

EL

EL

EL



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 17.9.2010
COM(2010) 474 τελικό

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

σχετικά με τη

δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

σχετικά με τη

δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1 Ιστορικό

Τους τελευταίους δύο αιώνες οι σιδηροδρομικές μεταφορές στην Ευρώπη εξελίχθηκαν κυρίως εντός των εθνικών συνόρων, με κάθε κράτος να καθιερώνει το δικό του σιδηροδρομικό σύστημα βάσει των τοπικών συνθηκών και με τις εθνικές βιομηχανίες μαζί με τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις να υιοθετούν τα δικά τους τεχνικά και επιχειρησιακά πρότυπα. Η εξέλιξη αυτή οδήγησε σε δομικό κατακερματισμό του ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος, το οποίο σήμερα αποτελεί εμπόδιο στη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου. Ο κατακερματισμός οδηγεί σε σοβαρά προβλήματα απόδοσης, ευελιξίας και αξιοπιστίας, ιδίως στις εμπορευματικές μεταφορές, όπως και σε υψηλό επιχειρησιακό κόστος που εμποδίζει τις σιδηροδρομικές μεταφορές να ανταγωνισθούν αξιόπιστα τους άλλους τρόπους μεταφοράς και αποθαρρύνει τις ιδιωτικές επενδύσεις από τις νεοεισερχόμενες επιχειρήσεις στην αγορά σιδηροδρόμων.

Μετά από μία μακρά περίοδο παρακμής, από το 2000 ο ευρωπαϊκός κλάδος των σιδηροδρόμων κατάφερε να αυξήσει τον όγκο των μεταφερόμενων επιβατών και εμπορευμάτων και να σταθεροποιήσει το μερίδιό του στο σύνολο των μεταφορών. Η ταχεία πτώση της απασχόλησης στους σιδηροδρόμους επιβραδύνθηκε επίσης πριν την εκδήλωση της κρίσης, καθώς η απώλεια θέσεων εργασίας στις υπάρχουσες εταιρείες αντισταθμίσθηκε εν μέρει από τη δημιουργία θέσεων εργασίας στις νεοσυσταθείσες επιχειρήσεις σιδηροδρομικών μεταφορών και υπηρεσιών. Επίσης, βελτιώθηκε σημαντικά η ασφάλεια. Στις χώρες της ΕΕ των 15, ο μέσος αριθμός νεκρών σε σιδηροδρομικά ατυχήματα μειώθηκε από 104 μεταξύ 2000 και 2002 σε 47 κατά την περίοδο 2005 – 2007 παρόμοιες τάσεις παρατηρούνται και στα περισσότερα από τα 12 νέα κράτη μέλη.

Παρά τις τάσεις αυτές, δεν ήταν δυνατόν να βελτιωθεί το συνολικό μερίδιο της μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων σύμφωνα με τους στόχους που είχαν τεθεί στη Λευκή Βίβλο του 2001 για τις μεταφορές. Επίσης, το μερίδιο αγοράς των εγκατεστημένων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των νεοεισερχόμενων δείχνει ότι το προσδοκώμενο αποτέλεσμα από το άνοιγμα της αγοράς ήταν αργό στην υλοποίησή του. Ενώ το μερίδιο αγοράς των μη εγκατεστημένων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων μεταφοράς εμπορευμάτων υπερέβη το 40% σε τρία κράτη μέλη (Ρουμανία, Ηνωμένο Βασίλειο και Εσθονία) στα τέλη του 2008, υφίστανται ακόμη μονοπωλιακές θέσεις σε πολλά κράτη μέλη στις σιδηροδρομικές μεταφορές τόσο εμπορευμάτων όσο και επιβατών. Σε γενικές γραμμές, σε χώρες όπου το άνοιγμα της αγοράς υπήρξε ταχύτερο και νεοεισερχόμενες επιχειρήσεις απέκτησαν υψηλότερα

μερίδια της αγοράς, η αγορά σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών έγινε πιο σταθερή.

Ωστόσο, τα προβλήματα της ποιότητας (ιδίως όσον αφορά την αξιοπιστία) δείχνουν ότι ο σιδηροδρομικός κλάδος αντιμετωπίζει δυσκολίες να διατηρήσει τη θέση του στο σύστημα μεταφορών της ΕΕ και έχει αφεθεί μόνος του στην προσπάθεια να τη βελτιώσει, παρά τις δυνατότητες ανάπτυξής του σε συνάρτηση με τους αυξανόμενους περιβαλλοντικούς περιορισμούς, την επιτυχία των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών σε άλλα μέρη του κόσμου και την εμφανή ζήτηση πολιτών και μεταφορικών επιχειρήσεων για μεγαλύτερη χρήση των σιδηροδρομικών μεταφορών.

1.2 Εξέλιξη της σιδηροδρομικής κίνησης εντός της ΕΕ

Μετά από μια μεγάλη πτώση από 526,3 σε 403,7 δισεκατ. τονοχιλιόμετρα από το 1990 έως το 2000 (κυρίως εξαιτίας της πολύ αρνητικής τάσης στα 12 νέα κράτη μέλη), οι σιδηροδρομικές μεταφορές εμπορευμάτων στην ΕΕ των 27 αυξήθηκε σε 453,1 δισεκατ. τονοχιλιόμετρα το 2007 (+12,2%). Κατά παρόμοιο τρόπο, μετά από κάθετη πτώση στη δεκαετία του '90 (από 420,1 δισεκατ. επιβατοχιλιόμετρα το 1990 σε 370,7 δισεκατ. επιβατοχιλιόμετρα το 2000, και πάλι κυρίως λόγω των 12 νέων κρατών μελών), οι σιδηροδρομικές μεταφορές επιβατών στην ΕΕ των 27 αυξήθηκε σε 395,3 δισεκατ. επιβατοχιλιόμετρα το 2007 (+6%) παρά τη συνεχιζόμενη πτώση στην Κεντρική και την Ανατολική Ευρώπη (-18,4% στα 12 νέα κράτη μέλη).

Επιδόσεις των σιδηροδρομικών μεταφορών εμπορευμάτων και επιβατών

Σε χιλιάδες εκατ.

