



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 8.12.2016
COM(2016) 780 final

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

Πέμπτη έκθεση σχετικά με την εξέλιξη της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών

{SWD(2016) 427 final}

ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

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

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο σιδηροδρομικός τομέας¹ συμβάλλει σημαντικά στην οικονομία της ΕΕ, διότι στον τομέα απασχολούνται απευθείας περίπου 900 000 άτομα. Οι σιδηροδρομικές μεταφορές είναι επίσης ζωτικής σημασίας για την ενωσιακή στρατηγική βελτίωσης των περιβαλλοντικών επιδόσεων των μεταφορών, της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής και τη συνδεσιμότητας εντός και μεταξύ των κρατών μελών.

Η παρούσα έκθεση είναι η πέμπτη κατά σειρά έκδοση της έκθεσης παρακολούθησης της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών που υποβάλλει η Επιτροπή προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 4 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ² (εφεξής «οδηγία αναδιατύπωσης»). Σκοπός της παρούσας έκθεσης είναι η ανασκόπηση των κύριων εξελίξεων στις αγορές σιδηροδρομικών μεταφορών με βάση τους στόχους πολιτικής της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών της ΕΕ³. Καλύπτει ευρύ φάσμα θεμάτων, όπως την εξέλιξη της εσωτερικής αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών και των υπηρεσιών που παρέχονται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, τους όρους πλαισίου, καθώς και τις δημόσιες σιδηροδρομικές μεταφορές επιβατών, την κατάσταση του ενωσιακού σιδηροδρομικού δικτύου, τη χρήση των δικαιωμάτων πρόσβασης, τα εμπόδια στην επίτευξη αποτελεσματικότερων σιδηροδρομικών υπηρεσιών, τους περιορισμούς της υποδομής και την ανάγκη θέσπισης νομοθεσίας. Πλήρη ανάλυση περιέχει το συνοδευτικό έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής.

Η παρούσα έκθεση βασίζεται σε στοιχεία και εισηγήσεις από διάφορες πηγές, καθώς και στις απαντήσεις των κρατών μελών στην έρευνα παρακολούθησης της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών (Rail Market Monitoring Scheme-RMMS), στο στατιστικό εγχειρίδιο «Οι μεταφορές στην ΕΕ σε αριθμούς»⁴, σε εκθέσεις του Οργανισμού Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης⁵, της Eurostat⁶ και σε διάφορες άλλες πηγές. Τον Ιούλιο του 2015, η Επιτροπή εξέδωσε εκτελεστικό κανονισμό για την παρακολούθηση της αγοράς των σιδηροδρόμων⁷, με τον οποίο καθιερώνεται νέος μηχανισμός υποχρεωτικής συλλογής στοιχείων ο οποίος αναμένεται να συντελέσει στην υποβολή πιο αναλυτικών και συνεκτικών εκθέσεων στο μέλλον.

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

² Οδηγία 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Νοεμβρίου 2012, για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου, ΕΕ L 343 της 14.12.2012, σ. 32.

³ Εκτός από την έκθεση με αντικείμενο την αγορά σιδηροδρομικών μεταφορών, ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης δημοσιεύει ανά εξάμηνο εκθέσεις για τις επιδόσεις της ασφάλειας και της διαλειτουργικότητας των σιδηροδρόμων.

⁴ http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2016_en.htm.

⁵ <http://www.era.europa.eu/Search/Key-Documents/Pages/Home.aspx>.

⁶ <http://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/data/database>.

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

2. ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΤΗΣ ΈΝΩΣΗΣ

Το συνολικό μήκος του σιδηροδρομικού δικτύου το 2014 ήταν περίπου 220 000 χιλιόμετρα, δηλαδή περίπου 2% περισσότερο από το 2009. Από το 2009 έχουν προστεθεί 2 800 χλμ ηλεκτροδοτούμενες γραμμές, το δε ποσοστό τους σε όλες τις γραμμές αυξήθηκε κατά 1,6 ποσοστιαίες μονάδες. Για τα επόμενα χρόνια η Banedanmark (ο Δανός διαχειριστής υποδομής) και η Network Rail (ο διαχειριστής υποδομής του ΗΒ) έχουν δρομολογήσει έργα μεγάλης κλίμακας για την ηλεκτροδότηση μεγάλων τμημάτων των δικτύων τους.

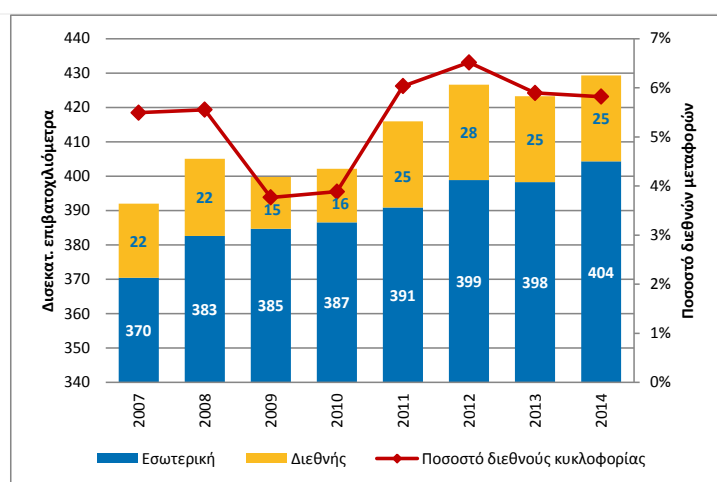
Από άποψη ταχύτητας κίνησης είναι μεγάλες οι διαφορές μεταξύ των κρατών μελών. Είναι σημαντικές οι επενδύσεις για τον εκσυγχρονισμό του σιδηροδρομικού δικτύου στην Ανατολική Ευρώπη και την κατασκευή γραμμών υψηλής ταχύτητας στη Δυτική Ευρώπη. Οι υψηλότερες ταχύτητες έχουν καταστήσει τον σιδηρόδρομο πιο ελκυστικό στους επιβάτες. Ωστόσο, υπάρχουν ακόμη περιφερειακά επιβατικά δίκτυα στην Ανατολική Ευρώπη, όπου η μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα είναι 120 km/h ή ακόμη και λιγότερο. Όσον αφορά τις εμπορευματικές αμαξοστοιχίες, η ταχύτητα κίνησης σε ορισμένα εθνικά δίκτυα και σε ορισμένους εμπορευματικούς διαδρόμους του διεθνούς σιδηροδρομικού δικτύου είναι 50-60 km/h. Οι περισσότερες διεθνείς εμπορευματικές αμαξοστοιχίες πάντως, ειδικά στην Κεντρική και την Ανατολική Ευρώπη, κινούνται με μέση ταχύτητα 20 και 30 km/h. Σε ορισμένες διεθνείς διαδρομές οι εμπορευματικές αμαξοστοιχίες κινούνται με μέση ταχύτητα μόνον 18 km/h περίπου⁸.

3. Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Παρά το δυσμενές οικονομικό κλίμα από το 2009, ο όγκος των επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών σε επιβατοχιλιόμετρα δεν επηρεάστηκε σχεδόν καθόλου. Αντιθέτως, ο όγκος των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών σε τονοχιλιόμετρα μειώθηκε δραστικά το 2009, όταν η οικονομική κρίση βρισκόταν στο απόγειό της και έκτοτε δεν υπάρχει πλήρης ανάκαμψη. Το σύνολο των επιβατικών και εμπορευματικών συρμοχιλιομέτρων δεν έχει αυξηθεί.

