



Συμβούλιο
της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Βρυξέλλες, 13 Ιουλίου 2023
(OR. en)

Διοργανικός φάκελος:
2023/0271 (COD)

11718/23
ADD 4

TRANS 305
CODEC 1346

ΔΙΑΒΙΒΑΣΤΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Αποστολέας:	Για τη Γενική Γραμματέα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η κα Martine DEPREZ, Διευθύντρια
Ημερομηνία Παραλαβής:	13 Ιουλίου 2023
Αποδέκτης:	κα Thérèse BLANCHET, Γενική Γραμματέας του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
Αριθ. εγγρ. Επιτρ.:	SWD(2023) 444 final
Θέμα:	ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΗΣ ΕΚΘΕΣΗΣ ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ που συνοδεύει το έγγραφο Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου περί μέτρων για τη βελτίωση της διαχείρισης και του συντονισμού της διεθνούς σιδηροδρομικής κυκλοφορίας προκειμένου να αυξηθεί το μερίδιο των σιδηροδρόμων ως τρόπου μεταφοράς

Διαβιβάζεται συνημμένως στις αντιπροσωπίες το έγγραφο - SWD(2023) 444 final.

συνημμ.: SWD(2023) 444 final



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Στρασβούργο, 11.7.2023
SWD(2023) 444 final

ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΗΣ ΕΚΘΕΣΗΣ ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

[...]

που συνοδεύει το έγγραφο

Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου

**περί μέτρων για τη βελτίωση της διαχείρισης και του συντονισμού της διεθνούς
σιδηροδρομικής κυκλοφορίας προκειμένου να αυξηθεί το μερίδιο των σιδηροδρόμων ως
τρόπου μεταφοράς**