	1990		2000		2007	
	Εμπορεύματα (τον/χιλ)	Επιβάτες (επιβ/χιλ)	Εμπορεύματα (τον/χιλ)	Επιβάτες (επιβ/χιλ)	Εμπορεύματα (τον/χιλ)	Επιβάτες (επιβ/χιλ)
ΕΕ των 15	256,5	268,9	257,1	309,4	297,1	345,2
12 νέα κράτη μέλη	269,8	151,2	146,6	61,4	156	50,1
ΕΕ των 27	526,3	420,1	403,7	370,7	453,1	395,3

Εξαιτίας της θετικής τάσης από το 2000 έως το 2007, το μερίδιο των σιδηροδρομικών μεταφορών εντός της ΕΕ στο σύνολο των μεταφορών παρέμεινε κατά το μάλλον ή ήττον σταθερό από το 2000. Στις μεταφορές εμπορευμάτων, οι σιδηροδρομικές μεταφορές εξακολουθούν να καλύπτουν σχεδόν το 11% της συνολικής δραστηριότητας μεταφορών εντός της ΕΕ. Στις χερσαίες σιδηροδρομικές μεταφορές, δηλαδή εξαιρουμένων των αεροπορικών και των θαλάσσιων μεταφορών, το μερίδιό τους είναι κατά τι υψηλότερο από 17%. Στις επιβατικές μεταφορές, το μερίδιο των σιδηροδρομικών μεταφορών εντός της ΕΕ παρέμεινε περίπου 6%. Ως προς τους χερσαίους τρόπους μεταφοράς μόνον, περίπου το 7% των επιβατικών μεταφορών γίνονται σιδηροδρομικώς.

Τα στοιχεία του 2008 δείχνουν πτώση της τάξεως του 2% περίπου στις μεταφορές εμπορευμάτων σε όλους τους τρόπους μεταφοράς, κυρίως λόγω της εκδήλωσης της οικονομικής κρίσης στο δεύτερο εξάμηνο του έτους αυτού. Στις μεταφορές επιβατών, οι σιδηρόδρομοι κατάφεραν να κερδίσουν κάποιο έδαφος, κυρίως συνεπεία της άνω του μέσου όρου αύξησης της κίνησης στους σιδηροδρόμους

υψηλής ταχύτητας. Παρά το γεγονός ότι η κατανομή μεταξύ των τρόπων μεταφοράς εμπορευμάτων δεν επηρεάστηκε σχεδόν καθόλου από τις εξελίξεις του 2008, οι σιδηροδρομικές μεταφορές εμπορευμάτων φαίνεται ότι υπέστησαν κάπως μεγαλύτερη πτώση στη δραστηριότητά τους σε σύγκριση με άλλους τρόπους μεταφοράς κατά την όξυνση της οικονομικής κρίσης το 2009. Το μερίδιο των σιδηροδρομικών μεταφορών στο σύνολο των μεταφορών είναι επομένως πιθανό να έχει συρρικνωθεί βραχυπρόθεσμα. Η δραστηριότητα της μεταφοράς επιβατών μειώθηκε και αυτή το 2009, ιδίως στις μετακινήσεις για λόγους εργασίας, φαίνεται όμως ότι δεν ήταν σε χειρότερη κατάσταση ως προς άλλους τρόπους μεταφοράς. Το τρέχον οικονομικό κλίμα επέτεινε ορισμένες διαρθρωτικές αδυναμίες της αγοράς σιδηροδρόμων και επιτάχυνε τη σταθεροποίηση του σιδηροδρομικού τομέα με την εξαγορά αρκετών νεοεισερχόμενων επιχειρήσεων μεταφοράς εμπορευμάτων από τις ήδη εγκατεστημένες επιχειρήσεις το 2008 και το 2009¹.

1.3 Στόχοι της πολιτικής της ΕΕ για τους σιδηροδρόμους

Ο σιδηροδρομικός τομέας είναι ένας τρόπος μεταφοράς φιλικός προς το περιβάλλον, ο οποίος μπορεί να συμβάλλει, με τη δημιουργία νέων μορφών κινητικότητας, ενεργειακά αποδοτικών και φιλικών προς το περιβάλλον, στη μείωση των κινδύνων επιδείνωσης της ρύπανσης, της συμφόρησης (ιδίως εάν αξιοποιηθεί η ηλεκτρική ενέργεια που παράγεται από μη ορυκτά καύσιμα) και της κλιματικής αλλαγής. Μπορεί να εξασφαλίσει υψηλής ποιότητας, αξιόπιστα και ασφαλή δρομολόγια, διευκολύνοντας έτσι τη βιώσιμη ανάπτυξη της ευρωπαϊκής οικονομίας.

Όπως αποδείχθηκε με την ηφαιστειακή τέφρα, είναι ζωτικής σημασίας οι διαφοροποιημένοι τρόποι μεταφοράς για να καταστεί ανθεκτικό το ευρωπαϊκό σύστημα μεταφορών, από το οποίο εξαρτάται η οικονομία μας. Η διαφοροποίηση αυτή είναι επίσης σημαντική για να διαμορφωθούν ευρείες επιλογές αντιμετώπισης των προκλήσεων που θέτουν η κλιματική αλλαγή και η ασφάλεια ενεργειακού εφοδιασμού. Οι Ευρωπαίοι κατασκευαστές είναι παγκοσμίως πρωτοπόροι στη σιδηροδρομική τεχνολογία – ειδικά στα τρένα υψηλής ταχύτητας. Οι ισχυροί ευρωπαϊκοί σιδηρόδρομοι είναι εξαιρετικά σημαντικοί για την προβολή τους και την υιοθέτηση της ευρωπαϊκής τεχνολογίας από άλλες αγορές.

Η πλήρης αξιοποίηση του δυναμικού ανάπτυξης του σιδηροδρομικού τομέα αποτελεί, συνεπώς, στόχο εξαιρετικής σημασίας όχι μόνον για την πολιτική μεταφορών της ΕΕ, αλλά και της οικονομικής πολιτικής ευρύτερα.