Επιβατική κυκλοφορία

Διάγραμμα 1 – Εξέλιξη του όγκου της επιβ. σιδηροδρ. κυκλοφορίας



Πηγή: RMMS

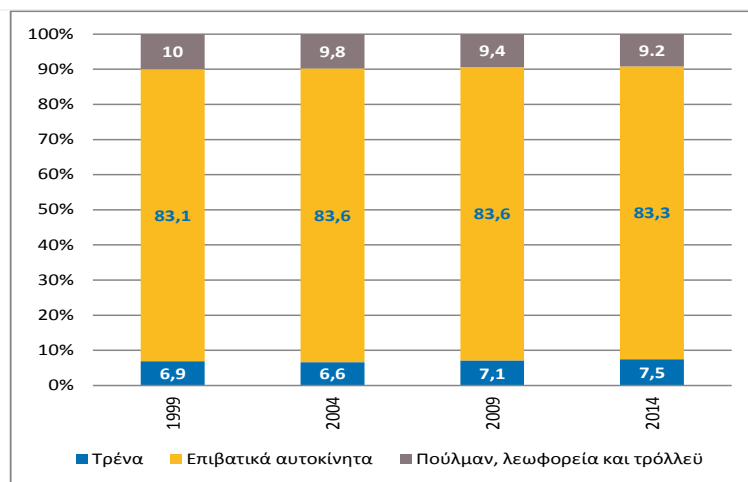
Η ζήτηση σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών στην ΕΕ αυξήθηκε μεταξύ 2009 και 2014 κατά 30 δισ. επιβατοχιλιόμετρα που αντιπροσωπεύουν μέσο ποσοστό αύξησης 1,5% ετησίως. Η μεγαλύτερη σχετική αύξηση σημειώθηκε στο Ηνωμένο Βασίλειο, την Τσεχική Δημοκρατία και το Λουξεμβούργο, ενώ την ίδια περίοδο η Κροατία ανέφερε μείωση της επιβατικής κίνησης κατά το ήμισυ. Το 2014 μόνον το 6% περίπου της

⁸ Έκθεση του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου «Οι σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές στην ΕΕ παραμένουν εκτός τροχιάς».

επιβατικής κίνησης ήταν **διεθνής** και ο αριθμός των διεθνών επιβατοχιλιομέτρων παραμένει σε γενικές γραμμές στάσιμος από το 2011.

Ενώ ο όγκος κυκλοφορίας έχει αυξηθεί, από το 2009 το **μερίδιο** των επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών επί του συνόλου των χερσαίων μεταφορών στην ΕΕ άλλαξε μόνο κατά μισή ποσοστιαία μονάδα από 7,1% σε 7,5%. Αυτός ο μέσος όρος στην ΕΕ οφείλεται σε χαρακτηριστικές διαφορές στις επιδόσεις κάθε κράτους μέλους — έντονη βελτίωση στις Κάτω Χώρες και το Ηνωμένο Βασίλειο και πτώση στη Λετονία, τη Σλοβενία, τη Βουλγαρία και την Κροατία.

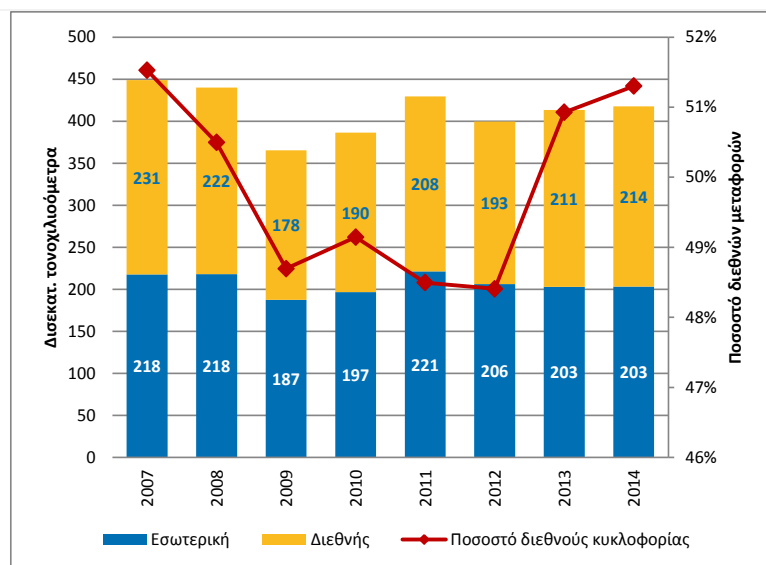
Διάγραμμα 2 – Κατανομή των χερσαίων μεταφορών ανά τρόπο μεταφοράς (%)



Πηγή: Στατιστικό εγχειρίδιο 2016, Eurostat

Εμπορευματική κυκλοφορία

Διάγραμμα 3 – Εξέλιξη του όγκου της εμπορευματικής σιδηροδρομικής κυκλοφορίας

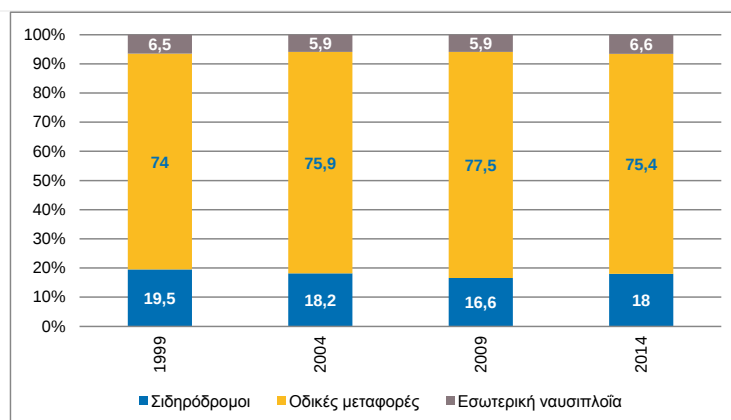


Πηγή: RMMS

Τα **συνολικά τονοχιλιόμετρα**, μολονότι εξακολουθούν να είναι κατά 7% χαμηλότερα σε σύγκριση με τα επίπεδα κορυφής του 2007, το 2014 έφθασαν τα 417,6 δισ. τονοχιλιόμετρα που αντιστοιχούν σε μέση ετήσια αύξηση 3%. Άνω του 50% της εμπορευματικής κυκλοφορίας το 2014 ήταν **διεθνής**, με αποτέλεσμα οι εμπορευματικές σιδηροδρομικές μεταφορές να αποκτούν πολύ ισχυρότερη ευρωπαϊκή διάσταση σε σύγκριση με τις επιβατικές μεταφορές.

Το 2014, το **μερίδιο** των εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών επί του συνόλου των χερσαίων εμπορευματικών μεταφορών ανερχόταν σε 18%, ποσοστό σχεδόν το ίδιο πριν από μια δεκαετία. Όπως και στις μεταφορές επιβατών, υπάρχουν ευρέως αποκλίνουσες τάσεις σε επίπεδο κράτους μέλους: η αύξηση ήταν πιο έντονη στη Σλοβενία, τη Ρουμανία και την Ουγγαρία. Το σύνολο των τονοχιλιομέτρων σε σύγκριση με το 2009 σημείωσε πτώση μόνο στην Κροατία, τη Σλοβακία, την Ελλάδα και την Εσθονία.

Διάγραμμα 4 – Κατανομή των εμπορευματικών χερσαίων μεταφορών ανά τρόπο μεταφοράς (%)



Πηγή: Στατιστικό εγχειρίδιο 2016, Eurostat

4. ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΕΣ ΣΤΙΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ

Με την οδηγία αναδιατύπωσης εισάχθηκε σειρά νέων κανόνων για τις εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης και τις σχετικές με τις σιδηροδρομικές μεταφορές υπηρεσίες με σκοπό να βελτιωθεί η διαφάνεια των όρων και των τελών που εφαρμόζονται και να εξασφαλισθεί ισότιμη πρόσβαση των φορέων εκμετάλλευσης. Χαρακτηριστικό της αγοράς των εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης (σταθμοί, εμπορευματικοί τερματικοί σταθμοί, σταθμοί διαλογής, εγκαταστάσεις σχηματισμού συρμών, θαλάσσιοι λιμένες και λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας κ.λ.π.) είναι οι πολυάριθμοι και διαφορετικοί ιδιοκτήτες και φορείς εκμετάλλευσης διαφόρων μεγεθών.