{COM(2023) 443 final} - {SEC(2023) 443 final} - {SWD(2023) 443 final}

A. Ανάγκη ανάληψης δράσης
Ποιο είναι το πρόβλημα και γιατί αποτελεί πρόβλημα σε επίπεδο ΕΕ;
Οι σιδηρόδρομοι αποτελούν έναν βιώσιμο τρόπο μεταφοράς, ο οποίος αναμένεται να στηρίξει τη μετάβαση σε μια κλιματικά ουδέτερη οικονομία της ΕΕ. Επί του παρόντος, ο σιδηροδρομικός τομέας δυσκολεύεται να παρέχει υπηρεσίες που καλύπτουν τις ανάγκες των πελατών, ιδίως όσον αφορά τις εμπορευματικές μεταφορές. Πρώτον, οι χαμηλές επιδόσεις όσον αφορά την ανταπόκριση στις ανάγκες των πελατών, τη χρονική συνέπεια, την αξιοπιστία και την ταχύτητα συχνά καθιστούν τον σιδηρόδρομο δεύτερη επιλογή ως μέσο μεταφοράς. Δεύτερον, οι διαχειριστές σιδηροδρομικής υποδομής και οι πάροχοι υπηρεσιών μεταφορών (σιδηροδρομικές επιχειρήσεις) δεν κάνουν πάντα καλή χρήση της περιορισμένης χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής. Οι κανόνες για τη διαχείριση της χωρητικότητας και της κυκλοφορίας των σιδηροδρομικών υποδομών καθορίζονται στη νομοθεσία της ΕΕ. Η οδηγία 2012/34/ΕΕ για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου θεσπίζει το γενικό νομικό πλαίσιο της Ένωσης για τον ενιαίο ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό χώρο. Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 913/2010 σχετικά με το ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο για ανταγωνιστικές εμπορευματικές μεταφορές (στο εξής: κανονισμός RFC) ορίζει ειδικούς κανόνες για 11 σιδηροδρομικούς εμπορευματικούς διαδρόμους, οι οποίοι περιλαμβάνουν γραμμές που διασχίζουν το έδαφος τουλάχιστον δύο κρατών μελών και συνδέουν δύο ή περισσότερους τερματικούς σταθμούς. Τα στοιχεία δείχνουν ότι το ισχύον πλαίσιο δεν εξυπηρετεί εξίσου όλα τα τμήματα της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών· ειδικότερα, οι εμπορευματικές και οι διασυνοριακές μεταφορές δυσκολεύονται να αποκτήσουν χωρητικότητα επαρκούς ποσότητας και ποιότητας για την κάλυψη των αναγκών των πελατών. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές υποδομής έχουν αναλάβει διάφορες πρωτοβουλίες, ιδίως το Έργο Επανάσχεδιασμού των Πινάκων Δρομολογίων (TTR) που αποσκοπεί στην αναθεώρηση της διαδικασίας διαχείρισης της χωρητικότητας στην Ευρώπη. Ωστόσο, η εφαρμογή των μέτρων που δοκιμάστηκαν στο πλαίσιο του έργου αυτού είναι δυνατή μόνο με την τροποποίηση της νομοθεσίας της ΕΕ.
Τι θα πρέπει να επιτευχθεί;
Η παρούσα πρωτοβουλία επιδιώκει τη βελτίωση της διαχείρισης της χωρητικότητας και της κυκλοφορίας στο σιδηροδρομικό δίκτυο της ΕΕ με σκοπό τη στήριξη της ανάπτυξης των σιδηροδρομικών μεταφορών. Για τον σκοπό αυτό, η πρωτοβουλία αποσκοπεί στην αντιμετώπιση των δύο βασικών προβλημάτων που εντοπίστηκαν. Οι ειδικοί της στόχοι είναι οι εξής: 1) να καταστούν αποτελεσματικότερες οι διαδικασίες διαχείρισης της χωρητικότητας· 2) να ενισχυθούν τα κίνητρα για τη βελτίωση των επιδόσεων των σιδηροδρομικών υποδομών και των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών· 3) να καθιερωθούν αποτελεσματικότεροι μηχανισμοί για τον συντονισμό μεταξύ των ενδιαφερόμενων μερών, ιδίως σε διασυνοριακό επίπεδο, και 4) να υποστηριχθεί η ανάπτυξη ψηφιακών εργαλείων που επιτρέπουν καλύτερη διαχείριση της χωρητικότητας και της κυκλοφορίας.
Ποια είναι η προστιθέμενη αξία της δράσης σε επίπεδο ΕΕ (επικουρικότητα);
Παρόλο που η σιδηροδρομική επιβατική κυκλοφορία είναι κατά το μεγαλύτερο μέρος της εγχώρια, περίπου το ήμισυ της εμπορευματικής κυκλοφορίας είναι διασυνοριακού χαρακτήρα και αναμένεται ότι η ζήτηση για διασυνοριακές σιδηροδρομικές υπηρεσίες θα αυξηθεί λόγω των φιλόδοξων στόχων απανθρακοποίησης των μεταφορών και των μέτρων πολιτικής που προτείνονται και εφαρμόζονται από την Ευρωπαϊκή Ένωση και τα κράτη μέλη. Ως εκ τούτου, υπάρχει ισχυρή διασυνοριακή διάσταση για τους σιδηροδρόμους. Στο πλαίσιο της ανάληψης δράσης σε επίπεδο ΕΕ θα εξεταστεί αναπόφευκτα η ανάπτυξη σιδηροδρομικών υπηρεσιών που υπερβαίνουν τα εθνικά σύνορα. Αυτό επιτρέπει την αξιοποίηση των ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων των σιδηροδρόμων, τα οποία αυξάνονται σε μεγαλύτερες αποστάσεις. Η ανάληψη δράσης σε επίπεδο ΕΕ είναι απαραίτητη για τη βελτίωση της χρονικής συνέπειας και της αξιοπιστίας της διασυνοριακής κυκλοφορίας. Επιπλέον, οι νέοι κανόνες θα επηρεάσουν θετικά την ποιότητα όλων των σιδηροδρομικών υπηρεσιών στο δίκτυο, συμπεριλαμβανομένων των εγχώριων υπηρεσιών. Η εκ των υστέρων αξιολόγηση του κανονισμού RFC του 2021 περιγράφει μια σιδηροδρομική αγορά η οποία, χωρίς περαιτέρω παρέμβαση σε επίπεδο ΕΕ, εξακολουθεί να επικεντρώνεται στις εθνικές υπηρεσίες, με αποτέλεσμα οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές υποδομής να χάνουν την ευκαιρία να επεκταθούν βάσει καλύτερων επιδόσεων. Εκ σχεδιασμού, οι διαχειριστές υποδομής που έχουν συσταθεί στη συντριπτική πλειονότητά τους σε επίπεδο κρατών μελών επικεντρώνονται

