκε κατά 9,7% στη Δανία και κατά 6,9% στη Λετονία (βλ. διάγραμμα 4).



Διάγραμμα 4: Εξέλιξη της εμπορευματικής σιδηροδρομικής κίνησης το διάστημα 2007-2008



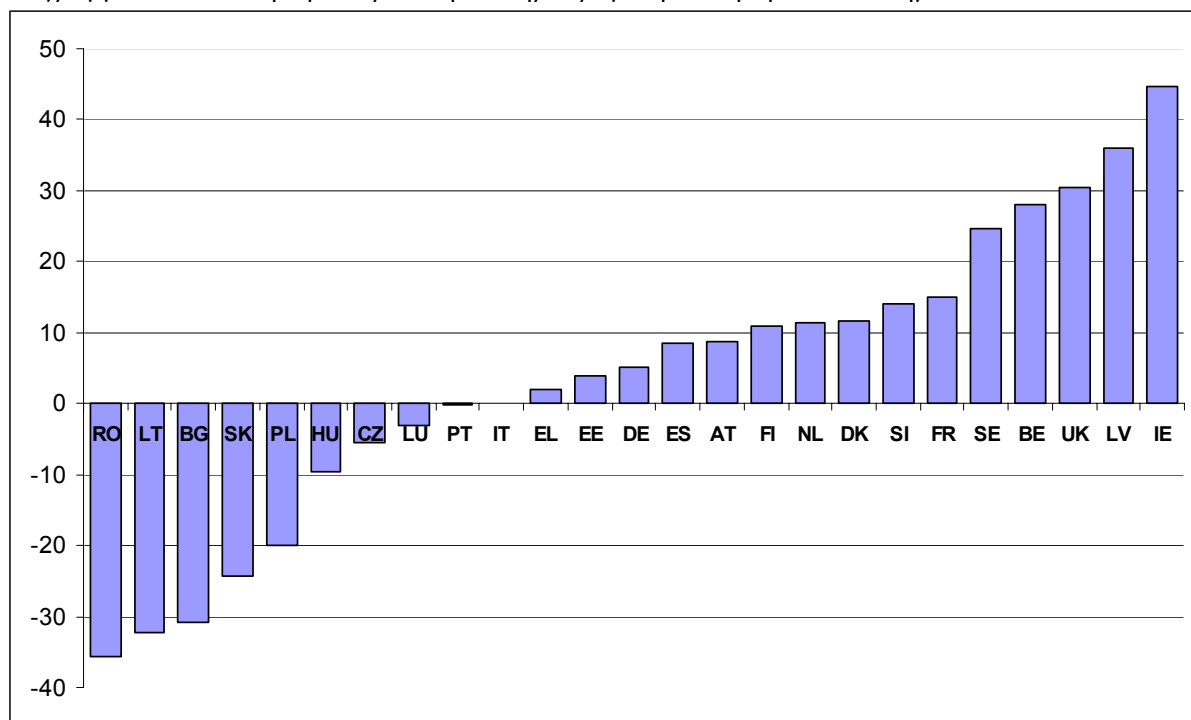
Πηγή: Ερωτηματολόγιο RMMS που συμπληρώθηκαν από τα κράτη μέλη τον Μάιο-Ιούνιο του 2009

24. Από τα μέσα του 2008, η σιδηροδρομική κίνηση εμπορευμάτων επηρεάστηκε αισθητά από την οικονομική κρίση· όντως, η κρίση έπληξε μεταξύ άλλων κλάδους που παραδοσιακά χρησιμοποιούν τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές, όπως η χαλυβουργία, η χημική βιομηχανία και η αυτοκινητοβιομηχανία. Σύμφωνα με τα προσωρινά στοιχεία της Κοινότητας Ευρωπαϊκών Σιδηροδρόμων (CER), η πτώση αυτή είναι 28% σε ολόκληρη την ΕΕ από το δεύτερο τρίμηνο του 2008 μέχρι το δεύτερο τρίμηνο του 2009.

### β) Στη μεταφορά επιβατών

25. Μεταξύ 2000 και 2007, στην πλειονότητα των κρατών μελών, και ειδικότερα σε σχεδόν όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ των 15, καταγράφηκε αύξηση της επιβατικής σιδηροδρομικής κίνησης. Έφθασε το 44,6% στην Ιρλανδία, το 36,1% στη Λετονία και το 30,5% στο Ηνωμένο Βασίλειο. Σημαντική πτώση σημειώθηκε σε αρκετά κράτη μέλη της ΕΕ των 12, ιδίως στη Ρουμανία (-35,7%), στη Λιθουανία (-32,3%) και στη Βουλγαρία με -30,8% (βλ. διάγραμμα 5).