Με αυτούς τους στόχους υπόψη, η Ευρωπαϊκή Ένωση χρειάζεται να θεσπίσει ενιαίο ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό χώρο με βάση ένα ολοκληρωμένο δίκτυο υποδομών και διαλειτουργικό εξοπλισμό που θα επιτρέπουν αδιάλειπτες σιδηροδρομικές μεταφορές ανά την Ευρώπη και με τις γειτονικές χώρες. Τότε, όλες οι ευρωπαϊκές σιδηροδρομικές επιχειρήσεις θα μπορούν να προσφέρουν αποδοτικά δρομολόγια που θα ανταποκρίνονται στις προσδοκίες πολιτών και επιχειρήσεων και θα είναι σε θέση να ανταγωνίζονται καλύτερα τους εναλλακτικούς τρόπους μεταφοράς, ιδίως ως προς τις τιμές, την ευελιξία, το χρόνο μετακίνησης και τη χρονική ακρίβεια.

Για να προωθηθεί η ανταγωνιστικότητα του σιδηροδρομικού τομέα και η συμβατότητά του με το περιβάλλον, με υπόβαθρο όσα ήδη έχουν επιτευχθεί, πρέπει

¹ COM(2009) 676 τελικό της 18.12.2009, σ. 15.

να ληφθούν και άλλα μέτρα, ενταγμένα σε μια συνολική στρατηγική για την προαγωγή της ανάπτυξης αποτελεσματικών σιδηροδρομικών υποδομών στην ΕΕ, τη διαμόρφωση ελκυστικής και πραγματικά ανοικτής σιδηροδρομικής αγοράς, την άρση διοικητικών και τεχνικών φραγμών και την εξασφάλιση ισότιμων όρων στην αγορά με τους άλλους τρόπους μεταφοράς. Στην παρούσα ανακοίνωση γίνεται ευρεία παρουσίαση της στρατηγικής αυτής.

2. ΠΡΩΘΗΣΗ ΤΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

Το ύψος των επενδύσεων στην κατασκευή και τη συντήρηση σιδηροδρομικών υποδομών παραμένει ανεπαρκές σε πολλά κράτη μέλη. Σε αρκετές περιπτώσεις, η ποιότητα των υποδομών που ήδη υπάρχουν συνεχίζει να υποβαθμίζεται. Οι διασυννοριακές συνδέσεις, καθώς και εκείνες με τα σιδηροδρομικά δίκτυα σε γειτονικές χώρες, παραμένουν ανεπαρκείς. Η κατάσταση είναι ιδιαίτερα σοβαρή στην Κεντρική και την Ανατολική Ευρώπη. Η κακή συντήρηση, ο αργός εκσυγχρονισμός και η αύξηση των σημείων συμφόρησης στο δίκτυο έχουν άμεση επίπτωση στην ανταγωνιστικότητα ολόκληρου του τομέα. Εν προκειμένω, η πολιτική της Ευρωπαϊκής Επιτροπής αποβλέπει στη συγκέντρωση διεθνών, ευρωπαϊκών, εθνικών και ιδιωτικών κεφαλαίων για την υλοποίηση νέων έργων σιδηροδρομικών μεταφορών και την εξασφάλιση κατάλληλης συντήρησης και βελτίωσης των υποδομών που ήδη υπάρχουν, με κατάλληλο χρηματοδοτικό περιβάλλον που θα προτρέψει τα κράτη μέλη και τις υποψήφιες χώρες σε επενδύσεις στον σιδηροδρομικό τομέα και στη διευκόλυνση της προσαρμογής των υποδομών στην αυξανόμενη και εξειδικευμένη ζήτηση, και ιδίως στην ανάπτυξη των δικτύων υψηλής ταχύτητας και εμπορευματικών δρομολογίων.

2.1 Συγκέντρωση κονδυλίων για την κατασκευή σιδηροδρομικών υποδομών

Συνολικά, οι σιδηρόδρομοι είναι ο αποδέκτης μικρού μέρους των επενδύσεων στις υποδομές από τα κράτη μέλη, καθώς οι οδικές υποδομές εξακολουθούν να παίρνουν τη μερίδα του λέοντος. Αυτή η ανισότητα είναι ιδιαίτερα εμφανής στην Κεντρική και την Ανατολική Ευρώπη. Έτσι, η Ευρωπαϊκή Ένωση αποφάσισε να διαθέσει ουσιαστικό μέρος του προϋπολογισμού της για τους σιδηροδρόμους στην κατασκευή σιδηροδρομικών υποδομών. Με άμεσες παρεμβάσεις αυτού του είδους είναι δυνατόν να αντιμετωπισθεί η έλλειψη διαλειτουργικότητας των εθνικών σιδηροδρομικών δικτύων και η δημιουργία σημείων συμφόρησης στα διασυννοριακά τμήματα. Θα έχουν καταλυτική επίδραση στις επενδύσεις των κρατών μελών. Με βάση το τρέχον χρηματοδοτικό πλαίσιο 2007-2013, το μεγαλύτερο μέρος των πόρων για έργα των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) διατίθεται για την ανάπτυξη των σιδηροδρόμων (άνω του 63% των επενδύσεων στα ΔΕΔ-Μ: 246 εκατομμύρια ευρώ επί συνόλου 390 εκατομμυρίων ευρώ). Το ποσοστό της χορηγούμενης χρηματοδότησης για τους σιδηροδρόμους είναι ακόμη υψηλότερο για τα έργα προτεραιότητας των ΔΕΔ-Μ (άνω του 83% του συνολικού προϋπολογισμού, με 129 εκατομμύρια ευρώ για την περίοδο 2007-2013). Υπάρχουν όμως και άλλοι μηχανισμοί της ΕΕ — το ταμείο συνοχής, το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ) και τα δάνεια και οι εγγυήσεις της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων — που συμβάλλουν επίσης σε μεγάλο βαθμό στις επενδύσεις στον σιδηροδρομικό τομέα, ιδίως στην Κεντρική και την Ανατολική Ευρώπη. Θα δαπανηθούν περίπου 82 δισεκατομμύρια ευρώ από το ταμείο συνοχής και τα

διαρθρωτικά ταμεία (23,8% της συνολικής χορήγησης) για τις μεταφορές από το 2007 έως το 2013, ενώ τα 23,6 δισεκατομμύρια ευρώ θα χορηγηθούν για επενδύσεις σε σιδηροδρομικές υποδομές. Στις χώρες διεύρυνσης και τις γειτονικές χώρες, η χρηματοδότηση μπορεί να προέλθει από το προενταξιακό μέσο (IPA) και το Ευρωπαϊκό Μέσο Γειτνίασης & Εταιρικής Σχέσης (ENPI) αντίστοιχα.