στη διαχείριση του εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου. Ως εκ τούτου, για αδιάλειπτες διασυννοριακές σιδηροδρομικές μεταφορές απαιτείται αποτελεσματικός συντονισμός και ολοκλήρωση σε επίπεδο ΕΕ ώστε να αντιμετωπιστούν ζητήματα που σχετίζονται με τη χωρητικότητα και την κυκλοφορία για διασυννοριακές αμαξοστοιχίες σε ολόκληρο το δίκτυο της ΕΕ, με υπέρβαση των περιορισμών των σιδηροδρομικών εμπορευματικών διαδρόμων, οι οποίοι είναι υπεύθυνοι μόνο για μέρος της χωρητικότητας σε τμήμα του σιδηροδρομικού δικτύου.

B. Λύσεις

Ποιες είναι οι διάφορες επιλογές για την επίτευξη των στόχων; Υπάρχει προτιμώμενη επιλογή ή όχι; Εάν όχι, γιατί;

Στο πλαίσιο της παρούσας εκτίμησης των επιπτώσεων καταρτίστηκαν τέσσερις επιλογές πολιτικής (ΕΠ1, ΕΠ2, ΕΠ3 και ΕΠ4). Όλες οι επιλογές προτείνουν λύσεις για τα προβλήματα που εντοπίστηκαν, αλλά διαφέρουν ως προς το πεδίο εφαρμογής των δράσεων που προβλέπονται σε επίπεδο ΕΕ. Η ΕΠ1 επικεντρώνεται στη διατήρηση της προσέγγισης του διαδρόμου και την επεκτείνει σε όλη τη διασυννοριακή κυκλοφορία. Οι ΕΠ2, ΕΠ3 και ΕΠ4 εμπνέονται από πρωτοβουλίες των ενδιαφερόμενων μερών και εισάγουν ένα νέο και μοναδικό σύνολο κανόνων για τη διαχείριση της χωρητικότητας σε ολόκληρο το δίκτυο. Διαφέρουν ως προς τους μηχανισμούς για τη διασφάλιση του συντονισμού της διαχείρισης της χωρητικότητας σε διασυννοριακό επίπεδο, καθώς και ως προς πτυχές όπως η παρακολούθηση των επιδόσεων και η ρυθμιστική εποπτεία. Οι ΕΠ2, ΕΠ3 και ΕΠ4 προβλέπουν την επιτάχυνση της ψηφιοποίησης και την αυτοματοποίηση της διαχείρισης της χωρητικότητας.

Η προτιμώμενη επιλογή πολιτικής ΕΠ3 εισάγει όλα τα μέτρα που προτάθηκαν από τον κλάδο για τον εκσυγχρονισμό των κανόνων για τη διαχείριση της χωρητικότητας ώστε να καλύπτονται καλύτερα οι ανάγκες όλων των τμημάτων της σιδηροδρομικής αγοράς. Προσθέτει έναν μηχανισμό συντονισμού βάσει κανόνων, ο οποίος παρέχει στο δίκτυο των διαχειριστών υποδομής τη δυνατότητα να ενεργεί ως όργανο λήψης αποφάσεων, υποστηριζόμενο από μια νομίμως διορισμένη επιχειρησιακή οντότητα. Ως ρυθμιστικός ομόλογος σε επίπεδο ΕΕ, ενισχύει την εντολή του δικτύου ρυθμιστικών φορέων σιδηροδρομικών μεταφορών. Λεπτομερείς κανόνες, μεταξύ άλλων σχετικά με την επιλογή οντότητας για την εκτέλεση επιχειρησιακών καθηκόντων, η οποία θα υποστηρίξει τη διαδικασία λήψης αποφάσεων, θα καθορίζονται σε μη νομοθετικές πράξεις μετά από εκτενείς διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη.

Ποιες απόψεις διατύπωσαν τα διάφορα ενδιαφερόμενα μέρη; Ποιο μέρος υποστηρίζει την κάθε επιλογή;

Από τη διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη προέκυψε σαφής συναίνεση ως προς το ότι οι ισχύοντες κανόνες για τη διαχείριση της χωρητικότητας δεν θα επιτρέψουν στον σιδηροδρομικό τομέα να αναπτυχθεί σύμφωνα με τις φιλοδοξίες πολιτικής σε επίπεδο ΕΕ και κρατών μελών. Η προσέγγιση για την υπέρβαση της ακαμψίας της διαδικασίας κατάρτισης ετήσιων πινάκων δρομολογίων και για τη συμπλήρωσή της με περισσότερο στρατηγικές και ευέλικτες διαδικασίες, όπως επιδιώκεται από κοινού από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τους διαχειριστές υποδομής, έτυχε ευρείας υποστήριξης. Παρά την εν γένει συναίνεση, τα ενδιαφερόμενα μέρη τόνισαν πτυχές που είναι ιδιαίτερα σημαντικές για εκείνα. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις τόνισαν το γεγονός ότι η διαχείριση της χωρητικότητας πρέπει να λαμβάνει υπόψη τις ανάγκες της αγοράς, προειδοποιώντας για μια προσέγγιση υπερβολικά «προσανατολισμένη στην προσφορά», η οποία ενέχει τον κίνδυνο να καταστεί η διαχείριση της χωρητικότητας άκαμπτη και αποκομμένη από τις ανάγκες των πελατών. Ορισμένοι ρυθμιστικοί φορείς συμμερίζονται την άποψη αυτή και πολλοί από αυτούς τόνισαν τα οφέλη του ανταγωνισμού στις αγορές σιδηροδρομικών μεταφορών, τονίζοντας τη σημασία του καθήκοντός τους να εξασφαλίζουν ισότιμους όρους ανταγωνισμού, ιδίως εάν δοθεί στους διαχειριστές υποδομής πιο ενεργός ρόλος στη διαχείριση της χωρητικότητας. Στο πλαίσιο αυτό, οι ρυθμιστικοί φορείς υποστήριξαν ότι τυχόν κοινές αρμοδιότητες λήψης αποφάσεων των διαχειριστών υποδομής σε επίπεδο ΕΕ πρέπει να αντισταθμίζονται σε κανονιστικό επίπεδο από παρόμοιες εξουσίες σε επίπεδο ΕΕ.

Όσον αφορά τη θέσπιση μηχανισμών συντονισμού σε επίπεδο ΕΕ, λαμβανομένου υπόψη του βασικού χαρακτηριστικού που διαφοροποιεί τις ΕΠ3 και ΕΠ4 από την ΕΠ2, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές υποδομής τήρησαν επιφυλακτική στάση κατά την αρχική φάση της διαβούλευσης. Οι διαχειριστές υποδομής τόνισαν ότι η εμπειρογνώση και οι επιτόπιες γνώσεις τους δεν μπορούν να αντικατασταθούν από οντότητα σε επίπεδο ΕΕ. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις εξέφρασαν ανησυχίες ότι οποιοσδήποτε δομές σε επίπεδο ΕΕ αντιμετωπίζουν τον κίνδυνο να μην λαμβάνονται υπόψη από τους διαχειριστές υποδομής ενόψει των κυρίαρχων εθνικών συμφερόντων. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις εξέφρασαν υψηλότερες προσδοκίες για μια οντότητα που θα συνδυάζει διοικητικά και ρυθμιστικά καθήκοντα σε επίπεδο ΕΕ, η οποία θα είναι υφιστάμενη των διαχειριστών υποδομής και θα

αποτελέσει κινητήρια δύναμη για τη βελτίωση των συνθηκών για τις διασυνοριακές σιδηροδρομικές μεταφορές.

Οι πελάτες των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών, ιδίως στο τμήμα των εμπορευματικών μεταφορών, τόνισαν την ανάγκη για επείγουσα και σημαντική αύξηση των επιδόσεων ως απαραίτητη προϋπόθεση για τη μετατόπιση πρόσθετων όγκων μεταφορών προς τις σιδηροδρομικές μεταφορές. Ειδικότερα, όσον αφορά τις εμπορευματικές μεταφορές, τονίστηκε η σημασία της αξιοπιστίας, της χρονικής συνέπειας και της ενημέρωσης των πελατών. Οι πελάτες των σιδηροδρόμων επέδειξαν σχετικά ισχυρότερη υποστήριξη για τις πιο φιλόδοξες επιλογές πολιτικής (ΕΠ3 και ΕΠ4), οι οποίες συνεπάγονται σημαντικές ευθύνες σε επίπεδο ΕΕ.