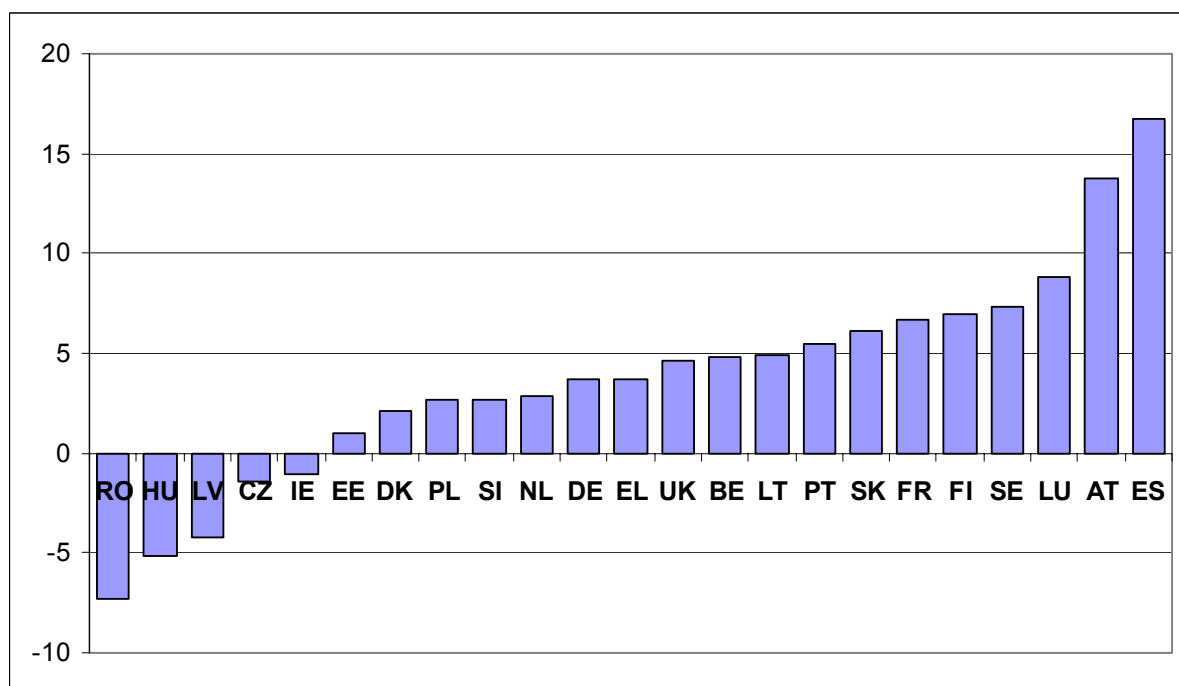
Διάγραμμα 5: Εξέλιξη της επιβατικής σιδηροδρομικής κίνησης το διάστημα 2000-2007



Πηγή: Στατιστικό εγχειρίδιο «Τα στοιχεία της ενέργειας και των μεταφορών στην ΕΕ το 2009» (Energy and Transport in Figures Statistical Pocketbook 20), πίνακας 3.2.7

26. Η αύξηση της κίνησης ήταν ιδιαίτερα σημαντική στα τρένα υψηλής ταχύτητας. Ο αριθμός επιβατοχιλιομέτρων ανήλθε από 59 εκατομμύρια επιβάτες το 2000 σε 92 εκατομμύρια επιβάτες το 2007, από τα οποία 48 στη Γαλλία, 22 στη Γερμανία και 8 στην Ιταλία. Το μερίδιο των τρένων υψηλής ταχύτητας στη συνολική μεταφορά επιβατών έφθασε το 23% στην ΕΕ των 27 το 2007· το 60% του μεριδίου αυτού αφορούσε τη Γαλλία.
27. Το 2008, η κίνηση επιβατών συνέχισε να αυξάνεται, ιδίως στην Ισπανία (+16,7%), στην Αυστρία (+13,8%) και στο Λουξεμβούργο (+8,8%). Τα μεγαλύτερα ποσοστά πτώσης της κίνησης σημειώθηκαν στη Ρουμανία (-7,3%), στην Ουγγαρία (-5,2%) και στη Λετονία (-4,2%), όπως φαίνεται και στο διάγραμμα 6.