Η χαρτογράφηση και ο καθορισμός των εγκαταστάσεων αποτελεί συνεχή πρόκληση για τις εθνικές ρυθμιστικές αρχές και τις υπηρεσίες της Επιτροπής. Σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία από την RMMS, το 2014 υπήρχαν περίπου:

- 30 000 επιβατικοί σταθμοί,
- 3600 εμπορευματικοί τερματικοί σταθμοί,
- 1700 σταθμοί διαλογής,
- 28 500 αμαξοστάσια,
- 1300 εγκαταστάσεις συντήρησης,
- 650 θαλάσσιες και λιμενικές εγκαταστάσεις και
- 650 εγκαταστάσεις ανεφοδιασμού.

5. Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΟΡΩΝ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ

5.1. Χρέωση χρήσης της υποδομής

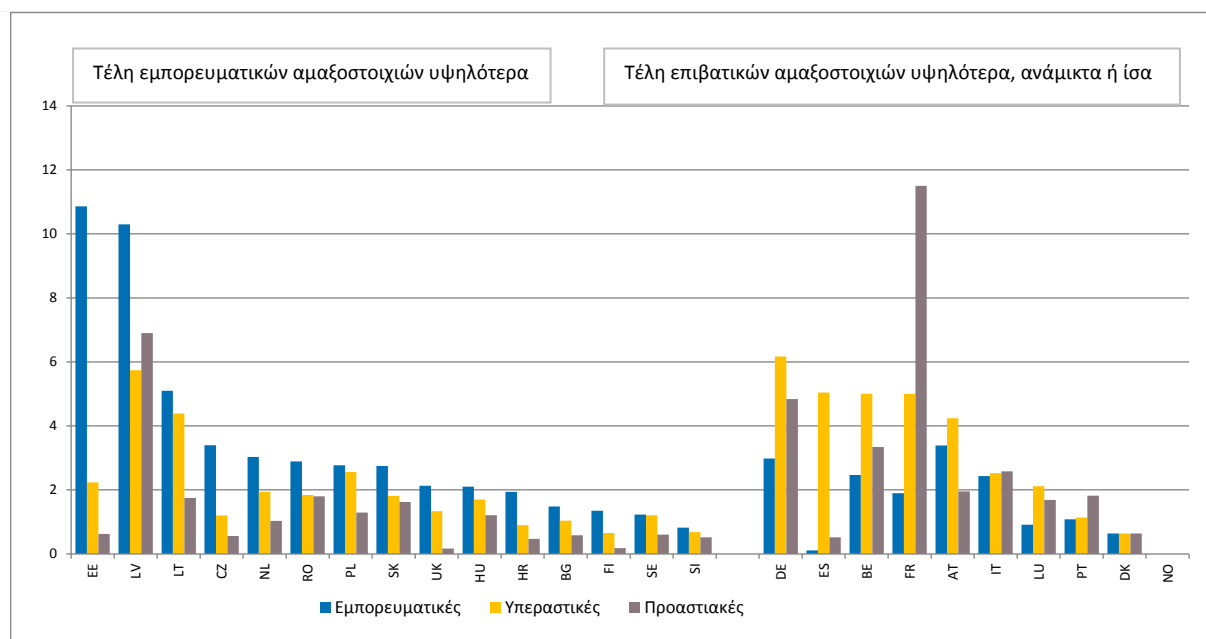
Σκοπός της νομοθεσίας της ΕΕ για τους σιδηροδρόμους είναι η μείωση των τελών χρέωσης χρήσης της υποδομής με βέλτιστη δυνατή ποιότητα των υποδομών σύμφωνα με προσέγγιση σε τρία σκέλη. Πρώτον, εναρμονίστηκαν στον νέο εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2015/909⁹ οι

⁹ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2015/909 της Επιτροπής, της 12ης Ιουνίου 2015, σχετικά με τους τρόπους υπολογισμού του κόστους που προκύπτει απευθείας από τη λειτουργία σιδηροδρομικής υπηρεσίας (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ) ΕΕ L 148 της 13.6.2015, σ. 17.

τρόποι υπολογισμού του άμεσου κόστους της χρήσης των υποδομών, το οποίο αποτελεί τη βάση για την ελάχιστη δέσμη πρόσβασης. Δεύτερον, τα περιθώρια κέρδους είναι δυνατόν να εφαρμόζονται επιπροσθέτως των τελών για το άμεσο κόστος μόνον σε τμήματα όπου είναι δυνατή η καταβολή αυτών των υψηλότερων τελών. Τρίτον, οι διαχειριστές υποδομής ενθαρρύνονται να αξιοποιούν κίνητρα εγγενή σε ορισμένες συνιστώσες της χρέωσης, όπως την έλλειψη χωρητικότητας, την κράτηση, την κατοχή, τα περιβαλλοντικά τέλη και τους μηχανισμούς επιδόσεων, για να βελτιστοποιείται η χρήση των υποδομών.

Λόγω αυτού και άλλων παραγόντων, το επίπεδο και η προσέγγιση όσον αφορά τη χρέωση των τελών ενδέχεται να ποικίλλουν τόσο μέσα στο ίδιο το σύστημα χρέωσης ενός διαχειριστή υποδομής όσο και μεταξύ των κρατών μελών.

Διάγραμμα 5 – Τέλη πρόσβασης τροχιάς για διάφορες κατηγορίες αμαξοστοιχιών (ευρώ ανά συρμοχιλιόμετρο, εφαρμοστέο το 2016¹⁰)



Πηγή: RMMS

Σημειώσεις: Τέλη της HR και της DE το 2014, μέσος αριθμητικός λόγος ελάχιστων/μέγιστων τελών το 2015 στη LV, δεν υπάρχουν στοιχεία για την EL και την IE.

Το διάγραμμα 5Figure 5 δείχνει τις διαφορετικές **καταστάσεις στα κράτη μέλη**. Στα περισσότερα κράτη μέλη τα τέλη για τις εμπορευματικές αμαξοστοιχίες είναι υψηλότερα από τις χρεώσεις για τις επιβατικές αμαξοστοιχίες, αλλά στη Γερμανία, την Ισπανία, το Βέλγιο, τη Γαλλία, το Λουξεμβούργο και την Πορτογαλία η κατάσταση είναι αντίστροφη. Στην Αυστρία, την Ιταλία, τη Σουηδία και τη Δανία δεν υπάρχουν μεγάλες διαφορές ή τα αποτελέσματα είναι ανάμικτα. Τα τέλη για τις εμπορευματικές αμαξοστοιχίες στα κράτη της Βαλτικής είναι ιδιαίτερα υψηλά, γεγονός που εν μέρει δικαιολογείται από τα υψηλότερα επιτρεπόμενα φορτία ανά άξονα. Το τέλη για τις υπεραστικές αμαξοστοιχίες στο Βέλγιο, τη Γερμανία, την Ισπανία και τη Γαλλία είναι σχετικά υψηλά, επειδή περιλαμβάνουν τα τέλη για τις ειδικές γραμμές υψηλών ταχυτήτων. Τα τέλη για τις προαστιακές αμαξοστοιχίες παρουσιάζουν μεγαλύτερες διακυμάνσεις (κυμαίνονται από 0,17 EUR στο Ηνωμένο Βασίλειο έως 11,50 EUR στη Γαλλία), διότι το ύψος τους εξαρτάται από τις εθνικές προσεγγίσεις όσον αφορά τις συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας και τη χρηματοδότηση των