Η περαιτέρω αύξηση της άμεσης χρηματοδότησης της ΕΕ για την κατασκευή σιδηροδρομικών υποδομών θα εξαρτηθεί κατ' ανάγκη από το επόμενο πολυετές χρηματοδοτικό πλαίσιο και από τη δυνατότητα δημιουργίας νέων χρηματοδοτικών μέσων και τη συγκέντρωση πρόσθετων πόρων προς το σκοπό αυτό. Η Επιτροπή θα περιγράψει την προσέγγισή της στην επόμενη Λευκή Βίβλο για τη μελλοντική πολιτική της ΕΕ για τις μεταφορές.

2.2 Εξασφάλιση ποιοτικών σιδηροδρομικών υποδομών με κατάλληλο χρηματοδοτικό περιβάλλον

Στην ανακοίνωσή της του 2008 σχετικά με τις πολυετείς συμβάσεις για την ποιότητα της σιδηροδρομικής υποδομής², η Επιτροπή καθόρισε τα μέτρα που πρέπει να λάβουν τα κράτη μέλη και οι διαχειριστές υποδομών για να εξασφαλίσουν βιώσιμη χρηματοδότηση των σιδηροδρομικών υποδομών που ήδη υπάρχουν. Το ύψος της δημόσιας παρέμβασης πρέπει οπωσδήποτε να συμβαδίζει με τις μεσοπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες στρατηγικές για τις επενδύσεις και να συνδυάζει την αρχή της χρηματοδοτικής ισορροπίας με την κατά κανόνα τιμολόγηση του άμεσου κόστους λειτουργίας πρόσθετης αμαξοστοιχίας (καθώς η πλήρης ανάκτηση του κόστους επιτρέπεται μόνον κατ' εξαίρεση και υπό ορισμένους όρους).

Η βιώσιμη χρηματοδότηση της σιδηροδρομικής υποδομής αποτελεί πρωταρχικό στόχο των διαφόρων αλλαγών που προτείνει η Επιτροπή στην αναθεώρηση της υπάρχουσας νομοθεσίας της ΕΕ για την πρόσβαση στην αγορά. Η Επιτροπή επιδιώκει να διαμορφώσει ένα χρηματοδοτικό περιβάλλον που θα συνεπάγεται σαφείς υποχρεώσεις για τις αρμόδιες εθνικές αρχές να δεσμευθούν για μεσοπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες στρατηγικές επενδύσεων που θα επιτρέπουν καλύτερη δυνατότητα πρόβλεψης των επιχειρηματικών ευκαιριών στον σιδηροδρομικό τομέα και θα δημιουργούν ισχυρά κίνητρα για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις να επενδύσουν σε νέες, ασφαλείς, διαλειτουργικές και φιλικές προς το περιβάλλον τεχνολογίες μέσω συστημάτων αποτελεσματικότερης χρέωσης. Όλα όσα προαναφέρθηκαν αναμένεται ότι θα τονώσουν περισσότερο τις ιδιωτικές και τις δημόσιες επενδύσεις στον σιδηροδρομικό τομέα σε εθνικό επίπεδο.

² COM(2008) 54 τελικό της 6.2.2008.

2.3 Ανάπτυξη πιο εξειδικευμένων δικτύων

Η πολιτική για τα ΔΕΔ-Μ βρίσκεται στο επίκεντρο της ανάπτυξης των υποδομών γραμμών υψηλής ταχύτητας και εμπορευματικών μεταφορών σε πανευρωπαϊκή κλίμακα. Μετά από αισθητή αύξηση στη δεκαετία του '90, το μήκος του δικτύου υψηλής ταχύτητας διπλασιάστηκε μεταξύ 2001 και 2007 στην Ευρώπη, φθάνοντας τα 5 764 km το 2008, με άνω των 2 500 km πρόσθετων γραμμών υψηλής ταχύτητας υπό κατασκευή στο Βέλγιο, τη Γαλλία, τη Γερμανία, την Ιταλία, την Ισπανία και τις Κάτω Χώρες το 2009. Έως το 2007, οι σιδηροδρομικές μεταφορές υψηλής ταχύτητας αποτελούσαν το 23% της συνολικής αγοράς επιβατών στην ΕΕ σε επιβατοχιλιόμετρα και κατάφεραν να ανακτήσουν μερίδιο της αγοράς από τις οδικές και τις αεροπορικές μεταφορές.

Κατά παρόμοιο τρόπο, η αγορά εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών εξακολουθεί να χρειάζεται υποδομές και πρακτικές λειτουργίας που θα προσφέρουν καλύτερη και πιο αξιόπιστη εξυπηρέτηση στις εταιρείες μεταφοράς εμπορευμάτων. Για το λόγο αυτό, η Επιτροπή εξέδωσε τον Σεπτέμβριο του 2008 ανακοίνωση όπου περιγράφονται οι κατευθύνσεις και πρακτικές προτάσεις για την παρακολούθηση της ποιότητας των εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών³: το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο πρόκειται να εγκρίνουν κανονισμό σχετικά με τη δημιουργία ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου εμπορευματικών ανταγωνιστικών μεταφορών, τον οποίο είχε προτείνει η Επιτροπή τον Δεκέμβριο του 2008. Η Επιτροπή θα προτείνει και άλλα μέτρα εφόσον η ανάπτυξη της αγοράς σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών εξακολουθήσει να μην λειτουργεί ικανοποιητικά.

Με την αναθεώρηση της υπάρχουσας νομοθεσίας της ΕΕ για την πρόσβαση στην αγορά σιδηροδρομικών μεταφορών, η Επιτροπή προτίθεται να διαμορφώσει ένα χρηματοπιστωτικό περιβάλλον που θα συντελέσει στις δημόσιες και τις ιδιωτικές επενδύσεις στον σιδηροδρομικό τομέα.