Διάγραμμα 6: Εξέλιξη της επιβατικής σιδηροδρομικής κίνησης το διάστημα 2007/2008



Πηγή: Ερωτηματολόγιο RMMS που συμπληρώθηκαν από τα κράτη μέλη τον Μάιο-Ιούνιο του 2009

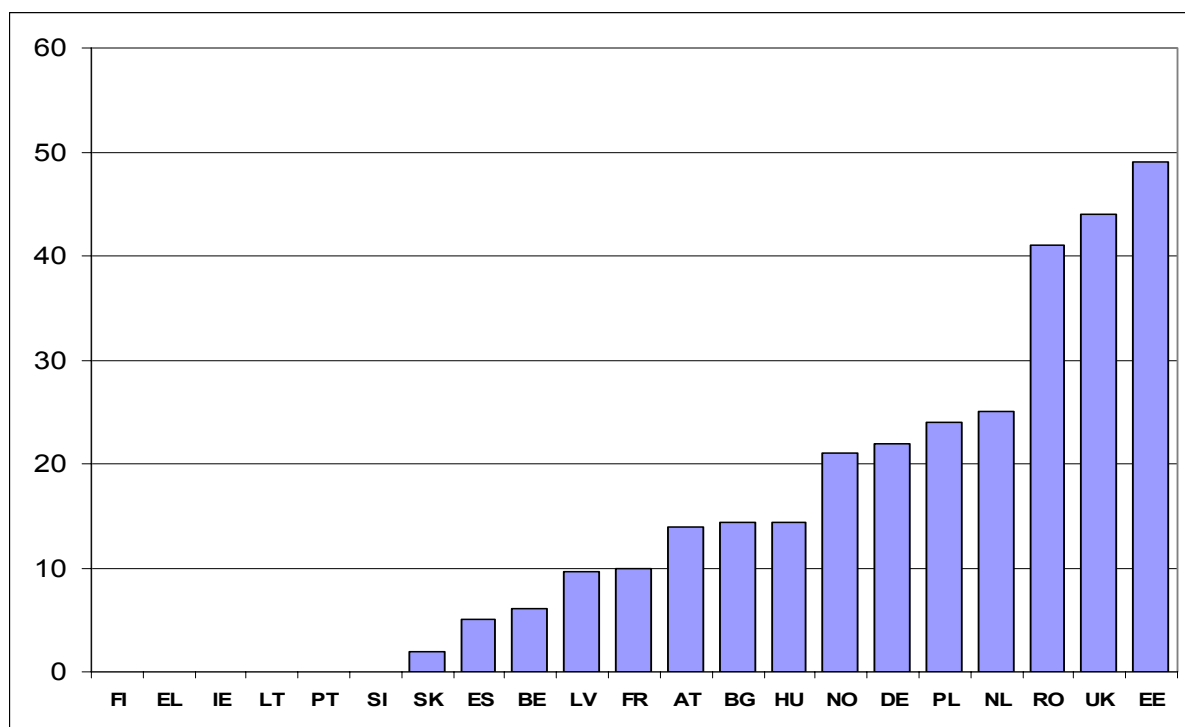
28. Από το δεύτερο τρίμηνο του 2008 μέχρι το δεύτερο τρίμηνο του 2009, σύμφωνα με τα προσωρινά στοιχεία της CER, η επιβατική σιδηροδρομική κίνηση μειώθηκε περίπου κατά 5% στην ΕΕ των 15 και κατά 0,7% στην ΕΕ των 12. Η πτώση αυτή φαίνεται εντονότερη στην πελατεία που μετακινείται για λόγους εργασίας, στην οποία θα μπορούσε να υπερβεί το 10%· η πώληση εισιτηρίων δευτέρας θέσης παρέμεινε σχετικά σταθερή, λόγω αφενός της μετατόπισης στη δεύτερη θέση μέρους της πελατείας που ταξίδευε στο παρελθόν στην πρώτη θέση και αφετέρου λόγω της συμφέρουσας τιμολογιακής πολιτικής των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.