Αν και οι παρατηρήσεις που ελήφθησαν από τα κράτη μέλη κατά τη διάρκεια της διαβούλευσης ήταν περιορισμένες, διατυπώθηκε γενικά υποστήριξη του στόχου της πρωτοβουλίας για την προώθηση της ανάπτυξης των σιδηροδρομικών μεταφορών, με παράλληλη σχετική ασάφεια όσον αφορά τα μέσα για την επίτευξή της. Υπήρξε τάση υπέρ της διατήρησης της προσέγγισης βάσει διαδρόμων για τον διασυνοριακό συντονισμό.

Γ. Επιπτώσεις της προτιμώμενης επιλογής

Ποια είναι τα οφέλη της προτιμώμενης επιλογής (ειδάλλως, των κυριότερων επιλογών);

Από την προτιμώμενη επιλογή πολιτικής προκύπτουν συνολικά οφέλη που εκτιμώνται σε 13 502,7 εκατ. EUR, εκφραζόμενα ως παρούσα αξία για την περίοδο 2025-2050 σε σχέση με το βασικό σενάριο.

Στα **άμεσα οφέλη** περιλαμβάνεται η αύξηση της χρησιμοποίησιμης χωρητικότητας της υφιστάμενης υποδομής, η οποία επιτρέπει αύξηση της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας κατά 4 % (εκφραζόμενη σε συρμοχιλιόμετρα) σε σύγκριση με το βασικό σενάριο για το 2050. Άλλες επιπτώσεις είναι οι βελτιώσεις στη χρονική συνέπεια των αμαξοστοιχιών, την αξιοπιστία των σιδηροδρομικών υπηρεσιών και τη μείωση των αρνητικών επιπτώσεων των έργων σιδηροδρομικής υποδομής στην κυκλοφορία. Τα οφέλη για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις λόγω της αύξησης της χρησιμοποίησιμης χωρητικότητας εκτιμώνται σε 2 575,7 εκατ. EUR, εκφραζόμενα ως παρούσα αξία κατά την περίοδο 2025-2050 σε σχέση με το βασικό σενάριο, ενώ τα οφέλη λόγω της βελτιωμένης χρονικής συνέπειας των αμαξοστοιχιών ανέρχονται σε 658 εκατ. EUR. Η προτιμώμενη επιλογή πολιτικής οδηγεί σε κάποια εξοικονόμηση κόστους, ιδίως για τις ΣΕ και τους ΔΥ (συμπεριλαμβανομένων των λειτουργικών δαπανών), αλλά και για τις δημόσιες αρχές. Η συνολική εξοικονόμηση κόστους για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις εκτιμάται σε 482,8 εκατ. EUR, ενώ η εξοικονόμηση κόστους για τους διαχειριστές υποδομής ανέρχεται σε 493,5 εκατ. EUR (εκ των οποίων 8,2 εκατ. EUR εξοικονόμηση σε διοικητικές δαπάνες). Για τις δημόσιες αρχές, η συνολική εξοικονόμηση κόστους εκτιμάται σε 9,4 εκατ. EUR, εκφραζόμενη ως παρούσα αξία κατά την περίοδο 2025-2050 σε σχέση με το βασικό σενάριο, εκ των οποίων εξοικονόμηση διοικητικών δαπανών ύψους 2,6 εκατ. EUR.

Στις **έμμεσες επιπτώσεις** περιλαμβάνεται η πρόσθετη απασχόληση (1,06 εκατομμύρια επιπλέον εργαζόμενοι την περίοδο 2025-2050), καθώς και η μείωση του εξωτερικού κόστους που συνεπάγονται οι εκπομπές CO₂, οι εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων και τα οδικά ατυχήματα και η κυκλοφοριακή συμφόρηση. Τα οφέλη από τη μείωση του εξωτερικού κόστους αποτιμώνται χρηματικά και εκτιμώνται σε 3 309,3 εκατ. EUR για τις εκπομπές CO₂, σε 681 εκατ. EUR για τις εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων, σε 2 801,6 εκατ. EUR για τα ατυχήματα και σε 2 374,8 EUR για τη συμφόρηση.

Διάφοροι οικονομικοί φορείς αναμένεται να επωφεληθούν από την αύξηση των υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών και τη βελτίωση της ποιότητάς τους. Σε αυτούς περιλαμβάνονται οι φορείς εκμετάλλευσης τερματικών σταθμών και οι πελάτες σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών.

Η διευκόλυνση των διασυνοριακών σιδηροδρομικών υπηρεσιών θα έχει επίσης θετικό αντίκτυπο στις επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές και, ως εκ τούτου, θα ωφελήσει τους πολίτες της ΕΕ.

Λαμβανομένου επίσης υπόψη του κόστους, τα καθαρά οφέλη για την προτιμώμενη επιλογή πολιτικής εκτιμώνται σε 11 408,8 εκατ. EUR, εκφραζόμενα ως παρούσα αξία την περίοδο 2025-2050 σε σχέση με το βασικό σενάριο.

Ποιο είναι το κόστος της προτιμώμενης επιλογής (ειδάλλως, των κυριότερων επιλογών);

Το κόστος της προτιμώμενης επιλογής πολιτικής εκτιμάται σε 2 094 εκατ. EUR επιπλέον του βασικού κόστους, εκφραζόμενο ως παρούσα αξία για την περίοδο 2025-2050.

Το μεγαλύτερο μέρος αυτού του κόστους θα βαρύνει τους διαχειριστές υποδομών λόγω διαφόρων μέτρων πολιτικής. Σημαντικό μερίδιο του συνολικού κόστους προκύπτει από την ανάπτυξη των εργαλείων και εφαρμογών ΤΠ που απαιτούνται για τη συμμόρφωση με τις τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας της ΕΕ (ΤΠΔ ΤΕΕΜ) για τις σιδηροδρομικές μεταφορές και για την απλούστευση της διαχείρισης της χωρητικότητας μέσω της ψηφιοποίησης και της αυτοματοποίησης γενικότερα. Οι μηχανισμοί συντονισμού της ΕΕ θα έχουν ως αποτέλεσμα σημαντικό κόστος για τη διασφάλιση της συνέχισης των δραστηριοτήτων και της ορθής λήψης αποφάσεων. Οι διαχειριστές υποδομών θα επιβαρυνθούν επίσης με δαπάνες για τη διασφάλιση της καλύτερης δυνατής ευθυγράμμισης με τις εργασίες σε επίπεδο ΕΕ και με τους γειτονικούς ομολόγους τους. Το υψηλό μερίδιο του κόστους για τους διαχειριστές υποδομής αντικατοπτρίζει το γεγονός ότι ο ρόλος τους στη διαχείριση της χωρητικότητας και της κυκλοφορίας ενισχύεται από την πρωτοβουλία, αλλά και ότι πρέπει να παρέχουν ισότιμους όρους ανταγωνισμού με την εφαρμογή ολοκληρωμένων μηχανισμών διαβούλευσης. Το συνολικό κόστος για τους διαχειριστές υποδομής εκτιμάται σε 1 609 εκατ. EUR, εκφραζόμενο ως παρούσα αξία κατά την περίοδο 2025-2050 (σε σχέση με το βασικό σενάριο).

Το κόστος για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που προκύπτει άμεσα από την παρούσα πρωτοβουλία (435,1 εκατ. EUR) είναι πολύ μικρότερο και σχετίζεται κυρίως με την επιτάχυνση της εισαγωγής διεπαφών που συμμορφώνονται με την ΤΠΔ ΤΕΕΜ για τα συστήματα ΤΠ τους που σχετίζονται με τη διαχείριση της χωρητικότητας, καθώς και με την ενεργό συμμετοχή τους σε διαβουλεύσεις με τους διαχειριστές υποδομής.

Οι ρυθμιστικοί φορείς θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι το δίκτυό τους διαθέτει τους πόρους για παρακολούθηση και παρέμβαση στη νέα διαδικασία διαχείρισης της χωρητικότητας. Το συνολικό κόστος για τις εθνικές δημόσιες αρχές, συμπεριλαμβανομένων των ρυθμιστικών φορέων, εκτιμάται σε 31,1 εκατ. EUR, εκφραζόμενο ως παρούσα αξία κατά την περίοδο 2025-2050 σε σχέση με το βασικό σενάριο. Επιπλέον, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα επιβαρυνθεί με δαπάνες που εκτιμώνται σε 1,8 εκατ. EUR.