Για την ανάπτυξη των σιδηροδρομικών υποδομών χρειάζεται επίσης ευρύτερη εικόνα των νέων χρηματοδοτικών μηχανισμών (δημόσιων και ιδιωτικών) και συγκέντρωση κατάλληλων πόρων με βάση το επόμενο πολυετές χρηματοδοτικό πλαίσιο.

Εκτός από τη δημιουργία ενός ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου ανταγωνιστικών εμπορευματικών μεταφορών, η Επιτροπή θα εξετάσει εάν χρειάζονται και άλλα μέτρα για την βελτίωση της ποιότητας των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, μεταξύ των οποίων και την ανάπτυξη εργαλείων για την παρακολούθηση των επιδόσεων των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και τη δημοσίευση δεικτών ποιότητας.

Το 2011, η Επιτροπή θα παρουσιάσει τα αποτελέσματα των εργασιών που εκτελεί προς το παρόν για την περαιτέρω ανάπτυξη των συνδέσεων μεταξύ των ΔΕΔ-Μ και των ευρωπαϊκών γειτονικών χωρών, και την ένταξη των δικτύων των υποψήφιων χωρών στο ΔΕΔ-Μ.

³

COM(2008)536 τελικό της 08/09/2008.

3. ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΕΛΚΥΣΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

3.1 Εφαρμογή και βελτίωση των κανόνων που ήδη υπάρχουν

Η Επιτροπή έκρινε επί μεγάλο χρονικό διάστημα ότι με τη βελτίωση της λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς θα τονωθεί ο σιδηροδρομικός τομέας ώστε να αποδίδει καλύτερα και να ανταποκρίνεται περισσότερο στις ανάγκες των πελατών του. Έτσι, η ανάπτυξη της νομοθεσίας της ΕΕ για την πρόσβαση στην αγορά σιδηροδρομικών μεταφορών ενθάρρυνε προοδευτικά το άνοιγμα της αγοράς με βάση τον πραγματικό διαχωρισμό της διαχείρισης των υποδομών από τις δραστηριότητες μεταφοράς. Οι σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές και οι διεθνείς επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές άνοιξαν πλήρως στο ανταγωνισμό από τον Ιανουάριο του 2007 και τον Ιανουάριο του 2010, αντίστοιχα.

Ωστόσο, ο ανταγωνισμός μεταξύ σιδηροδρομικών επιχειρήσεων περιορίζεται ακόμη λόγω διαφόρων παραγόντων που οφείλονται σε συμπεριφορές προστατευτισμού των ήδη εγκατεστημένων επιχειρήσεων και στην αθέμιτη διαχείριση των σιδηροδρομικών υποδομών, οι οποίες, καθώς αποτελούν φυσικό μονοπώλιο, πρέπει να είναι προσβάσιμες από όλους τους υποψήφιους με δίκαιο τρόπο και χωρίς διακρίσεις. Η ελλιπής διαφάνεια στους όρους της αγοράς και η αναποτελεσματική λειτουργία του θεσμικού πλαισίου, σε πολλά κράτη μέλη, εξακολουθούν να καθιστούν δύσκολη την προσφορά ανταγωνιστικών σιδηροδρομικών δρομολογίων. Η ουσιαστική πληροφόρηση για τις νεοεισερχόμενες επιχειρήσεις — όσον αφορά την εφαρμογή των διαδικασιών ή τις διαδικασίες ένστασης, φερ' ειπείν — δεν είναι ακόμη συστηματική και εύκολη. Οι επιχειρήσεις που εισέρχονται σε νέα αγορά εξακολουθούν να αντιμετωπίζουν διακρίσεις στην απόκτηση πρόσβασης στην υποδομή και τα αντίστοιχα σιδηροδρομικά δρομολόγια, τα οποία συχνά ανήκουν σε εγκατεστημένες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και λειτουργούν από αυτές.

Οι ρυθμιστικοί φορείς των κρατών μελών αντιμετωπίζουν δυσκολίες στην διεκπεραίωση των εποπτικών καθηκόντων τους επί των διαχειριστών υποδομών, ιδίως για να εξασφαλίσουν ισότιμη μεταχείριση των νεοεισερχόμενων επιχειρήσεων και να ελέγχουν κατά πόσον εφαρμόζονται οι αρχές χρέωσης και λογιστικού διαχωρισμού. Οι δυσκολίες αυτές συχνά οφείλονται στην έλλειψη προσωπικού και άλλων πόρων και ενδεχομένως επιδεινώνονται στις περιπτώσεις που ο ρυθμιστικός φορέας δεν είναι αρκετά ανεξάρτητος από τους διαχειριστές υποδομής, τις εγκατεστημένες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ή το υπουργείο που ασκεί δικαιώματα κυριότητας επί της εγκατεστημένης επιχείρησης. Με βάση τον κανονισμό για τη δημιουργία σιδηροδρομικού δικτύου για ανταγωνιστικές εμπορευματικές μεταφορές, απαιτείται στενή συνεργασία μεταξύ διαχειριστών υποδομών σε όλα τα εθνικά τμήματα των ευρωπαϊκών διαδρόμων· αυτό απαιτεί στη συνέχεια στενότερη συνεργασία μεταξύ των αντίστοιχων εθνικών ρυθμιστικών αρχών. Η πείρα που θα αποκτηθεί εν προκειμένω είναι δυνατόν να αξιοποιηθεί εφόσον η Επιτροπή εξετάσει αργότερα πιο ολοκληρωμένη προσέγγιση για την εποπτεία της αγοράς εντός του ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου. Η υπάρχουσα νομοθεσία πραγματεύεται έως ένα βαθμό τα θέματα αυτά. Η Επιτροπή γνωρίζει όμως ότι τα προβλήματα θα συνεχίσουν να υπάρχουν εφόσον δεν εφαρμόζεται ορθά το κανονιστικό πλαίσιο της ΕΕ. Για το λόγο αυτό η Επιτροπή πήρε ήδη την πρωτοβουλία να κινήσει διαδικασίες παράβασης κατά κρατών μελών που δεν εφαρμόζουν ορθά το κανονιστικό πλαίσιο της ΕΕ. Φαίνεται επίσης ότι χρειάζεται

αποσαφήνιση και εκσυγχρονισμός των υπαρχόντων κανόνων. Στο σχέδιο οδηγίας που εγκρίθηκε ταυτόχρονα με την παρούσα ανακοίνωση, η Επιτροπή προτείνει λοιπόν να τροποποιηθούν οι υπάρχοντες κανόνες για την πρόσβαση στην αγορά, ώστε να αρθούν τα εμπόδια στον θεμιτό ανταγωνισμό που έχουν διαπιστωθεί.