#### V. ΑΝΟΙΓΜΑ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

29. Υπάρχουν περισσότερες από 600 άδειες εκμετάλλευσης σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων, από τις οποίες 315 στη Γερμανία και 67 στην Πολωνία. Ο αριθμός αδειών στη μεταφορά επιβατών είναι πλέον άνω των 450, από τις οποίες 302 στη Γερμανία και 45 στο Ηνωμένο Βασίλειο.
30. Στο διάγραμμα 7 φαίνονται τα μερίδια αγοράς των μη κατεστημένων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων που προσφέρουν εμπορευματικά δρομολόγια. Από άποψη τονοχιλιομέτρων, οι μη κατεστημένες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις κατέχουν τα μεγαλύτερα μερίδια της αγοράς στην Εσθονία (49%), στο Ηνωμένο Βασίλειο (44%), στη Ρουμανία (41%), στις Κάτω Χώρες (25%) και στην Πολωνία (24%). Στις επιβατικές μεταφορές, οι μη κατεστημένες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις κατέχουν ιδιαίτερα υψηλά μερίδια στην Εσθονία (58%), στη Σουηδία, καθώς και στο Ηνωμένο Βασίλειο, όπου αρκετές εταιρείες που προήλθαν από το παλιό μονοπώλιο ενσωματώθηκαν σε διάφορες εταιρείες χαρτοφυλακίου. Το παράρτημα 12 δείχνει

την κατανομή των μεριδίων της αγοράς στις διάφορες σιδηροδρομικές εταιρείες της ΕΕ των 27.

*Διάγραμμα 7: Σύνολο των μεριδίων της αγοράς (σε ποσοστά) για τις μη κατεστημένες επιχειρήσεις εκμετάλλευσης εμπορευματικών δρομολογίων στα τέλη του 2008*



*Πηγή: Ερωτηματολόγιο RMMS που συμπληρώθηκε από τα κράτη μέλη τον Μάιο-Ιούνιο του 2009*

31. Όσον αφορά τη μεταφορά εμπορευμάτων, οι πιο ανοικτές αγορές είναι εκείνες της Εσθονίας, του Ηνωμένου Βασιλείου και της Ρουμανίας (βλ. παράρτημα 13). Καταστάσεις μονοπωλίου εκ των πραγμάτων διατηρούνται σε αρκετά κράτη μέλη. Στην κίνηση επιβατών, παρατηρείται συχνά συνύπαρξη τοπικών μονοπωλίων χωρίς να υπάρχει ανταγωνισμός μεταξύ των διαφόρων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.

## **VI. ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ**

### **α) Απασχόληση**

32. Ο αριθμός μισθωτών στα τέλη του 2008 στις επιχειρήσεις εμπορικής εκμετάλλευσης σιδηροδρομικών μεταφορών ανερχόταν σε 118.000 στην Πολωνία, 112.000 στη Γαλλία και 86.000 στη Γερμανία (βλ. παράρτημα 14). Ωστόσο, οι αντίστοιχες αρμοδιότητες των διαχειριστών των υποδομών και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων ποικίλλουν ανάλογα με το κράτος μέλος, με αποτέλεσμα να καθίσταται δύσκολη η σύγκριση.

### **β) Χρηματοοικονομική κατάσταση**

33. Επιπλέον, υφίσταται σημαντική απόκλιση μεταξύ των επιδόσεων των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων της ΕΕ των 15 και εκείνων της ΕΕ των 12 (βλ.

παράρτημα 15). Η κακή χρηματοοικονομική κατάσταση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων της ΕΕ των 12 εξηγείται καταρχήν από την ανεπαρκή αντιστάθμιση για την παροχή δημοσίων υπηρεσιών, τα συνεχιζόμενα χρέη των επιχειρήσεων προς το κράτος και από τις ζημιολύγες επενδύσεις ορισμένων από τις επιχειρήσεις αυτές κατά τα τελευταία έτη. Η σημερινή κρίση, από την άλλη πλευρά, πλήττει ολόκληρη την ΕΕ των 27, γεγονός που επιφέρει συνολική υποβάθμιση της χρηματοοικονομικής κατάστασης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.

### γ) Τροχαίο υλικό

34. Ο ετήσιος ρυθμός ανάπτυξης της αγοράς κατά την περίοδο 2007-2013 είχε εκτιμηθεί το 2008 σε 2,2% παγκοσμίως από την Ένωση Ευρωπαϊκών Βιομηχανιών Σιδηροδρομικού Υλικού (UNIFE)<sup>8</sup>. Ωστόσο, η πραγματικότητα θα είναι μάλλον κατώτερη των προβλέψεων αυτών λόγω της κρίσης, η οποία πλήττει έντονα μεταξύ άλλων τις αγορές τροχαίου υλικού μεταφοράς εμπορευμάτων.
35. Μέχρι το 2013, το τμήμα της αγοράς των τρένων πολύ υψηλής ταχύτητας αναμένεται να είναι το πιο δυναμικό στη Δυτική Ευρώπη, ενώ εκείνο των συμβατικών τρένων μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων θα παραμείνει κυρίαρχο στην ανατολική Ευρώπη.