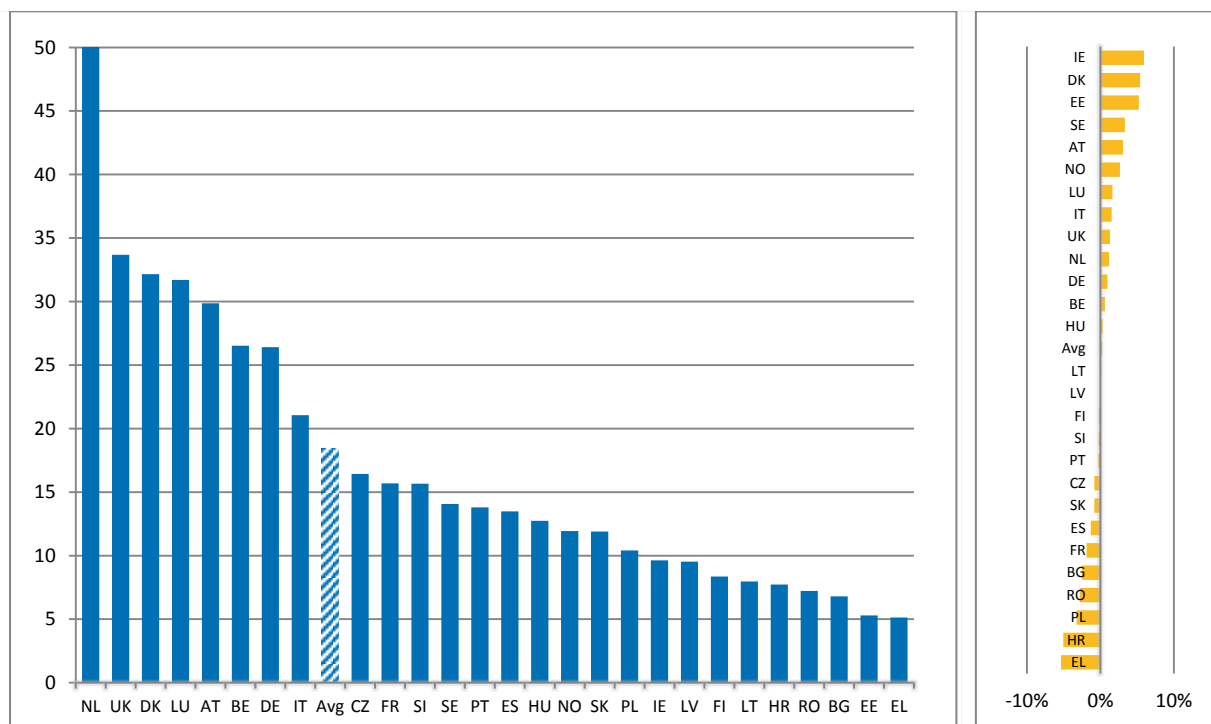
¹⁰ Στην τρέχουσα RMMS, τα κράτη μέλη αναφέρουν τα εφαρμοστέα τέλη πρόσβασης τροχιάς για τα δύο προσεχή έτη.

σιδηροδρόμων. Στη Γαλλία, παραδείγματος χάρη, οι περιφέρειες (και όχι οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις) καταβάλλουν στον διαχειριστή υποδομής το ονομαζόμενο «*redevance d'accès*» (πάγιο τέλος πρόσβασης) για τις σιδηροδρομικές υπηρεσίες που παρέχουν βάσει συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Όσον αφορά την **εξέλιξη των τελών**, οι τάσεις είναι μάλλον ανάμικτες.

5.2. Κατανομή της χωρητικότητας και περιορισμοί της υποδομής

Στο Ηνωμένο Βασίλειο, το Λουξεμβούργο, τη Δανία, την Αυστρία, το Βέλγιο και τη Γερμανία το ποσοστό χρήσης του δικτύου είναι περίπου 60% υψηλότερο από τον μέσο όρο της ΕΕ. Πέραν τούτου, οι Κάτω Χώρες έχουν με μεγάλη διαφορά το πιο κορεσμένο δίκτυο, με περίπου 50 000 συρμοχιλιόμετρα ανά χιλιόμετρο γραμμής ετησίως. Σε όλα αυτά τα κράτη μέλη η ζήτηση σιδηροδρομικών μεταφορών εξακολουθεί να αυξάνεται.

Διάγραμμα 6 – Ποσοστά χρήσης του δικτύου (χιλιάδες συρμοχιλιόμετρα ανά χιλιόμετρο γραμμής, το 2014) και σχετική αλλαγή από το 2009



Πηγή: Eurostat και Στατιστικό Εγχειρίδιο 2016 (με βάση στοιχεία της UIC, τις ετήσιες εκθέσεις παρακολούθησης της IRG, τα εθνικά στατιστικά στοιχεία και εκτιμήσεις)

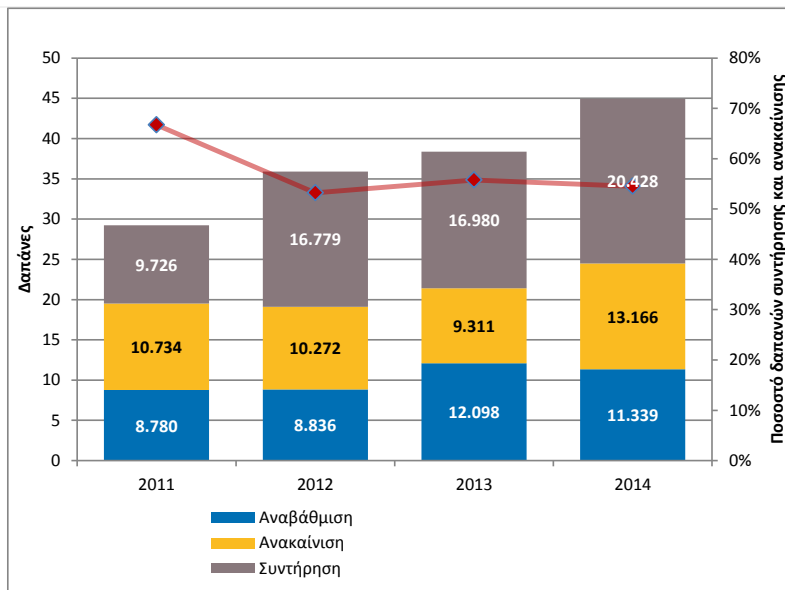
Τα δεδομένα της RMMS για το 2014 δείχνουν ότι 10 κράτη μέλη έχουν δηλώσει κορεσμένα ορισμένα μέρη του δικτύου τους. Για τη διαχείριση της χωρητικότητας υπό περιοριστικές συνθήκες, οι διαχειριστές υποδομής χρησιμοποιούν τέλη έλλειψης χωρητικότητας και διάφορους κανόνες προτεραιότητας. Η Επιτροπή καθόρισε το 2016 στον εκτελεστικό

κανονισμό¹¹ τα κριτήρια για την ανάθεση και την τροποποίηση συμφωνιών-πλαίσιο, ώστε να διασφαλιστεί βέλτιστη χρήση της υποδομής.

¹¹ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2016/545 της Επιτροπής, της 7ης Απριλίου 2016, για τις διαδικασίες και τα κριτήρια όσον αφορά τις συμφωνίες-πλαίσιο για την κατανομή χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής, ΕΕ L 94 της 8.4.2016, σ. 1.

5.3. Δαπάνες και χρηματοδότηση των υποδομών

Διάγραμμα 7 – Εξέλιξη των δαπανών για υποδομές και ποσοστό των δαπανών συντήρησης και ανακαίνισης



Πηγή: RMMS

Παρά την ευρέως διαδεδομένη αντίληψη ότι φθίνει η δημόσια χρηματοδότηση, οι **δαπάνες για υποδομές** παρουσίασαν σταθερή αύξηση από 29 δισ. EUR το 2011 σε 45 δισ. EUR το 2014. Οι δαπάνες συντήρησης παρουσίασαν διακυμάνσεις, ενώ οι επενδύσεις στην ανακαίνιση και την αναβάθμιση σημείωσαν συνεχή αύξηση. Τουλάχιστον 7 δισ. EUR (ή 16% των συνολικών δαπανών) διατέθηκαν για γραμμές υψηλής ταχύτητας. Η συντήρηση του υπάρχοντος δικτύου, για να διατηρήσει τις επιδόσεις ασφάλειας και λειτουργίας και να εξασφαλίσει αξιόπιστη

εξυπηρέτηση, αποτελεί μόνιμη και δαπανηρή πρόκληση για πολλούς διαχειριστές υποδομής.