Η νομοθεσία της ΕΕ ρυθμίζει επίσης τη λειτουργία των δημόσιων επιβατικών σιδηροδρομικών δρομολογίων. Για να εξασφαλισθεί θεμιτός ανταγωνισμός μεταξύ σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, είναι σαφής η ανάγκη να επιβληθούν οι διατάξεις αυτές, ιδίως εκείνες που αφορούν το ενδεδειγμένο ύψος αποζημίωσης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας.

3.2 Ολοκλήρωση της διαδικασίας ανοίγματος της αγοράς

Το άνοιγμα της αγοράς πάντως θα παραμείνει ατελές όσο οι ευρωπαϊκές σιδηροδρομικές επιχειρήσεις δεν έχουν το δικαίωμα να προσφέρουν εσωτερικά επιβατικά δρομολόγια ανά την Ευρωπαϊκή Ένωση. Εν προκειμένω, η Επιτροπή δρομολόγησε ήδη μελέτη για τις ρυθμιστικές επιλογές που υπάρχουν για το άνοιγμα της αγοράς εσωτερικών επιβατικών μεταφορών. Καθώς μεγάλο μέρος των εσωτερικών επιβατικών δρομολογίων παρέχεται με βάση συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, η Επιτροπή θα εξετάσει επίσης τους όρους ανάθεσης των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας στις σιδηροδρομικές μεταφορές στα κράτη μέλη. Έχει ήδη δρομολογηθεί αξιολόγηση των υφιστάμενων πρακτικών με βάση τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1370/2007, ο οποίος άρχισε να ισχύει τον Δεκέμβριο του 2009. Αυτές οι πρώτες πρωτοβουλίες, οι οποίες περιλαμβάνουν διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη, ιδίως με τους κοινωνικούς εταίρους, αναμένεται ότι θα επιτρέψουν στην Επιτροπή να παρουσιάσει συνολική αξιολόγηση του κόστους και του οφέλους από τον ανταγωνισμό των εσωτερικών επιβατικών μεταφορών το 2011 και να αναλάβει στη συνέχεια νέα πρωτοβουλία για την περαιτέρω διευκόλυνση του ανοίγματος της αγοράς το αργότερο έως το 2012, όπως απαιτείται με βάση την ισχύουσα νομοθεσία. Στην πρόταση για οποιαδήποτε τέτοια πρωτοβουλία, η Επιτροπή θα συμπεριλάβει τα μέτρα που είναι αναγκαία για να εξασφαλισθεί ότι το άνοιγμα της αγοράς θα επιφέρει πραγματική βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών και ότι δεν θα έχει απροσδόκητα αρνητικά αποτελέσματα.

Με την αναθεώρηση της νομοθεσίας της ΕΕ για το άνοιγμα της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών, η Επιτροπή προτίθεται να άρει τα εμπόδια στον θεμιτό ανταγωνισμό που έχουν διαπιστωθεί από το 2001.

Η Επιτροπή θα προτείνει επίσης διεύρυνση του ανοίγματος της αγοράς στα εσωτερικά επιβατικά δρομολόγια που υπάρχουν είτε με ιδιωτικές είτε με δημόσιες συμβάσεις, με βάση κατάλληλες διασφαλίσεις ποιότητας.

Στο πλαίσιο αυτό θα εξετασθεί επίσης το θέμα ενίσχυσης των απαιτήσεων όσον αφορά τον θεσμικό διαχωρισμό μεταξύ διαχειριστών υποδομών και σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και η θέσπιση κατάλληλων θεσμικών ρυθμίσεων προκειμένου να εξασφαλισθεί πιο ολοκληρωμένη επιτήρηση της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών στην ΕΕ.

4. ΑΡΣΗ ΤΩΝ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΕΜΠΟΔΙΩΝ

4.1 Προς μια κοινή αντιμετώπιση της ασφάλειας

Οι απαιτήσεις ασφάλειας και η έλλειψη διαλειτουργικότητας εξακολουθούν να θέτουν σημαντικά εμπόδια στην είσοδο στην αγορά σιδηροδρόμων της ΕΕ. Τα εμπόδια αυτά πηγάζουν κυρίως από το κόστος και τη διάρκεια των σχετικών διαδικασιών σε εθνικό επίπεδο, τις διαφορές τους ανά την Ευρώπη και την έλλειψη διαφάνειας και προβλεψιμότητας.

Η Επιτροπή έχει ήδη προετοιμάσει το έδαφος για την πρόοδο στο δεδομένο πεδίο με την εναρμόνιση των πιστοποιητικών ασφάλειας των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και την καθιέρωση κοινών στόχων και μεθόδων ασφάλειας. Ωστόσο, για να επιτύχουν τα μέτρα αυτά απαιτείται σύσταση ισχυρών, αποτελεσματικών και ανεξάρτητων εθνικών αρχών ασφάλειας (ΕΑΑ) που θα συνεργάζονται μεταξύ τους για να αποφεύγονται οι άσκοποι και πολυάριθμοι ή επανειλημμένοι έλεγχοι. Η Επιτροπή θα συνεχίσει λοιπόν να παρακολουθεί τη συμμόρφωση των κρατών μελών προς τη νομοθεσία της ΕΕ που διέπει τη σύσταση αυτών των φορέων.

Το κανονιστικό πλαίσιο προσδίδει ηγετικό ρόλο στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων (ERA) στη βαθμιαία εναρμόνιση των εθνικών διαδικασιών ασφάλειας και την προοδευτική αντικατάστασή τους από κοινές μεθοδολογίες. Η Επιτροπή θα εξασφαλίσει επομένως ότι ο ERA είναι σε θέση να φέρει σε πέρας τα καθήκοντα αυτά. Όπως αναγγέλθηκε τον Σεπτέμβριο του 2009, θα εξετάσει πώς μπορεί να εξελιχθεί προοδευτικά ο ρόλος του ERA, ώστε να αναλάβει τουλάχιστον εν μέρει τις δραστηριότητες των ΕΑΑ στη διαδικασία πιστοποίησης και εξουσιοδότησης. Μετά την αναγκαία μελέτη σκοπιμότητας, καθώς και μετά από διαβούλευση με τους ενδιαφερόμενους, η Επιτροπή ενδέχεται να υποβάλει νομοθετική πρόταση στο εγγύς μέλλον.