### δ) Ποιότητα δρομολογίων και στοιχεία σύγκρισης των τιμών των εισιτηρίων

36. Η ποιότητα των σιδηροδρομικών εμπορευματικών δρομολογίων στην Ευρωπαϊκή Ένωση, η οποία αποτέλεσε το αντικείμενο ανακοίνωσης το 2008<sup>9</sup>, εξακολουθεί να είναι δύσκολο να εκτιμηθεί διότι δεν υπάρχουν εν γένει δείκτες ποιότητας. Όταν υπάρχουν, όπως συμβαίνει στις διατροπικές μεταφορές (βλ. παράρτημα 16), η ποιότητα των δρομολογίων εμφανίζεται ανεπαρκής.
37. Στον τομέα της μεταφοράς επιβατών, ο βαθμός ικανοποίησης των καταναλωτών για τα υπεραστικά σιδηροδρομικά δρομολόγια παραμένει χαμηλός: λιγότερο από ένας επιβάτης στους δύο δηλώνει ικανοποιημένος σύμφωνα με μελέτη που πραγματοποιήθηκε για λογαριασμό της Επιτροπής (βλ. παράρτημα 23)<sup>10</sup>.
38. Σε άλλη μελέτη<sup>11</sup> τονίζεται εξάλλου ότι οι τιμές των εισιτηρίων των τρένων διαφέρουν πολύ ανάλογα με το κράτος μέλος: ένα εισιτήριο δεύτερης θέσης για μεταφορά σε απόσταση 200 χιλιομέτρων στοιχίζει έως και το ισοδύναμο των 60 ευρώ στο Ηνωμένο Βασίλειο και 48 ευρώ στη Γερμανία, αλλά όχι περισσότερο των 5,50 ευρώ στη Βουλγαρία και 6 ευρώ στη Λετονία. Στην ΕΕ των 15, στοιχίζουν φθηνότερα τα εισιτήρια στην Ελλάδα (8 ευρώ), στην Πορτογαλία (14) και στο Βέλγιο (17).

---

<sup>8</sup> Μελέτη «UNIFE Worldwide Rail Market Study – status quo and outlook 2016», 2008.

<sup>9</sup> Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, της 8ης Σεπτεμβρίου 2008, «Ποιότητα των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών» [COM(2008) 536 τελικό – Δεν έχει δημοσιευθεί στην επίσημη εφημερίδα].

<sup>10</sup> Πηγή: έρευνες IPSOS το 2006 και το 2008 για την ικανοποίηση των καταναλωτών.

<sup>11</sup> Πηγή: μελέτη «Prix et salaires 2009» της UBS.

## ε) Ασφάλεια

39. Σύμφωνα με την έκθεση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων, το 2007 θρηνήθηκαν 1.517 θύματα ατυχημάτων συνδεδεμένων με τις σιδηροδρομικές μεταφορές, έναντι 1.319 το προηγούμενο έτος, εξαιτίας ιδίως της σημαντικής αύξησης του αριθμού των θυμάτων σε ισόπεδες διαβάσεις. Όσον αφορά μόνον τους επιβάτες τρένων, σημειώθηκαν 70 θάνατοι το 2007 στην Ένωση, τη στιγμή που τα θύματα θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων ήταν περίπου 40.000· επιπλέον, οι επιβάτες που υπήρξαν θύματα ατυχημάτων στις σιδηροδρομικές μεταφορές μειώθηκαν από 400 το 1970 μόνον σε 77 το 2006 (βλ. παράρτημα 24).