Οι συνολικές δαπάνες για υποδομές ήταν υψηλότερες στο Ηνωμένο Βασίλειο και τη Γαλλία, διότι οι διαχειριστές υποδομής πρέπει να καλύψουν τη χρόνια ανεπάρκεια επενδύσεων και ταυτόχρονα την εκτέλεση σημαντικών έργων αναβάθμισης. Στη Γερμανία οι δαπάνες για υποδομές το 2014 αυξήθηκαν επίσης σημαντικά.

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

5.4. Ναύλοι και ποιότητα των επιβατικών υπηρεσιών

Δεδομένης της πολυμορφίας των υπηρεσιών και των ναύλων είναι δύσκολο να εκτιμηθεί η **συνολική εξέλιξη των ναύλων στις σιδηροδρομικές μεταφορές** σε επίπεδο ΕΕ. Οι ναύλοι που εφαρμόζονται στις επιβατικές υπηρεσίες διαφέρουν σε μεγάλο βαθμό ανάλογα με το κράτος μέλος, το είδος εισιτηρίου και το χρονοδιάγραμμα κράτησης θέσης, συχνά μάλιστα υπόκεινται σε ρύθμιση.

Συνολικά, οι σιδηροδρομικοί ναύλοι αυξήθηκαν σχετικά ταχύτερα από τους ναύλους άλλων μέσων μεταφοράς (βλ. διάγραμμα 8). Ωστόσο, υπάρχουν παραδείγματα όπου ο ανταγωνισμός στην ανοικτή πρόσβαση (π.χ. Αυστρία, Τσεχική Δημοκρατία, Γερμανία, Ιταλία και Σουηδία) οδήγησε σε μείωση των ναύλων σε ορισμένες γραμμές.

Τα συγκρίσιμα δεδομένα για τη **χρονική ακρίβεια** στα κράτη μέλη εξακολουθούν να αποτελούν πρόβλημα.

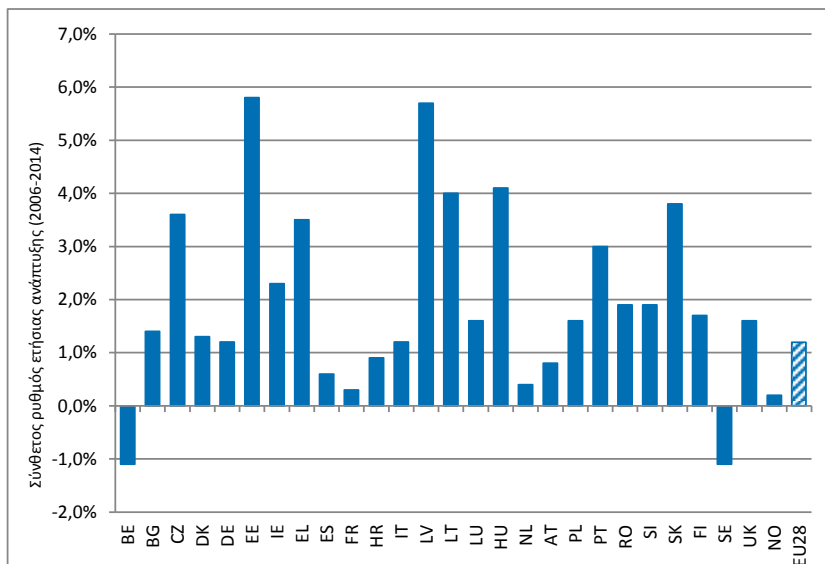
Φαίνεται ότι τα κράτη μέλη με τις καλύτερες επιδόσεις έχουν μικρά σιδηροδρομικά δίκτυα ή χαμηλά ποσοστά χρήσης του δικτύου. Το πιο δύσκολο είναι ίσως να διατηρηθεί η χρονική ακρίβεια σε πολυσύχναστες γραμμές, ιδίως εάν εξυπηρετούν μίγμα γραμμών μεγάλων αποστάσεων και περιφερειακών επιβατικών γραμμών και εμπορευματικών γραμμών. Η χρονική ακρίβεια των γραμμών μεγάλων αποστάσεων δείχνει να είναι χειρότερη από τις περιφερειακές και τις τοπικές γραμμές. Όσον αφορά την **αξιοπιστία**, το 2014 στα κράτη μέλη της Δυτικής ή της Κεντρικής Ευρώπης ματαιώθηκε το πολύ 3% των περιφερειακών γραμμών ή το 5% μεγάλων αποστάσεων. Τα ποσοστά ματαιώσης ήταν υψηλότερα σε ορισμένα κράτη μέλη της Ανατολικής Ευρώπης.

Όσον αφορά την **ασφάλεια**, οι σιδηρόδρομοι παραμένουν ένας από τους ασφαλέστερους τρόπους μεταφοράς. Σύμφωνα με τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης («ο Οργανισμός»), το 2014 οι νεκροί λόγω σιδηροδρομικών ατυχημάτων ήταν περίπου 1000 στην Ευρώπη. Η ασφάλεια των σιδηροδρόμων συνέχισε να βελτιώνεται μεταξύ των ετών 2010 και 2014, με πτώση των νεκρών, των σοβαρών τραυματισμών και των σοβαρών ατυχημάτων. Το 2013, ο κίνδυνος θανάτου επιβάτη των σιδηροδρομικών μεταφορών ήταν 16 φορές μικρότερος από επιβάτη αυτοκινήτου.

5.5. Σιδηροδρομικές μεταφορές που καλύπτονται από συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας

Πάνω από τα δύο τρίτα των επιβατικών μεταφορών το 2014 εκτελέστηκαν βάσει συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, οι οποίες χρησιμοποιούνται κυρίως για την εξυπηρέτηση περιφερειακών και προαστιακών γραμμών. Στα περισσότερα κράτη μέλη, η αντιστάθμιση της υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας ανά συρμοχιλιόμετρο ήταν υψηλότερη από 5 EUR και η συνολική στήριξη που παρασχέθηκε ήταν περίπου 20 δισ. EUR. Το ποσοστό των εισπράξεων εισιτηρίων επί των συνολικών εσόδων διαφέρει από περισσότερο από 90% στη

Διάγραμμα 8 – Εναρμονισμένος Δείκτης Τιμών Καταναλωτή: σιδηροδρομικές μεταφορές σε σύγκριση με το σύνολο των μεταφορών



Πηγή: Μελέτη Steer Davies Gleave *Prices and Quality of Rail Passenger Services*, ανάλυση του εναρμονισμένου δείκτη τιμών καταναλωτή της Eurostat.

Λιθουανία, τις Κάτω Χώρες και το Ηνωμένο Βασίλειο μέχρι λιγότερο από το 20% στην Ουγγαρία.

5.6. Αδειοδότηση

Ο αριθμός των ενεργών σιδηροδρομικών επιχειρήσεων κυμάνθηκε το 2014 από 323 στη Γερμανία έως 1 στη Φινλανδία. Σε σύγκριση με το 2013, ο αριθμός των ενεργών σιδηροδρομικών επιχειρήσεων αυξήθηκε στην Πολωνία, τη Γαλλία, τη Γερμανία και την Ουγγαρία και σημείωσε ελαφρά πτώση στη Βουλγαρία και τις Κάτω Χώρες.

Τα τέλη αδειοδότησης μπορούν να κυμαίνονται από μηδέν έως 70 000 EUR ανάλογα με το κράτος μέλος και το περιεχόμενο της αίτησης¹². Στόχος των πολιτικών της ΕΕ για τους σιδηροδρόμους είναι:

- να περιορισθούν τα τέλη αδειοδότησης·
- να επιταχυνθεί η αδειοδότηση·
- να αυξηθεί η διαφάνεια των έγκυρων αδειών· και
- να περιληφθεί στους όρους της αγοράς η ασφαλιστική κάλυψη σε περίπτωση ατυχήματος χωρίς διακρίσεις.

Προς τον σκοπό αυτό, εκδόθηκε το 2015 εκτελεστική πράξη σχετικά με την αδειοδότηση¹³. Επιπλέον, στην τέταρτη δέσμη για τους σιδηροδρόμους προτείνεται η δημιουργία ενιαίας θυρίδας ως ενιαίου ψηφιακού σημείου εισόδου στην Ευρώπη για τις εγκρίσεις οχημάτων και τα πιστοποιητικά ασφαλείας. Στόχος είναι να απλουστευθούν οι διαδικασίες και να διασφαλιστεί ισότιμη μεταχείριση των υποψηφίων σε ολόκληρη την Ευρώπη. Ο Οργανισμός θα έχει επίσης μεγαλύτερο ρόλο στη διαδικασία διότι θα καταστεί αρχή πιστοποίησης της ασφαλείας σε επίπεδο ΕΕ.

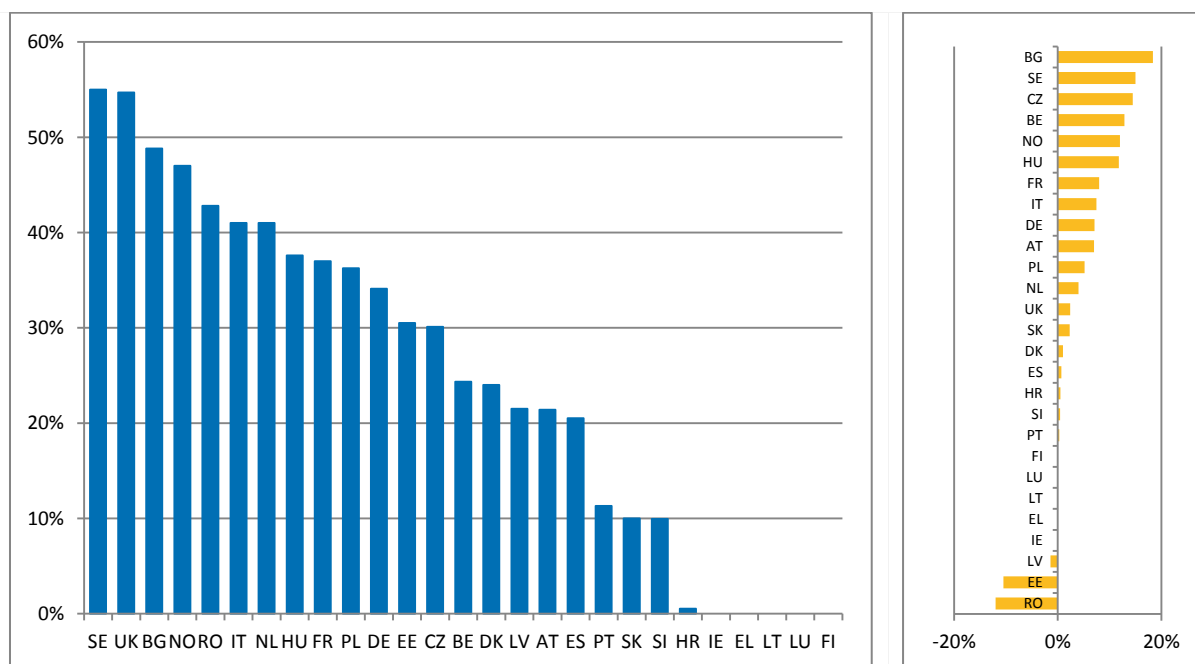
5.7. Βαθμός ανοίγματος της αγοράς και χρήση των δικαιωμάτων πρόσβασης

Το άνοιγμα της αγοράς σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών το 2007 συνέπεσε με την οικονομική κρίση η οποία έπληξε τις εμπορευματικές μεταφορές σε όλους τους τρόπους μεταφοράς. Καθώς σημειώθηκε σταθερή αύξηση του μεριδίου αγοράς για τις ανταγωνιζόμενες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις σε όλα σχεδόν τα κράτη μέλη, φαίνεται ότι οι νεοεισερχόμενες επιχειρήσεις αντιμετώπισαν σχετικά καλύτερα τις προκλήσεις της κρίσης. Κατά μέσο όρο, το μερίδιο αγοράς των ανταγωνιζόμενων φορέων εκμετάλλευσης εμπορευματικών μεταφορών (15% το 2006) υπερδιπλασιάστηκε έως το 2014. Στα τέλη του 2014, το 100% των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών εκτελούσαν ακόμη οι εθνικές εγκατεστημένες εταιρείες στη Φινλανδία, την Ελλάδα, την Ιρλανδία, τη Λιθουανία και το Λουξεμβούργο.

¹² Εκτίμηση επιπτώσεων που συνοδεύει την πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, SWD (2013) 8.

¹³ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2015/171 της Επιτροπής, της 4ης Φεβρουαρίου 2015, σχετικά με ορισμένες πτυχές της διαδικασίας αδειοδότησης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, ΕΕ L 29 της 5.2.2015, σ. 3.

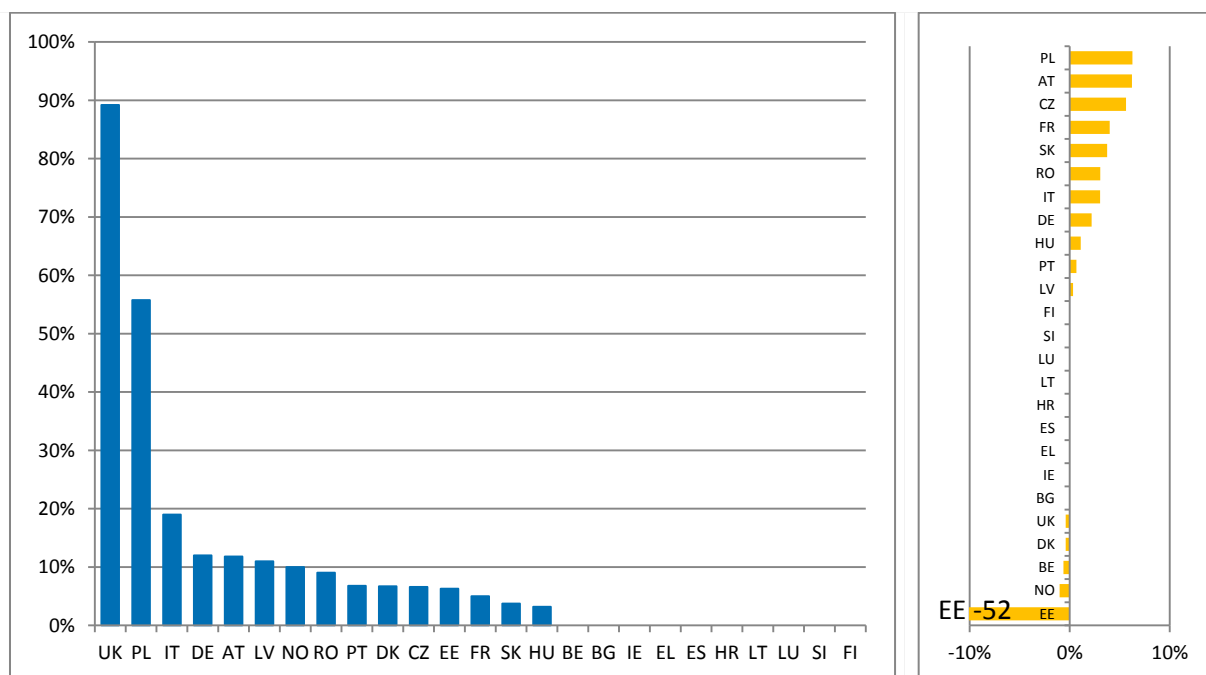
Διάγραμμα 9 – Μερίδιο των ανταγωνιζόμενων στην αγορά εμπορευματικών μεταφορών (2014, % τονοχιλιομέτρων) και εξέλιξη από το 2011 έως το 2014 (ποσοστιαία)



Πηγή: RMMS, 2011-2014 εκτός της SE (στοιχεία του 2010 που χρησιμοποιήθηκαν για το 2011), της PT και της SI (στοιχεία του 2012 που χρησιμοποιήθηκαν για το 2011), του LU (στοιχεία του 2010 που χρησιμοποιήθηκαν για το 2011 και στοιχεία του 2012 για το 2014), της IT στοιχεία του 2014 από την ετήσια έκθεση παρακολούθησης της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών της IRG (2016).

Τα μερίδια αγοράς των ανταγωνιζόμενων στις **αγορές επιβατικών μεταφορών** είναι χαμηλότερα, διότι το άνοιγμα της αγοράς βρίσκεται σε διαφορετικό στάδιο και είναι πολύ πιο χαμηλό του 20% σε όλα τα κράτη μέλη εκτός από την Πολωνία και το Ηνωμένο Βασίλειο. Ο ανταγωνισμός στην ανοικτή πρόσβαση έχει αναπτυχθεί στην Αυστρία, την Τσεχική Δημοκρατία, τη Γερμανία, την Ιταλία, τη Σλοβακία, τη Σουηδία και το Ηνωμένο Βασίλειο, σε διαφορετικούς βαθμούς και με διάφορα αποτελέσματα. Τουλάχιστον σε 15 κράτη μέλη έχουν εισέλθει ανταγωνιζόμενοι φορείς εκμετάλλευσης στις αγορές επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών.

Διάγραμμα 10 – Μερίδιο των ανταγωνιζόμενων στην αγορά επιβατικών μεταφορών (2014, % επιβατοχιλιομέτρων) και εξέλιξη από το 2011 έως το 2014 (ποσοστιαία)



Πηγή: RMMS, 2011-2014, με εξαίρεση την ΙΕ (στοιχεία του 2013 που χρησιμοποιήθηκαν για το 2014), την ΡΤ (στοιχεία του 2012 που χρησιμοποιήθηκαν για το 2011), το ΛΥ (εκτιμήσεις), τα στοιχεία της ΙΤ από την ετήσια έκθεση της ΙΡΓ για την παρακολούθηση της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών (2016). Τα δεδομένα των ΝΛ και ΣΕ εμπιστευτικά.

5.8. Ανάπτυξη της απασχόλησης και συνθήκες εργασίας

Σύμφωνα με την RMMS, ενώ στα τέλη του 2014 οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές υποδομής απασχολούσαν περίπου 900 000 άτομα, ο αριθμός των απασχολούμενων μειώθηκε κατά 4% μεταξύ 2009 και 2014. Οι εργαζόμενοι είναι κυρίως άνδρες και το ποσοστό των εργαζομένων ηλικίας άνω των 40 ετών σε πολλές επιχειρήσεις είναι μεγαλύτερο του 50%. Η προχωρημένη ηλικία είναι ιδιαίτερα ανησυχητική στην Ισπανία, την Ελλάδα, τη Φινλανδία και την Ιταλία¹⁴. Η θετική πλευρά είναι ότι, μετά από μακρόχρονο πάγωμα των προσλήψεων, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις σε πολλά κράτη μέλη άρχισαν πρόσφατα να προσλαμβάνουν και πάλι. Η ασφαλής απασχόληση, οι καλοί μισθοί και οι ευκαιρίες σταδιοδρομίας μέσα σε θετικό κλίμα στις επιχειρήσεις είναι σήμερα τα πλέον κοινά στοιχεία που αναφέρονται σε κράτη μέλη όπου ο τομέας θεωρείται ελκυστικός.

5.9. Χρηματοδότηση των σιδηροδρόμων και εμπόδια στην επίτευξη αποτελεσματικότερων σιδηροδρομικών υπηρεσιών

Το συνολικό κόστος των σιδηροδρομικών μεταφορών και της διαχείρισης της υποδομής στην ΕΕ το 2012 ανήλθε περίπου σε 110 δισ. EUR, εκ των οποίων το 60% καλυπτόταν από έσοδα των επιβατικών και των εμπορευματικών μεταφορών, το 30% από δημόσιες επιχορηγήσεις των μεταφορών και της διαχείρισης του δικτύου και το υπόλοιπο από άλλες πηγές εσόδων¹⁵. Κατά μέσο όρο, ο καταμερισμός του κόστους μεταξύ διαχειριστή υποδομής και εθνικών σιδηροδρομικών συστημάτων είναι περίπου 30%:70%. Ο στόλος του τροχαίου υλικού τόσο στις επιβατικές όσο και στις εμπορευματικές μεταφορές παρουσιάζει μείωση από το 2009. Τα έσοδα από τις επιβατικές μεταφορές αυξήθηκαν σημαντικά, ενώ το συνολικό λειτουργικό κόστος παρέμεινε εν γένει αμετάβλητο σε πραγματικούς όρους.

¹⁴ UIC (2012).

¹⁵ Ανάλυση Steer Davies Gleave, τα στοιχεία για το 2014 δεν διατίθενται.

Ενώ σχεδόν παντού όπου ο σιδηροδρομικός τομέας στηρίζεται στις δημόσιες επενδύσεις, ο τρόπος διοχέτευσης των κονδυλίων διαφέρει με βάση δύο κύρια μοντέλα χρηματοδότησης¹⁶. Ορισμένες χώρες (π.χ. το Ηνωμένο Βασίλειο, η Ελβετία, οι Κάτω Χώρες και η Σουηδία) χορηγούν επιδοτήσεις κατά κύριο λόγο στους διαχειριστές υποδομής και διατηρούν χαμηλά τα τέλη πρόσβασης. Άλλα κράτη μέλη (π.χ. η Γαλλία, το Βέλγιο και η Γερμανία) επιδοτούν κατά κύριο λόγο υπηρεσίες μεταφοράς βάσει συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας και οι διαχειριστές υποδομής υιοθετούν υψηλότερα τέλη πρόσβασης.

Είναι προφανές ότι η σιδηροδρομική επιχειρηματικότητα είναι σύνθετη και πολυδιάστατη και ότι η σύγκριση των εθνικών συστημάτων συχνά δεν έχει νόημα. Ωστόσο, φαίνεται ότι υπάρχει ευρεία συμφωνία στο γεγονός ότι οι ευρωπαϊκοί σιδηρόδρομοι έχουν προβλήματα κόστους, ποιότητας των υπηρεσιών και μεριδίου αγοράς. Στην πλειονότητα των κρατών μελών χρησιμοποιούνται ήδη διάφοροι δείκτες για την παρακολούθηση των επιδόσεων των σιδηροδρόμων (π.χ. συμβατικές συμφωνίες, μηχανισμοί επιδόσεων, συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας). Ωστόσο, η παρούσα πρόκληση είναι να συμφωνηθούν, με βάση τις προτάσεις του τομέα, εναρμονισμένα μέτρα για όλη την ΕΕ. Προς τον σκοπό αυτό, έχουν αναληφθεί πολλές πρωτοβουλίες από τις οργανώσεις του τομέα σε συνεργασία με τις υπηρεσίες της Επιτροπής για τη μέτρηση και τη συγκριτική ανάλυση των επιδόσεων (π.χ. συγκριτική αξιολόγηση των βέλτιστων πρακτικών από την PRIME¹⁷ και παρακολούθηση των επιδόσεων στους σιδηροδρομικούς εμπορευματικούς διαδρόμους με τη βοήθεια του RailNetEurope).

6. ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΝΟΜΙΚΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΘΕΣΜΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ

Ως τελικό στοιχείο της έκθεσης για την αγορά σιδηροδρομικών μεταφορών, σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 4 της οδηγίας αναδιατύπωσης η Επιτροπή οφείλει να υποβάλει έκθεση σχετικά με την ανάγκη για περαιτέρω νομοθεσία. Για τον λόγο αυτόν η παρούσα ενότητα συνοψίζει τις τρέχουσες και τις προγραμματιζόμενες ρυθμιστικές πρωτοβουλίες της Επιτροπής στον τομέα των σιδηροδρόμων, με βάση την ανάλυση που περιέχει η παρούσα έκθεση και το συνοδευτικό έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της.