Άλλα ενδιαφερόμενα μέρη (φορείς εκμετάλλευσης τερματικών σταθμών και υπηρεσίες πολυτροπικών μεταφορών) θα επιβαρυνθούν με μικρότερο κόστος (17 εκατ. EUR, εκφραζόμενο ως παρούσα αξία κατά την περίοδο 2025-2050 σε σχέση με το βασικό σενάριο).

Ποιες είναι οι επιπτώσεις στις ΜΜΕ και στην ανταγωνιστικότητα;

Η προτιμώμενη επιλογή πολιτικής δεν αφορά τις ΜΜΕ, αλλά αναμένεται να μειώσει τους φραγμούς εισόδου στην αγορά και να διασφαλίσει ισότιμους όρους ανταγωνισμού. Αυτό θα ευνοούσε τους νεοεισερχόμενους στην αγορά σιδηροδρομικών υπηρεσιών, ορισμένοι από τους οποίους είναι πιθανό να είναι ΜΜΕ.

Οι φορείς εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών και οι πάροχοι υπηρεσιών σχετικών με τις σιδηροδρομικές μεταφορές, ορισμένοι από τους οποίους είναι ΜΜΕ, είναι πιθανό να καταγράψουν αύξηση της οικονομικής δραστηριότητας λόγω της αύξησης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας.

Ως εκ τούτου, η πρωτοβουλία αναμένεται να έχει συνολικά θετικό αντίκτυπο στις ΜΜΕ.

Θα υπάρξουν σημαντικές επιπτώσεις στους εθνικούς προϋπολογισμούς και στις εθνικές διοικήσεις;

Οι περισσότεροι διαχειριστές υποδομής βασίζονται σε κρατική χρηματοδότηση. Δεδομένου ότι αναμένεται να επωμιστούν μεγάλο μέρος του κόστους, μπορεί να υποτεθεί ότι αυτό θα έχει επιπτώσεις στους εθνικούς προϋπολογισμούς, ιδίως κατά τα πρώτα 5 έτη λόγω των αναγκαίων επενδύσεων ΤΠ.

Θα υπάρξουν άλλες σημαντικές επιπτώσεις;

Η αύξηση της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας θα έχει θετικό αντίκτυπο στην εσωτερική αγορά. Η προτιμώμενη επιλογή πολιτικής θα οδηγήσει σε υψηλότερο επίπεδο εναρμόνισης και ολοκλήρωσης των υπηρεσιών σιδηροδρομικής υποδομής, γεγονός που θα ωφελήσει τους φορείς εκμετάλλευσης που αναπτύσσουν διασυνοριακές υπηρεσίες, παρέχοντας έτσι ευκαιρίες για μεγαλύτερο ανταγωνισμό και συμβάλλοντας στη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου.

Αναλογικότητα

Η προτιμώμενη επιλογή πολιτικής δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη των γενικών στόχων πολιτικής. Ο στόχος για τη βελτίωση των επιδόσεων των σιδηροδρόμων περιλαμβάνει τη διασυνοριακή κυκλοφορία. Η επιλογή πολιτικής παρέχει ενισχυμένο μηχανισμό συντονισμού σε σύγκριση με την τρέχουσα διακυβέρνηση των σιδηροδρομικών εμπορευματικών διαδρόμων, αλλά

λαμβάνει υπόψη το γεγονός ότι επί του παρόντος η σιδηροδρομική κυκλοφορία είναι κυρίως εγχώρια.

Δ. Παρακολούθηση

Πότε θα επανεξεταστεί η πολιτική;

Η πολιτική θα επανεξεταστεί αφού παρέλθει επαρκές χρονικό διάστημα από την έκδοση της πρότασης και τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων μέσω μη νομοθετικών πράξεων. Τα μέτρα πολιτικής θα απαιτήσουν χρόνο για να τεθούν σε ισχύ και να έχουν αντίκτυπο. Εάν δεν προκύψουν προβλήματα εφαρμογής, αυτό το χρονικό διάστημα θα είναι τουλάχιστον 5 έτη μετά την έναρξη ισχύος της νομοθεσίας.

Επιπλέον, η Επιτροπή θα επικουρείται από φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων και θα συμμετέχει στις εργασίες των διαχειριστών υποδομής και των ρυθμιστικών φορέων σε επίπεδο ΕΕ, διατηρώντας έτσι μια επισκόπηση της προόδου της εφαρμογής και του αντικτύπου των μέτρων.