## VII. ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

### α) Μήκος των δικτύων

40. Το συνολικό μήκος των σιδηροδρομικών γραμμών στην ΕΕ είναι περίπου 212.000 km. Τα κράτη μέλη που διαθέτουν τα μεγαλύτερα δίκτυα είναι η Γερμανία (33.890 km), η Γαλλία (29.918 km) και η Πολωνία (19.419 km) (βλ. παράρτημα 17). Η Μάλτα και η Κύπρος δεν διαθέτουν σιδηροδρομικό δίκτυο. Η Τσεχική Δημοκρατία, το Βέλγιο και το Λουξεμβούργο διαθέτουν το πλέον πυκνό σιδηροδρομικό δίκτυο (122, 111 και 106 km/1000 km<sup>2</sup>, αντίστοιχα).
41. Το 2008, το ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο περιλάμβανε 5.764 km γραμμών υψηλής ταχύτητας, οι οποίες βρίσκονται στη Γαλλία, την Ισπανία, τη Γερμανία, την Ιταλία, το Βέλγιο και το Ηνωμένο Βασίλειο. Το δίκτυο υψηλής ταχύτητας γνωρίζει αισθητή επέκταση, ιδίως στην Ισπανία όπου είναι υπό κατασκευή γραμμές άνω των 1.600 km (βλ. παράρτημα 18).

### β) Εξέλιξη των επενδύσεων σε υποδομές

42. Οι χώρες της ΕΕ των 12 διακρίνονται από έλλειψη επενδύσεων στις σιδηροδρομικές μεταφορές· σύμφωνα με τα στοιχεία του 2006 που παρείχε η CER, οι μέσες επενδύσεις ανά χιλιόμετρο στη συντήρηση σιδηροδρομικών γραμμών ήταν 5 φορές υψηλότερες στην ΕΕ των 15 από ό,τι στην ΕΕ των 12 (βλ. παράρτημα 20).
43. Παρατηρείται επίσης στασιμότητα των συγχρηματοδοτούμενων επενδύσεων στους σιδηροδρόμους με βάση την πολιτική συνοχής σε σύγκριση με τα στοιχεία για την περίοδο 2000-2006. Η διαπίστωση αυτή ισχύει παρά την ευνοϊκότερη συγκυρία που χαρακτηρίζεται από την αύξηση κατά 69% του προϋπολογισμού για τις μεταφορές μέσω της περιφερειακής πολιτικής. Στην ΕΕ των 12, επί του συνόλου των εθνικών επενδύσεων στον τομέα των μεταφορών το μερίδιο των σιδηροδρόμων είναι το υψηλότερο στη Σλοβενία (45,6%), τη Λιθουανία (36,5%), την Τσεχική Δημοκρατία και τη Σλοβακία (34%), ενώ το χαμηλότερο είναι στην Πολωνία (20,8%). Οι επενδύσεις στις οδικές υποδομές παραμένουν επομένως κατά πολύ υψηλότερες από τις επενδύσεις στους σιδηροδρόμους στη Δυτική Ευρώπη και κατά μείζονα λόγο στην ΕΕ των 12, όπως τονίζεται σε μελέτη του Διεθνούς Φόρουμ Μεταφορών

(International Transport Forum (ITF))<sup>12</sup> (βλ. παράρτημα 19).

### γ) Τέλη και πολυετείς συμβάσεις

44. Σύμφωνα πάντοτε με το ITF, τα τέλη πρόσβασης στο δίκτυο ποικίλλουν πολύ ανάλογα με τον διαχειριστή υποδομής (βλ. παράρτημα 21). Σε γενικές γραμμές, είναι πολύ υψηλά για τις εμπορευματικές μεταφορές στα νέα κράτη μέλη, ιδίως στη Σλοβακία και στις χώρες της Βαλτικής· αντίθετα, είναι χαμηλότερα στη Δανία, την Ισπανία και τη Σουηδία. Τα υψηλότερα τέλη πρόσβασης για τις επιβατικές μεταφορές Intercity είναι στο Βέλγιο, τη Λιθουανία και τη Γερμανία και τα χαμηλότερα στις σκανδιναβικές χώρες.
45. Ωστόσο, σύμφωνα με τη Διεθνή Ένωση Συνδυασμένων Σιδηροδρομικών-Οδικών Μεταφορών (UIRR), παρατηρείται ότι η πτώση της κίνησης που προκλήθηκε από την κρίση οδήγησε ορισμένους διαχειριστές υποδομών να μειώσουν τα τέλη πρόσβασης για τα φορτηγά τρένα, ιδίως στην Πολωνία και τη Σλοβακία.
46. Όσον αφορά τις πολυετείς συμβάσεις, η ανακοίνωση της Επιτροπής στο Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο<sup>13</sup> περιείχε σύσταση προς τα κράτη μέλη και τους διαχειριστές υποδομών να λάβουν ορισμένα μέτρα με σκοπό να εξασφαλισθεί καλό επίπεδο εξυπηρέτησης και η αναγκαία χρηματοοικονομική ισορροπία. Πολυετείς συμβάσεις έχουν υπογραφεί μεταξύ των διαχειριστών υποδομών και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων σε έξι περίπου κράτη μέλη (βλ. παράρτημα 22).