Τις τελευταίες δύο δεκαετίες ο Ευρωπαίος νομοθέτης έχει αναπτύξει σημαντικά το κεκτημένο της ΕΕ στον σιδηροδρομικό τομέα ενθαρρύνοντας την **ανταγωνιστικότητα** και το **άνοιγμα της αγοράς**. Η υπερισχύουσα ιδέα είναι ότι ο εντονότερος ανταγωνισμός καθιστά τον τομέα πιο αποδοτικό και τον υποχρεώνει να ανταποκρίνεται καλύτερα στους πελάτες του. Παράλληλα, έχουν ληφθεί μέτρα για να βελτιωθεί η **διαλειτουργικότητα** και η **ασφάλεια** των εθνικών δικτύων και για να ενθαρρυνθεί η ανάπτυξη ενός ενοποιημένου σιδηροδρομικού συστήματος με το οποίο θα δημιουργηθεί ενιαίος Ευρωπαϊκός Σιδηροδρομικός Χώρος, όπως περιγράφεται στη Λευκή Βίβλο του 2011 για τις μεταφορές¹⁸.

Με την έγκριση και την υλοποίηση της τέταρτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους αναμένεται να περατωθεί η περίοδος των διαρθρωτικών αλλαγών στον σιδηροδρομικό τομέα. Ο τεχνικός πυλώνας της τέταρτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους, με τον οποίο επανεξετάστηκε και βελτιστοποιήθηκε το κανονιστικό πλαίσιο για τη διαλειτουργικότητα και την ασφάλεια και ενισχύθηκε ο ρόλος του Οργανισμού, έχει ήδη εγκριθεί. Ο πυλώνας της

¹⁶ Θεματικό έγγραφο *Solid Infrastructure Financing for an Efficient Rail System*, <http://www.inno-v.nl/wp-content/uploads/2015/03/24022015-Issue-Paper-pour-envoi.pdf>.

¹⁷ Πλατφόρμα των Ευρωπαίων Διαχειριστών Σιδηροδρομικών Υποδομών. <https://webgate.ec.europa.eu/multisite/primeinfrastructure/en>.

¹⁸ Λευκή Βίβλος «Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών — Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών» (COM(2011) 144).

αγοράς, ο οποίος διασφαλίζει την ανεξαρτησία των διαχειριστών των σιδηροδρομικών υποδομών και αυξάνει το άνοιγμα της αγοράς των εσωτερικών επιβατικών μεταφορών, αναμένεται να εγκριθεί από τους συννομοθέτες μέχρι τα τέλη του 2016.

Έχουν σημειωθεί θετικές εξελίξεις στην αγορά σιδηροδρομικών μεταφορών, όπως η αύξηση του όγκου επιβατικών μεταφορών και οι επενδύσεις σε υποδομές, καθώς και το σταδιακό άνοιγμα των εθνικών αγορών σιδηροδρομικών μεταφορών. Είναι πάντως σαφές ότι με τους σημερινούς ρυθμούς δεν θα είναι δυνατή η επίτευξη των στόχων που έχουν τεθεί για τον σιδηροδρομικό τομέα στη Λευκή Βίβλο του 2011 για τις μεταφορές. Πέραν αυτού, το Ελεγκτικό Συνέδριο επισημαίνει στην έκθεσή του με τίτλο «Οι σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές στην ΕΕ παραμένουν εκτός τροχιάς»¹⁹ ότι εξακολουθούν να μην είναι ικανοποιητικές οι επιδόσεις των εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών στην ΕΕ. Το άνοιγμα της αγοράς σημείωσε άνιση πρόοδο και η δημιουργία ενιαίου Ευρωπαϊκού Σιδηροδρομικού Χώρου εξακολουθεί να αποτελεί μακρινό στόχο.

Εν προκειμένω η Επιτροπή θα εστιάσει τα επόμενα χρόνια στην εφαρμογή της υπάρχουσας νομοθεσίας, η οποία στοχεύει στην επίτευξη των επιθυμητών βελτιώσεων των επιδόσεων. Η μεταφορά και η εφαρμογή της οδηγίας αναδιατύπωσης βρίσκεται στο τελικό στάδιο, ενώ έχουν δρομολογηθεί οι προετοιμασίες για την υλοποίηση του τεχνικού πυλώνα της τέταρτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους. Οι υπηρεσίες της Επιτροπής συνεργάζονται στενά με τον Οργανισμό, τα κράτη μέλη, τους εθνικούς ρυθμιστικούς φορείς και τα ενδιαφερόμενα μέρη του σιδηροδρομικού τομέα μέσω φόρουμ όπως το Ευρωπαϊκό Δίκτυο Ρυθμιστικών Φορέων των Σιδηροδρόμων, η PRIME και ο Διάλογος των Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων, ώστε να διασφαλιστεί ότι η νομοθεσία της Ένωσης εφαρμόζεται με τον πλέον αποτελεσματικό τρόπο και ότι είναι κατανοητή στον τομέα.

Οι υπηρεσίες της Επιτροπής συνεχίζουν τις προετοιμασίες για την εκτελεστική πράξη σχετικά με την πρόσβαση σε υπηρεσίες και εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης (άρθρο 13 της οδηγίας αναδιατύπωσης), την κατ' εξουσιοδότηση πράξη για τους κανόνες προγραμματισμού (παράρτημα VII της οδηγίας αναδιατύπωσης) και έχουν αρχίσει την αναθεώρηση των τεχνικών προδιαγραφών διαλειτουργικότητας για το θόρυβο²⁰, του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών των σιδηροδρομικών μεταφορών²¹ και της οδηγίας σχετικά με τις συνδυασμένες μεταφορές²². Επιπλέον, οι εκτελούμενες αξιολογήσεις του κανονισμού για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές²³ και της οδηγίας για τους μηχανοδηγούς²⁴ μπορούν να οδηγήσουν τα προσεχή έτη σε επικαιροποίηση των εν λόγω πράξεων.

¹⁹ <http://www.eca.europa.eu/en/Pages/NewsItem.aspx?nid=6971>.

²⁰ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1304/2014 της Επιτροπής, της 26ης Νοεμβρίου 2014, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «Τροχαίο υλικό — Θόρυβος», ΕΕ L 356 της 12.12.2014, σ. 421.

²¹ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1371/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών, ΕΕ L 315 της 3.12.2007, σ. 14.

²² Οδηγία 92/106/ΕΟΚ, της 7ης Δεκεμβρίου 1992, σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων για ορισμένες συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ των κρατών μελών, ΕΕ L 368 της 17.12.1992, σ. 38.

²³ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 913/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Σεπτεμβρίου 2010, σχετικά με το ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο για ανταγωνιστικές εμπορευματικές μεταφορές, ΕΕ L 276 της 20.10.2010, σ. 22.

²⁴ Οδηγία 2007/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, σχετικά με την πιστοποίηση του προσωπικού οδήγησης μηχανών έλξης και συρμών στο σιδηροδρομικό σύστημα της Κοινότητας, ΕΕ L 315 της 3.12.2007, σ. 51.

Τέλος, βρίσκονται σε εξέλιξη δράσεις για την αντιμετώπιση των προκλήσεων του τομέα, μεταξύ των οποίων είναι η εφαρμογή των κατευθυντηρίων γραμμών για το ΔΕΔ-Μ, η εγκατάσταση του Ευρωπαϊκού Συστήματος Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας, η αναζήτηση και η εξασφάλιση χρηματοδότησης έργων σιδηροδρομικών υποδομών, η αξιοποίηση των δυνατοτήτων που παρέχουν οι ψηφιακές τεχνολογίες και η δρομολόγηση έργων βάσει του Shift2Rail. Επιπλέον, οι υπηρεσίες της Επιτροπής εξακολουθούν να συνεργάζονται με τον σιδηροδρομικό τομέα στα πεδία της ασφάλειας, της πολυτροπικότητας και των ίσων όρων ανταγωνισμού σε όλους τους τρόπους μεταφοράς, καθώς και της αποτελεσματικής εφαρμογής των αρχών «ο ρυπαίνων πληρώνει» και «ο χρήστης πληρώνει».