4.2 Άρση των εμποδίων διαλειτουργικότητας

Η θέσπιση εναρμονισμένων και σαφών τεχνικών προδιαγραφών διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ) είναι αναγκαία για την άρση των υπαρχόντων εμποδίων εισόδου. Πολλά έχουν ήδη επιτευχθεί με την έγκριση από πλευράς της Επιτροπής της πρώτης δέσμης προδιαγραφών τόσο για τα τρένα υψηλής ταχύτητας όσο και για τους συμβατικούς σιδηροδρόμους. Άλλες σημαντικές ΤΠΔ χρειάζεται να εγκριθούν στο εγγύς μέλλον. Στο παρόν στάδιο όλες οι ΤΠΔ παραμένουν εφαρμόσιμες μόνον στο διευρωπαϊκό δίκτυο· πάντως μόλις πολύ πρόσφατα δόθηκε εντολή για την προετοιμασία της επέκτασης του πεδίου εφαρμογής τους στον ERA, ώστε να καλύπτεται ολόκληρο το σιδηροδρομικό σύστημα από εναρμονισμένες προδιαγραφές έως το 2013.

Όσον αφορά τις τηλεματικές εφαρμογές για τις μεταφορές επιβατών και εμπορευμάτων, ζητείται από τον σιδηροδρομικό κλάδο να καθορίσει ολοκληρωμένες πλατφόρμες για την επικοινωνία μεταξύ των διαφόρων οικονομικών παραγόντων και των πελατών. Η Επιτροπή σκοπεύει να προωθήσει την έγκαιρη και πλήρη εγκατάσταση αυτών των πλατφορμών, οι οποίες αποβλέπουν στην με ποικίλους τρόπους παροχή πληροφοριών στους επιβάτες και την έκδοση των εισιτηρίων τους (π.χ. επιτρέποντας τις ρυθμίσεις για την έκδοση εισιτηρίων μέχρι τον τόπο προορισμού), έτσι ώστε να είναι δυνατή η αποτελεσματική επικοινωνία μεταξύ των

διαφόρων διαχειριστών υποδομών, των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και άλλων τρένων, βαγονιών και άλλων φορέων λειτουργίας διατροπικών μονάδων.

Η έγκριση από την Επιτροπή του σχεδίου εγκατάστασης του Ευρωπαϊκού Συστήματος Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας (ERTMS) τον Ιούλιο του 2009 και η πραγματοποιούμενη επανεξέταση της πολιτικής για το ΔΕΔ-Μ σχεδιάστηκαν με σκοπό να επισπευσθεί η εγκατάσταση και η αποτελεσματική αξιοποίηση του πλέον σύγχρονου διαλειτουργικού εξοπλισμού διαχείρισης της κυκλοφορίας.

Εξαιτίας όμως της μακροβιότητας του σιδηροδρομικού εξοπλισμού και της ανάγκης να συγκρατηθεί το επενδυτικό κόστος σε ύψος επιτρεπτό για τον σιδηροδρομικό τομέα, η επίτευξη της διαλειτουργικότητας αποτελεί αργή διαδικασία. Τα επόμενα έτη όμως η Επιτροπή πρέπει να αναλάβει ενέργειες ώστε να συντομευθεί η περίοδος μετάβασης από τα παλαιά συστήματα στο νέο ευρωπαϊκό σύστημα που επιδιώκεται με βάση τα κοινά σχέδια εγκατάστασης, τα οποία προβλέπουν κλιμακωτή αντικατάσταση των παλαιών συστημάτων από διαλειτουργικά συστήματα, όπως έγινε ήδη με το ERTMS.

Στο μεταξύ, για να αντιμετωπισθεί η υπάρχουσα έλλειψη διαλειτουργικότητας, ο ERA έλαβε εντολή να αναπτύξει εργαλεία που θα διευκολύνουν τη χρήση των υπάρχοντων σιδηροδρομικών οχημάτων σε όλα τα κράτη μέλη με βάση την αρχή της αμοιβαίας αποδοχής των εθνικών κανόνων ανά την Ευρώπη.

Η Επιτροπή εγκρίνει σταδιακά εναρμονισμένα μέτρα ασφάλειας και διαλειτουργικότητας και προβλέπει κίνητρα για την εγκατάσταση διαλειτουργικού εξοπλισμού, ώστε να αρθούν τα διοικητικά και τεχνικά εμπόδια για την είσοδο στην αγορά σιδηροδρομικών μεταφορών στην ΕΕ.

Όσον αφορά τη διαδικασία πιστοποίησης της ασφάλειας των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και την εξουσιοδότηση έναρξης λειτουργίας σιδηροδρομικών οχημάτων, φαίνεται ότι υπάρχει έλλειψη αποτελεσματικών και εναρμονισμένων μηχανισμών λήψης αποφάσεων με τη συμμετοχή όλων των ενδιαφερομένων, ιδίως των εθνικών αρχών ασφάλειας. Για το λόγο αυτό η Επιτροπή εξετάζει πώς θα ανατεθεί στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων η αρμοδιότητα ελέγχου των καθιερωμένων μηχανισμών και πώς θα επεκταθεί ο ρόλος του στη διαδικασία πιστοποίησης και εξουσιοδότησης στο εγγύς μέλλον.

5. ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΗ ΙΣΟΤΙΜΩΝ ΟΡΩΝ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΜΕ ΤΟΥΣ ΑΛΛΟΥΣ ΤΡΟΠΟΥΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Οι βιώσιμες μεταφορές αποτελούν μακροπρόθεσμη στρατηγική προτεραιότητα για την εκπλήρωση των αναγκών κινητικότητας και την αντιμετώπιση των προκλήσεων στο μέλλον. Στην ανακοίνωσή της για το μέλλον των μεταφορών⁴, που εξέδωσε η Επιτροπή στις 17 Ιουνίου 2009, στο πλαίσιο του περιβαλλοντικού προσανατολισμού των μεταφορών, η Επιτροπή πρότεινε μέτρα για την ενσωμάτωση του εξωτερικού κόστους των μεταφορών με συντονισμένο και ισόρροπο τρόπο στους διαφόρους

⁴ COM(2009) 279 τελικό της 17.6.2009.

τρόπους μεταφοράς, ώστε οι χρεώσεις να ανταποκρίνονται στο εξωτερικό κόστος που επιφορτίζεται η κοινωνία εν γένει. Σήμερα, είναι ζωτικής σημασίας να συμβάλλει ο σιδηροδρομικός τομέας στις καίριες προτεραιότητες της Επιτροπής για βιώσιμη ανάπτυξη και διατήρηση της ανταγωνιστικότητας στην Ευρώπη.

Η ενσωμάτωση του εξωτερικού κόστους είναι ο ορθός τρόπος για να εξασφαλισθεί ότι τα συστήματα χρέωσης θα ανταποκρίνονται ακριβέστερα στο πραγματικό κόστος που δημιουργούν οι μεταφορές και για να δοθεί το σωστό μήνυμα στους χρήστες των μεταφορών, ώστε να παρακινηθούν να αλλάξουν συμπεριφορά για να μειωθεί το κόστος αυτό.

Σήμερα, δεν υφίσταται πραγματικά ισότιμος και θεμιτός ανταγωνισμός μεταξύ τρόπων μεταφοράς. Οι αρχές χρέωσης που εφαρμόζονται σήμερα στις σιδηροδρομικές, τις οδικές και τις αεροπορικές μεταφορές παρουσιάζουν τεράστιες διαφορές. Η βάση (κόστος υποδομής) και οι μηχανισμοί ενσωμάτωσης ή διάρθρωσης του εξωτερικού κόστους (ιδίως της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, του θορύβου, της κλιματικής αλλαγής και της συμφόρησης) διαφέρουν ακόμη πολύ μεταξύ τους. Στον σιδηροδρομικό τομέα, επιτρέπεται στα κράτη μέλη να διαμορφώνουν τα τέλη πρόσβασης στις υποδομές, ώστε να συνυπολογίζεται το κόστος των περιβαλλοντικών επιπτώσεων που οφείλονται στη λειτουργία των τρένων. Ωστόσο, η εν λόγω διαμόρφωση δεν πρέπει να οδηγεί σε πρόσθετα έσοδα των διαχειριστών υποδομών, εκτός εάν τα τέλη αυτά επιβάλλονται σε ύψος συγκρίσιμο με τους άλλους ανταγωνιστικούς τρόπους μεταφοράς.

Η πρόταση της Επιτροπής για αναθεώρηση της «πρώτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους» και τα μέτρα περιβαλλοντικού προσανατολισμού των μεταφορών στο πεδίο των οδικών εμπορευματικών μεταφορών (επανεξέταση της οδηγίας για την ευρωβινιέτα 1999/62/EK⁵) περιέχουν ήδη νέες διατάξεις που αποβλέπουν στην εξασφάλιση σύγκλισης των αρχών χρέωσης που εφαρμόζονται στις σιδηροδρομικές και τις οδικές μεταφορές και στη διαμόρφωση πραγματικά ισότιμων όρων μεταξύ των τρόπων μεταφοράς. Ενώ η οδηγία για την ευρωβινιέτα θα επιτρέπει την ενσωμάτωση του εξωτερικού περιβαλλοντικού κόστους και του κόστους της συμφόρησης, η Επιτροπή προτείνει, στην αναθεώρηση της πρώτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους να καθιερωθεί σύστημα εναρμονισμένης εφαρμογής τελών πρόσβασης στις σιδηροδρομικές υποδομές ανάλογα με τον προκαλούμενο θόρυβο υπό συγκεκριμένους όρους και να διευκολυνθεί η προσαρμογή των συστημάτων χρέωσης με βάση άλλες περιβαλλοντικές επιπτώσεις στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Η Επιτροπή είναι πεπεισμένη ότι οι κανόνες που προτείνονται, εάν εφαρμοσθούν με σωστό τρόπο, θα συντελέσουν στη δημιουργία πιο βιώσιμων και πιο αποδοτικών μεταφορών στην ΕΕ. Η αύξηση του μεριδίου των σιδηροδρομικών μεταφορών στο σύνολο των μεταφορών είναι σημαντική και απαραίτητη από την άποψη αυτή. Για να μεγιστοποιηθεί όμως η περιβαλλοντική ανταγωνιστικότητα των σιδηροδρόμων, θα χρειασθούν ίσως και άλλα μέτρα, ιδίως για να προωθηθεί περισσότερο η ενεργειακή απόδοσή τους.

Η Επιτροπή σκοπεύει να εξασφαλίσει τη σύγκλιση των αρχών ανάκτησης του κόστους σε όλους τους τρόπους μεταφοράς, ώστε να δημιουργηθούν ισότιμοι όροι

⁵

COM(2008) 436 τελικό της 8.7.2008.

ανταγωνισμού μεταξύ τους. Για τους σιδηροδρόμους, με την αναθεώρηση της υπάρχουσας νομοθεσίας της ΕΕ για την πρόσβαση στην αγορά σιδηροδρόμων, αναμένεται να εξασφαλισθεί ότι στα τέλη πρόσβασης στις σιδηροδρομικές υποδομές θα συνυπολογίζονται οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις της λειτουργίας των τρένων.

Η Επιτροπή εξετάζει επίσης τη δυνατότητα έκδοσης νέων μέτρων για να προωθηθεί περισσότερο η ενεργειακή απόδοση του σιδηροδρομικού τομέα.

Η Επιτροπή προτίθεται να διαβουλευθεί στο εγγύς μέλλον με όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη σχετικά με τις πρωτοβουλίες που περιγράφονται στην παρούσα ανακοίνωση. Έτσι οι ενδιαφερόμενοι θα έχουν την ευκαιρία να διατυπώσουν τις απόψεις τους σχετικά με τις δράσεις προτεραιότητας για τα επόμενα πέντε χρόνια.