### δ) Εγκατάσταση του συστήματος ERTMS

47. Η καθιέρωση του συστήματος ERTMS (Ευρωπαϊκό Σύστημα Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας (European Railway Traffic Management System)) αποτελεί σημαντικό δείκτη προόδου για μεγαλύτερη διαλειτουργικότητα. Στα τέλη του 2009 λειτουργούν περίπου 3.000 χιλιόμετρα γραμμών εξοπλισμένων με το ERTMS στην Ένωση. Με βάση τα εθνικά σχέδια εγκατάστασης, το δίκτυο που θα είναι εξοπλισμένο με το ERTMS αναμένεται να φθάσει τα 20.000 χιλιόμετρα στα τέλη του 2012 και τα 30.000 χιλιόμετρα στα τέλη του 2020.
48. Το ευρωπαϊκό σχέδιο εγκατάστασης εγκρίθηκε στις 22 Ιουλίου 2009. Το εν λόγω ευρωπαϊκό σχέδιο βασίζεται στα εθνικά σχέδια, επικεντρώνεται όμως στις σημαντικότερες γραμμές σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Δεν περιλαμβάνει επομένως τα εθνικά δίκτυα στην ολότητά τους, αλλά καθιστά υποχρεωτικό τον εξοπλισμό των κύριων αξόνων μέσα σε συγκεκριμένες προθεσμίες. Έτσι, κατά το 2020, οι κύριοι ευρωπαϊκοί κόμβοι εμπορευματικών μεταφορών θα συνδέονται με γραμμές εξοπλισμένες με το σύστημα ERTMS, οπότε θα ανοίξει ο δρόμος για νέες ευκαιρίες για τις επιχειρήσεις σιδηροδρομικών μεταφορών εμπορευμάτων.

---

<sup>12</sup> Μελέτη με τίτλο «Charges for the Use of Rail Infrastructure 2008».

<sup>13</sup> Ανακοίνωση με τίτλο «Πολυετείς συμβάσεις για την ποιότητα της σιδηροδρομικής υποδομής» COM(2008)54 της 6ης Φεβρουαρίου 2008.

### VIII. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

49. Η παρούσα έκθεση παρουσιάζει τις κύριες τάσεις που παρατηρήθηκαν τα τελευταία έτη στη σιδηροδρομική αγορά της ΕΕ, και ιδιαίτερα το 2008. Εκτός από τα αβέβαια ακόμη αποτελέσματα της οικονομικής κρίσης, επιβεβαιώνεται ωστόσο ότι η ανάπτυξη ενός ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου και το προοδευτικό άνοιγμα της αγοράς στον ανταγωνισμό επέτρεψαν να σταθεροποιηθεί το μερίδιο των σιδηροδρόμων στην αγορά μεταφορών.
50. Επιπλέον, το παρόν έγγραφο επιτρέπει να εκτεθούν τα πρώτα απτά αποτελέσματα της κρίσης που πλήττει τον τομέα από τα μέσα του 2008. Τα αποτελέσματα είναι πιο έντονα στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών εμπορευμάτων παρά στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών. Επιπλέον, η κρίση πλήττει περισσότερο το τμήμα της αγοράς τροχαίου υλικού παρά τις υποδομές, για τις οποίες τα κράτη μέλη έχουν προβλέψει μέτρα οικονομικής ανάκαμψης.
51. Με βάση τα σχέδια οικονομικής ανάκαμψης που έχουν εξαγγελθεί, θα διατεθούν για το σιδηροδρομικό δίκτυο περίπου είκοσι δισεκατομμύρια ευρώ, τα οποία συγκεντρώνονται κυρίως στα κράτη μέλη της ΕΕ των 15. Ωστόσο, διατυπώθηκαν κάποιες αμφιβολίες σχετικά με την ικανότητα των κρατών να υλοποιήσουν εξ ολοκλήρου τις επενδύσεις που προβλέπονται δεδομένων των αναμενόμενων δημοσιονομικών δυσχερειών και της ανόδου του χρέους. Η Ένωση από πλευράς της έχει ενεργοποιήσει τα διατιθέμενα κονδύλια για να συμβάλει σε αυτήν την προσπάθεια ανάκαμψης και για να επισπεύσει την ανάπτυξη των διευρωπαϊκών δικτύων, προβλέποντας τη διάθεση 500 εκατομμυρίων ευρώ στο πλαίσιο του προϋπολογισμού των ΔΕΔ-Μ.
52. Από την άλλη πλευρά, παρατηρείται επ'ευκαιρία της κρίσης επιτάχυνση της προσπάθειας ενοποίησης του κλάδου των σιδηροδρομικών μεταφορών εμπορευμάτων, η οποία χαρακτηρίζεται από την επέκταση ορισμένων ομίλων στο εξωτερικό όπως η DB Schenker, όπως φαίνεται και από το διάγραμμα 8.



Διάγραμμα 8: Κύριες συγχωνεύσεις-εξαγορές στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών από το 2005

Έτος	Εταιρεία	Απέκτησε τον έλεγχο κατά	Εταιρεία
2005	DB Schenker (DE)	98%	RBH (DE)
2005	Trenitalia (IT)	51%	TX Logistik (DE)
2006	Babcock & Brown (AU)	100%	Crossrail (CH)
2007	DB Schenker (DE)	100%	WS (UK)
2007	DB Schenker (DE)	55,1%	Tansfesa (ES)
2008	DB Schenker (DE)	49%	Nord Cargo (FR)
2008	SNCF (FR)	75%	ITL (DE)
2008	OKD Doprava (CZ)	100%	Viamont Cargo (CZ)
2008	Rail Cargo Austria (AT)	55%	Linea (FR)
2008	Veolia (IT)	100%	Rail4Chem (DE)
2009	DB Schenker (DE)	100%	PCC (PL)
2009	Europorte 2 (FR)	100%	Veolia Cargo (FR)
2009	SNCF (FR)	100%	Veolia Cargo (DE)
2009	Veolia Transport (IT)	50%	Transdev (FR)
2009	DB Schenker (DE)	95%	PTK Holding (PL)

Πηγή: Mofair ("Wettbewerber-Report Eisenbahn 2008-2009")· Ευρωπαϊκή Επιτροπή

53. Πέραν αυτού, σημειώνεται ότι συνεχίζεται το χάσμα μεταξύ των κρατών μελών της ΕΕ των 15 και της ΕΕ των 12, στα οποία η χρηματοοικονομική κατάσταση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων εξακολουθεί να είναι συχνά αβέβαιη. Ορισμένες επιχειρήσεις αναγκάστηκαν να πάρουν απόφαση είτε να προσφύγουν μαζικά στη λύση της μερικής απασχόλησης όπως στη Σλοβακία, είτε να προβούν σε μείωση του προσωπικού τους, ιδίως στη Βουλγαρία.
54. Η ανάκαμψη των εμπορευματικών μεταφορών θα επιτευχθεί με την αναμενόμενη δημιουργία εμπορευματικών διαδρόμων<sup>14</sup>, αλλά και η ανάπτυξη της κυκλοφορίας με τις τρίτες γειτονικές χώρες της ΕΕ. Η υπό εξέλιξη διαπραγμάτευση συνθήκης με τις βαλκανικές χώρες, η διαδικασία προσχώρησης της Κοινότητας στον Διακυβερνητικό Οργανισμό για τις Διεθνείς Σιδηροδρομικές Μεταφορές (OTIF), καθώς και η συνεργασία με την Οργάνωση Συνεργασίας των Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων (OSJD) εντάσσονται σε αυτήν την προοπτική.
55. Η διαδικασία παρακολούθησης της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών θα εμπλουτισθεί βραχυπρόθεσμα με τη δημοσίευση δύο υπό εκπόνηση μελετών για

<sup>14</sup> Πρόταση κανονισμού για τη δημιουργία σιδηροδρομικού δικτύου για ανταγωνιστικές εμπορευματικές μεταφορές της 11ης Δεκεμβρίου 2008.

λογαριασμό της Επιτροπής. Οι τίτλοι των μελετών αυτών είναι αντίστοιχα «Κατάσταση και προοπτικές της διεθνούς κυκλοφορίας» και «Μελέτη των κανονιστικών επιλογών για τη συνέχιση του ανοίγματος της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών»