



Βρυξέλλες, 4 Ιουνίου 2021
(OR. en)

9396/21

TRANS 358

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ

Αποστολέας: Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου

Αποδέκτης: Αντιπροσωπίες

αριθ. προηγ. εγγρ.: 8790/21

Θέμα: Οι σιδηρόδρομοι στην πρώτη γραμμή της βιώσιμης και έξυπνης
κινητικότητας

- Συμπεράσματα του Συμβουλίου (3 Ιουνίου 2021)

Επισυνάπτονται στο παράρτημα για τις αντιπροσωπίες τα συμπεράσματα του Συμβουλίου με θέμα «Οι σιδηρόδρομοι στην πρώτη γραμμή της βιώσιμης και έξυπνης κινητικότητας», τα οποία ενέκρινε το Συμβούλιο κατά την 3798η σύνοδό του στις 3 Ιουνίου 2021.

Οι σιδηρόδρομοι στην πρώτη γραμμή της βιώσιμης και έξυπνης κινητικότητας

-Συμπεράσματα του Συμβουλίου-

ΕΧΟΝΤΑΣ ΥΠΟΨΗ:

1. τα συμπεράσματα του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου της 12ης Δεκεμβρίου 2019 με τα οποία εγκρίθηκε ο στόχος της επίτευξης μιας κλιματικά ουδέτερης Ευρωπαϊκής Ένωσης έως το 2050¹ και την ανακοίνωση της Επιτροπής, της 11ης Δεκεμβρίου 2019, σχετικά με την Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία².
2. την συνεχιζόμενη δέσμευση των υπουργών μεταφορών της ΕΕ για τις σιδηροδρομικές μεταφορές³, όπως εκφράστηκε πέρυσι
 - α) την πολιτική δήλωση με την οποία υποστηρίζεται το ευρωπαϊκό θεματολόγιο για τις διεθνείς επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές, το οποίο παρουσιάστηκε κατά την άτυπη βιντεοδιάσκεψη των υπουργών μεταφορών της ΕΕ στις 4 Ιουνίου 2020, και
 - β) την υπουργική δήλωση για τις καινοτόμες μεταφορές στους σιδηροδρομικούς εμπορευματικούς διαδρόμους της διάσκεψης του Βερολίνου στις 21 Σεπτεμβρίου 2020.
3. την ανακοίνωση της Επιτροπής, της 9ης Δεκεμβρίου 2020, με τίτλο «Στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα — οι ευρωπαϊκές μεταφορές σε τροχιά μέλλοντος»⁴, με την πρόθεσή της περί διπλασιασμού των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών και τριπλασιασμού των σιδηροδρομικών επιβατικών μεταφορών υψηλής ταχύτητας έως το 2050.
4. Απόφαση (ΕΕ) 2020/2228 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Δεκεμβρίου 2020 σχετικά με το Ευρωπαϊκό Έτος Σιδηροδρόμων (2021)⁵.

¹ EUCO 29/19.

² COM (2019) 640 final, ST 15051/19 + ADD 1.

³ Συμμετέχουν τακτικά οι υπουργοί μεταφορών της Νορβηγίας και της Ελβετίας.

⁴ COM(2020) 789 final, έγγρ. 14012/20+ADD1.

⁵ ΕΕ L 437 της 28.12.2020, σ. 108.

5. Κανονισμός (ΕΕ) 2021/241 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 12ης Φεβρουαρίου 2021, για τη θέσπιση του μηχανισμού ανάκαμψης και ανθεκτικότητας⁶ και την επικείμενη έκδοση δεύτερου κανονισμού για τη σύσταση της διευκόλυνσης «Συνδέοντας την Ευρώπη»·
6. την άτυπη βιντεοδιάσκεψη των υπουργών μεταφορών της ΕΕ της 30ής Μαρτίου 2021, κατά την οποία οι υπουργοί έλαβαν θέση σχετικά με το ανεπίσημο έγγραφο της πορτογαλικής Προεδρίας με τίτλο «Πώς μπορεί να επιταχυνθεί η στροφή προς τις σιδηροδρομικές μεταφορές: διαφορετικές πορείες προς ένα κοινό στόχο»·

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

7. ΣΗΜΕΙΩΝΕΙ ότι στα σιδηροδρομικά συστήματα της ΕΕ έχουν επέλθει θεμελιώδεις κανονιστικές μεταρρυθμίσεις μέσω τεσσάρων νομοθετικών δεσμών που εγκρίθηκαν το 2001⁷, το 2004, το 2007 και το 2016. ΕΚΦΡΑΖΕΙ ΤΗΝ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ για τα θετικά αποτελέσματα αυτών των μεταρρυθμίσεων για το άνοιγμα της αγοράς και την τεχνική εναρμόνιση που εν μέρει έχουν επιτευχθεί και εν μέρει αναμένονται·
8. ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΕΙ ότι το κανονιστικό πλαίσιο σε ενωσιακό και σε εθνικό επίπεδο είναι εξαιρετικά πολύπλοκο και ποικιλόμορφο, και ΥΠΟΓΡΑΜΜΙΖΕΙ ότι πρέπει να καταβληθούν περαιτέρω προσπάθειες για να διασφαλιστούν τα οικονομικά και λειτουργικά οφέλη της τεχνικής εναρμόνισης, ιδίως για τις διασυνοριακές σιδηροδρομικές υπηρεσίες, αναγνωρίζοντας παράλληλα τα διαφορετικά σημεία εκκίνησης στα κράτη μέλη και τις ποικίλες οργανωτικές δομές τους. ΤΟΝΙΖΕΙ τη σημασία της πλήρους εφαρμογής της υφιστάμενης νομοθεσίας της Ένωσης, ΥΠΟΓΡΑΜΜΙΖΕΙ ότι οι μελλοντικές νομοθετικές προτάσεις της Ένωσης θα πρέπει να βασίζονται σε ενδελεχή ανάλυση της τρέχουσας κατάστασης και θα πρέπει επίσης να αποσκοπούν στην απλούστευση, όπου αυτό είναι δυνατόν·
9. ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΕΙ ότι ορισμένα κράτη μέλη δεν παρέχουν συνδεσιμότητα μέσω των σιδηροδρόμων και, ως εκ τούτου, η έξυπνη και βιώσιμη κινητικότητα μπορεί να επιτευχθεί μόνο μέσω άλλων τρόπων μεταφοράς· ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΕΙ επίσης ότι σε άλλα κράτη μέλη τα δίκτυα είναι απομονωμένα και, ως εκ τούτου, οι προσπάθειες για την αύξηση της διαλειτουργικότητας δεν βελτιώνουν τις επιδόσεις·

⁶ ΕΕ L 57 της 18.2.2021, σ. 17.

⁷ Η πρώτη δέσμη μέτρων για τους σιδηροδρόμους αναδιατυπώθηκε το 2012 με την 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).

10. ΤΟΝΙΖΕΙ ότι η περαιτέρω τεχνική εναρμόνιση με σκοπό την αύξηση της διαλειτουργικότητας των εθνικών δικτύων θα στηρίζει την ενιαία αγορά διεθνών σιδηροδρομικών υπηρεσιών, τα σιδηροδρομικά συστήματα της Ένωσης και την αποτελεσματικότητα. ΥΠΟΓΡΑΜΜΙΖΕΙ, επιπλέον, την συμβολή των σιδηροδρομικών μεταφορών στην οικονομία της Ένωσης και στη βιομηχανική της βάση, συμπεριλαμβανομένης της παγκόσμιας ανταγωνιστικότητάς της, που θα ωφεληθούν επίσης από την έρευνα, την καινοτομία και την τεχνική εναρμόνιση. ΠΡΟΣΒΛΕΠΕΙ, ως εκ τούτου, στη νέα κοινή επιχείρηση σιδηροδρόμων, η οποία θα πρέπει να διαδραματίσει ζωτικό ρόλο στην έρευνα σχετικά με τις νέες ψηφιακές τεχνολογίες στον τομέα των σιδηροδρόμων, επιτυγχάνοντας με τον τρόπο αυτό μια συντονισμένη προσέγγιση του τομέα όσον αφορά τη συνολική εξέλιξη των σιδηροδρομικών συστημάτων. Αυτό θα πρέπει επίσης να οδηγήσει σε ταχύτερη ανάπτυξη του τεχνικού κανονιστικού πλαισίου, λαμβανομένου υπόψη του χρόνου που απαιτήθηκε για την ανάπτυξη των προηγούμενων προτύπων.
11. ΘΕΩΡΕΙ ότι η ανάγκη τόσο για την επιδίωξη μιας κλιματικά ουδέτερης και φιλικής προς το περιβάλλον⁸ κινητικότητας όσο και για τη διασφάλιση ενός ανθεκτικού και διασυνδεδεμένου συστήματος μεταφορών, ιδίως σε περιόδους κρίσης, όπως φάνηκε κατά τη διάρκεια της πανδημίας COVID-19, τοποθετεί τους σιδηροδρόμους σε σημαντική θέση στο πλαίσιο της μελλοντικής προσφοράς μεταφορών.
12. ΥΠΟΓΡΑΜΜΙΖΕΙ τη σημασία ενός συνεχούς διαλόγου μεταξύ των δημόσιων αρχών, των ενδιαφερόμενων φορέων, των εργοδοτών, των εργαζομένων και των χρηστών των σιδηροδρομικών μεταφορών, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι όλοι απολαμβάνουν τα οφέλη των σιδηροδρομικών μεταφορών. ΣΗΜΕΙΩΝΕΙ, στο πλαίσιο αυτό, τη διερευνητική γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής, της 24ης Μαρτίου 2021, με θέμα «ενιαίος ευρωπαϊκός σιδηροδρομικός χώρος», την οποία ζήτησε η πορτογαλική Προεδρία⁹.
13. ΠΡΟΣΒΛΕΠΕΙ στη σχεδιαζόμενη αναθεώρηση της ενωσιακής νομοθεσίας σχετικά με τους σιδηροδρομικούς εμπορευματικούς διαδρόμους¹⁰ και το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών (ΔΕΔ-Μ)¹¹.

⁸ Οι σιδηρόδρομοι παρέχουν χαμηλό αποτύπωμα άνθρακα, χαμηλές εκπομπές, χαμηλή χρήση γης και μεγάλο κύκλο ζωής του τροχαίου υλικού τους, ενώ παράλληλα μειώνουν τη συμφόρηση και βελτιώνουν την ποιότητα του αέρα στις αστικές περιοχές.

⁹ ΕΟΚΕ ΤΕΝ/727, ST 7614/21.

¹⁰ 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.

¹¹ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2013, περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, ΕΕ L 348 της 20.12.2013, σ. 1.

I. Αλλαγή του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών

14. ΤONIZEI ότι οι σιδηροδρομικές μεταφορές ευθύνονται μόνο για το 0,4% των εκπομπών CO₂ που προκαλούνται από τις μεταφορές, μολονότι το μερίδιό τους αντιστοιχεί στο 8% των επιβατικών μεταφορών και στο 19% των εμπορευματικών μεταφορών στο σύνολο της Ευρώπης¹². Για τον λόγο αυτό, η αλλαγή του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών από τους τρόπους μεταφοράς υψηλής έντασης άνθρακα στις σιδηροδρομικές μεταφορές είναι πιθανότατα ο πιο αποτελεσματικός τρόπος για την απαλλαγή των μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές σε μεγάλα τμήματα του εδάφους της Ένωσης·
15. ΣΗΜΕΙΩΝΕΙ ότι οι σημαντικές προσπάθειες για το άνοιγμα της αγοράς και την τεχνική εναρμόνιση που έχουν αναληφθεί μέχρι σήμερα έχουν σταθεροποιήσει το μερίδιο των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών σε μια ταχέως αναπτυσσόμενη αγορά στην οποία έχουν επίσης αυξηθεί οι προσδοκίες των πελατών, αλλά ότι δεν έχει ακόμη επιτευχθεί σημαντική αλλαγή του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών προς τις σιδηροδρομικές μεταφορές, παρά την πρόοδο που έχει σημειωθεί σε επιμέρους τμήματα της αγοράς·
16. ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΕΙ ότι η επίτευξη προόδου προς την κατεύθυνση της αλλαγής του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών θα απαιτήσει την ενίσχυση της ελκυστικότητας και της ανταγωνιστικότητας των σιδηροδρόμων μέσω της βελτίωσης των σιδηροδρομικών υπηρεσιών προσαρμοσμένων στις απαιτήσεις των πελατών και της αποτελεσματικής βελτιστοποίησης των πολυτροπικών λύσεων μεταξύ σιδηροδρομικών και άλλων τρόπων μεταφοράς· η πρόοδος θα πρέπει επίσης να διευκολυνθεί με την αποτελεσματική συνεργασία μεταξύ των οικείων κρατών μελών και μεταξύ των διαχειριστών υποδομής. Συνολικά, μια πραγματική αλλαγή του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών θα απαιτήσει αύξηση του όγκου της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας που υπερβαίνει την οικονομική ανάπτυξη·
17. ΘΕΩΡΕΙ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟ οι τακτικές αξιολογήσεις πολιτικής που μετρούν τον βαθμό του ουσιαστικού ανοίγματος της αγοράς και της τεχνικής εναρμόνισης να συμπληρώνονται από ανάλυση των επιπτώσεων της πολιτικής στην αλλαγή του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών, στην οικονομική και κοινωνική συνοχή, στις περιβαλλοντικές επιδόσεις, στην αποδοτικότητα του συστήματος, στα τέλη υποδομής, στα επίπεδα εξυπηρέτησης και στις συνθήκες εργασίας·
18. ΧΑΙΡΕΤΙΖΕΙ, στο πλαίσιο αυτό, τις εν εξελίξει πρωτοβουλίες για την εκπόνηση μιας μελλοντοστραφούς και πιο επιχειρησιακής ανάλυσης της αλλαγής του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών, αξιολογώντας την πιθανή πρόοδο υπό δεδομένες συνθήκες και υιοθετώντας συγκεκριμένες βελτιώσεις στην ποιότητα και τη συνδεσιμότητα των υποδομών, λαμβάνοντας υπόψη όλες τις μορφές εγχώριας και διεθνούς κυκλοφορίας, καθώς και τη δέσμευση της Επιτροπής να αναπτύξει «δείκτη σιδηροδρομικής συνδεσιμότητας»· ΕΝΘΑΡΡΥΝΕΙ την αξιολόγηση των συνδέσεων μεσαίων-μεγάλων αποστάσεων μεταξύ των μεγάλων πόλεων·

¹² Βλ. Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Στατιστικό εγχειρίδιο 2020, πίνακες 3.2.12, 2.3.3 και 2.2.3 (εξαιρουμένων των μεταφορών μέσω πετρελαιοαγωγού).

II. Ανθεκτικότητα

19. ΣΗΜΕΙΩΝΕΙ ότι οι μεταφορές είναι ένας από τους τομείς που επλήγησαν περισσότερο από την πανδημία της COVID-19, με οικονομικές ζημίες που προκλήθηκαν από απότομες μειώσεις των ταξιδιών και του τουρισμού, διακοπές στην αλυσίδα εφοδιασμού, απώλεια εισοδήματος για τις σιδηροδρομικούς φορείς και μειωμένη συνδεσιμότητα σε ολόκληρη την ΕΕ. Αυτό έχει προκαλέσει σημαντική οικονομική ζημία για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τους διαχειριστές υποδομής και είχε τον σοβαρότερο αντίκτυπο στις σιδηροδρομικές μεταφορές επιβατών, όπου ενδέχεται να καθυστέρησε ή να παρεμπόδιζε έργα για νέες επενδύσεις και υπηρεσίες. Ταυτόχρονα, ο σιδηρόδρομος έχει αποδειχθεί ο πλέον ανθεκτικός τρόπος μεταφοράς, ιδίως με τη μορφή μη συνοδευόμενων συνδυασμένων μεταφορών·
20. ΣΗΜΕΙΩΝΕΙ ότι η στοχευμένη δράση των υπουργών μεταφορών σε συνεργασία με την Ευρωπαϊκή Ένωση και όλους τους ενδιαφερόμενους φορείς βοήθησε τον σιδηροδρομικό τομέα να αντιμετωπίσει τις αρνητικές οικονομικές επιπτώσεις που προκάλεσε η κρίση, η οποία οδήγησε ορισμένους φορείς στα πρόθυρα της κατάρρευσης, διασφαλίζοντας κατ' αυτόν τον τρόπο την επιβίωση αυτής της βασικής υπηρεσίας και ταυτόχρονα δημόσιου αγαθού·
21. ΘΕΩΡΕΙ ότι η κρίση αυτή έχει καταδείξει την ανάγκη να ενισχυθούν τα μέτρα ανθεκτικότητας και έκτακτης ανάγκης και να βελτιωθεί η διαθεσιμότητα, η συνοχή και ο συντονισμός στο σιδηροδρομικό δίκτυο και να δοθεί μεγαλύτερη προτεραιότητα στη βελτίωση των διασυνοριακών συνδέσεων στο πλαίσιο ενός διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου που θα αποτελέσει τη ραχοκοκαλιά των ανθεκτικών και βιώσιμων διαδρομών κινητικότητας· ΚΑΛΕΙ την Επιτροπή να παρουσιάσει την πρόοδο που έχει σημειωθεί όσον αφορά την κατάρτιση σχεδίου έκτακτης ανάγκης για τις μεταφορές με σκοπό την καλύτερη αντιμετώπιση της πανδημίας και άλλων σοβαρών κρίσεων·

III. Ευρωπαϊκές σιδηροδρομικές επιβατικές μεταφορές

22. TONIZEI ότι, ενώ το μερίδιο των διεθνών σιδηροδρομικών επιβατικών μεταφορών στο σύνολο της αγοράς σιδηροδρομικών επιβατικών μεταφορών της ΕΕ είναι μικρό¹³, υπάρχουν ενθαρρυντικές ενδείξεις, τόσο από την πλευρά της προσφοράς όσο και της ζήτησης, ότι είναι δυνατή σημαντική αύξησή του κατά την επόμενη δεκαετία. Τα εν εξελίξει έργα, για παράδειγμα όσα αποσκοπούν στην αναζωογόνηση των ευρωπαϊκών νυχτερινών τρένων, δείχνουν ενθουσιασμό και ποικιλία·
23. ΕΠΙΣΗΜΑΙΝΕΙ μεγάλες διαφοροποιήσεις στον τρόπο με τον οποίο αναπτύσσονται οι διεθνείς σιδηροδρομικές επιβατικές υπηρεσίες, υποδομές και δίκτυα στα διάφορα μέρη της Ευρώπης, μεταξύ άλλων λόγω της ζήτησης των πελατών, των πολιτικών επιλογών, της γεωγραφικής θέσης, της πυκνότητας του πληθυσμού και της οικονομικής ολοκλήρωσης μεταξύ των διασυνοριακών περιφερειών·
24. ΕΠΙΚΡΟΤΕΙ τη δημιουργία της Πλατφόρμας για τις Διεθνείς Σιδηροδρομικές Επιβατικές Μεταφορές (IRP) και τα έμπρακτα μέτρα της, με τη συμμετοχή ευρέος φάσματος ενδιαφερομένων, και ΣΗΜΕΙΩΝΕΙ την εξέλιξη της ιδέας «Trans Europe Express 2.0» (TEE 2.0)· ΕΚΦΡΑΖΕΙ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΗ για την πρόθεση της Επιτροπής να υποβάλει εντός του έτους σχέδιο δράσης για την ενίσχυση των σιδηροδρομικών επιβατικών μεταφορών μεγάλων διαδρομών και διασυνοριακών διελεύσεων, ΥΠΟΓΡΑΜΜΙΖΕΙ την ανάγκη συνεργασίας μεταξύ των κρατών μελών και της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την άρση των εμποδίων στην αγορά και ΚΑΛΕΙ την Επιτροπή να υποβάλει έκθεση προόδου έως το ερχόμενο έτος στην οποία θα εξετάζονται τα παραδοτέα αποτελέσματα του σχεδίου δράσης της·
25. ΕΝΘΑΡΡΥΝΕΙ την περαιτέρω ανάπτυξη των ευρωπαϊκών σιδηροδρομικών επιβατικών μεταφορών. Βραχυπρόθεσμα και μεσοπρόθεσμα, αυτό θα πρέπει να επιτευχθεί με συμπλήρωση των υφιστάμενων υπηρεσιών και επικέντρωση στην εμπειρία των επιβατών, τον θεμιτό ανταγωνισμό, τον ολοκληρωμένο σχεδιασμό διαδρομών και την προσφορά εισιτηρίων από σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και ανεξάρτητους τρίτους πωλητές εισιτηρίων, τις άμεσες συνδέσεις με την περιφερειακή, τοπική και αστική συγκοινωνία και τις διαδικασίες κατανομής της μεταφορικής ικανότητας, με επιφύλαξη των σχετικών αρμοδιοτήτων των κρατών μελών και των διαχειριστών υποδομών, και την άρση των τεχνικών και επιχειρησιακών εμποδίων, ιδίως στα διασυνοριακά τμήματα και τους τερματικούς σταθμούς·

¹³ 7% του συνόλου των επιβατοχιλιομέτρων· Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Στατιστικό εγχειρίδιο 2020, πίνακας 3.2.12.

26. ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΕΙ ότι η περαιτέρω ανάπτυξη αυτού του τμήματος απαιτεί την εξάλειψη των εναπομενόντων σημείων συμφόρησης των υποδομών στο σιδηροδρομικό σύστημα της Ένωσης, την υλοποίηση του κεντρικού και του εκτεταμένου δικτύου ΔΕΔ-Μ, την ανάπτυξη δικτύου μεγάλων ταχυτήτων, την αγορά διαλειτουργικού τροχαίου υλικού και την πλήρη εφαρμογή του Ευρωπαϊκού Συστήματος Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας (ERTMS), όπως περιγράφεται λεπτομερώς στα εθνικά σχέδια εφαρμογής, ελαχιστοποιώντας έτσι τις διακοπές κυκλοφορίας·
27. ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΕΙ την ποικιλία των εθνικών προσεγγίσεων όσον αφορά την οργάνωση των σιδηροδρομικών επιβατικών υπηρεσιών και ΤΟΝΙΖΕΙ ότι οι υπηρεσίες ανοικτής πρόσβασης που ανταποκρίνονται στη ζήτηση της αγοράς έχουν καθοριστική σημασία για την επέκταση της στροφής προς τις σιδηροδρομικές μεταφορές, η οποία πρέπει να συνδυαστεί με ευρεία νοοτροπία καινοτομίας και δυναμική σιδηροδρομική οικονομία. ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΕΙ ότι, σε ορισμένες περιπτώσεις, τα κράτη μέλη μπορούν να εξετάσουν το ενδεχόμενο να χρησιμοποιηθούν στο έδαφός τους συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας για τις διεθνείς σιδηροδρομικές επιβατικές υπηρεσίες, επιπλέον των υπηρεσιών εσωτερικού, προκειμένου να δημιουργήσουν την επιθυμητή συγκοινωνιακή προσφορά. Στο πλαίσιο αυτό, ΠΡΟΣΒΛΕΠΕΙ στην αναθεώρηση από την Επιτροπή των οδηγιών ερμηνείας του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007¹⁴.

IV. Ευρωπαϊκές σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές

28. ΑΝΑΜΕΝΕΙ ότι η πρόοδος προς την ολοκλήρωση του κεντρικού δικτύου του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) εντός του καθορισμένου χρονοδιαγράμματος, η ευρεία ανάπτυξη του Ευρωπαϊκού Συστήματος Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας (ERTMS), τόσο παρατροχίως όσο και επί των οχημάτων, σε συνδυασμό με τον σταδιακό παροπλισμό των κληροδοτημένων συστημάτων σηματοδότησης, καθώς και η περαιτέρω εναρμόνιση των τεχνικών και επιχειρησιακών απαιτήσεων θα οδηγήσουν σε αποτελεσματικότερες, λιγότερο δαπανηρές και καλύτερα ολοκληρωμένες σιδηροδρομικές μεταφορές, επιτρέποντας έτσι τη συνεχή αύξηση των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών·

¹⁴ Οδηγίες ερμηνείας του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές, ΕΕ C 92 της 29.3.2014, σ. 1.

29. ANAMENEI ότι οι σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές θα ενισχυθούν περαιτέρω με τη συντονισμένη εφαρμογή νέων καινοτομιών, ιδίως στον τομέα της ψηφιοποίησης και της αυτοματοποίησης, εφόσον η εφαρμογή τους συμβάλλει, από την άποψη κόστους-οφέλους, στην αύξηση της ανταγωνιστικότητας του σιδηροδρομικού τομέα· ΣΗΜΕΙΩΝΕΙ ότι η ψηφιακή ανταλλαγή πληροφοριών, συμπεριλαμβανομένων των συστημάτων παρακολούθησης, θα αποτελέσει μείζον βήμα προς την ενσωμάτωση των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στην αλυσίδα εφοδιασμού, καθιστώντας τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές πιο αξιόπιστη επιλογή για τους αποστολείς·
30. Όσον αφορά την Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία, στην οποία η Ευρωπαϊκή Επιτροπή κατατάσσει τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές ως κορυφαία προτεραιότητα, ANAMENEI ότι η πρωτοβουλία αυτή θα αξιοποιήσει το σύνολο της αποκτηθείσας πείρας και των βέλτιστων πρακτικών που έχουν ήδη αναπτυχθεί μέσω των σιδηροδρομικών εμπορευματικών διαδρόμων, προωθώντας παράλληλα την καινοτομία στις νέες τεχνολογίες, την ψηφιοποίηση και τις μεθοδολογίες λειτουργίας, με στόχο να επιτευχθεί ένα πιο ολοκληρωμένο δίκτυο λειτουργίας για ανταγωνιστικές σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές·
31. ΣΗΜΕΙΩΝΕΙ ότι το σιδηροδρομικό δίκτυο της Ένωσης για ανταγωνιστικές εμπορευματικές μεταφορές, το οποίο αποτελείται από τους σιδηροδρομικούς εμπορευματικούς διαδρόμους, έχει αποδειχθεί πολύ αποτελεσματικό στην ανάπτυξη συνδυασμένων δράσεων και κοινών μέτρων από τους φορείς που είναι επιφορτισμένοι με τη λειτουργία, διευκολύνοντας παράλληλα, μεταξύ άλλων, την ενίσχυση της ανθεκτικότητας των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών σε περίπτωση σοβαρών κρίσεων και την εφαρμογή των απαραίτητων μέτρων έκτακτης ανάγκης·
32. ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΟΝΤΑΣ το έργο που έχουν ήδη επιτελέσει οι σιδηροδρομικοί εμπορευματικοί διάδρομοι, ΧΑΙΡΕΤΙΖΕΙ τη δέσμευση των κρατών μελών να συνεχίσουν τη συνεργασία τους με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τους συντονιστές των διαδρόμων του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-M, ΥΠΟΓΡΑΜΜΙΖΕΙ τη σημασία της ανάπτυξης επιπλέον μεταφορικής ικανότητας των υποδομών και των διαδρόμων των σιδηροδρομικών εμπορευματικών διαδρόμων σύμφωνα με τις απαιτήσεις της αγοράς και τις ανάγκες των πελατών, και ΕΝΘΑΡΡΥΝΕΙ την ενίσχυση της λειτουργίας των σιδηροδρομικών εμπορευματικών διαδρόμων με συντονισμένο τρόπο·

V. Δίκτυα, επενδύσεις και συνδεσιμότητα

33. ΣΗΜΕΙΩΝΕΙ το γεγονός ότι το δίκτυο ΔΕΔ-Μ έχει αποδειχθεί εξαιρετικά σημαντικό για την ανάπτυξη συνεκτικού διαλειτουργικού σιδηροδρομικού δικτύου μεγάλης μεταφορικής ικανότητας σε ολόκληρη την Ένωση, καθώς και για τη σύνδεσή του με λιμένες, αερολιμένες και τερματικούς σταθμούς οδών και εσωτερικών πλωτών οδών. Μολονότι δεν έχει κατορθώσει να ξεπεράσει από μόνο του τις μεγάλες ασυμμετρίες στην κάλυψη και την πυκνότητα του σιδηροδρομικού δικτύου, μέσω της διευκόλυνσης «Συνδέοντας την Ευρώπη» και άλλων χρηματοδοτικών μέσων της ΕΕ, το δίκτυο ΔΕΔ-Μ έχει επιτρέψει σε πολλά κράτη μέλη με μικρότερες επενδυτικές δυνατότητες να αναβαθμίσουν σταθερά, αν και με βραδείς ρυθμούς, και να βελτιώσουν τη συνδεσιμότητα των δικτύων τους·
34. ΥΠΟΓΡΑΜΜΙΖΕΙ τη σημασία της ύπαρξης συνεκτικής πολιτικής ΔΕΔ-Μ με έργα που προάγουν την ανάπτυξη υπηρεσιών μεγάλων ταχυτήτων και διεθνών υπηρεσιών για τις σιδηροδρομικές επιβατικές μεταφορές μεταξύ των κύριων αστικών κόμβων και ευνοούν την ανταγωνιστικότητα των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών· ΤΟΝΙΖΕΙ ότι αυτή είναι μία από τις προϋποθέσεις για την επίτευξη των στόχων της στρατηγικής για τη βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα· ΕΝΘΑΡΡΥΝΕΙ τις πρωτοβουλίες που αποσκοπούν στην προσφορά σιδηροδρομικών συνδέσεων οι οποίες μπορούν να αντικαταστήσουν τις πτήσεις μικρών αποστάσεων, όπου είναι δυνατόν·
35. ΕΧΟΝΤΑΣ ΥΠΟΨΗ τον πολιτικό στόχο της κλιματικά ουδέτερης οικονομίας, ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΕΙ ότι οι εθνικοί προϋπολογισμοί πολλών κρατών μελών εξακολουθούν να υφίστανται πιέσεις από την προηγούμενη οικονομική κρίση και την παρούσα πανδημία και ότι οι δημόσιες επενδύσεις στις μεταφορές των συγκεκριμένων κρατών μελών έχουν μετά βίας παραμείνει στο επίπεδο που απαιτείται για την εξασφάλιση της συντήρησης·
36. ΤΟΝΙΖΕΙ ότι ο σιδηροδρομικός τομέας θα πρέπει να αξιοποιήσει με τον καλύτερο δυνατό τρόπο τα χρηματοδοτικά μέσα της ΕΕ. Οι υποδομές σιδηροδρομικών μεταφορών έχουν προσδιοριστεί ως το τμήμα με την μεγαλύτερη ανάγκη σε επενδύσεις για την περάτωση του δικτύου ΔΕΔ-Μ και τον εκσυγχρονισμό του υφιστάμενου δικτύου. ΧΑΙΡΕΤΙΖΕΙ, ως εκ τούτου, το γεγονός ότι τα κράτη μέλη σχεδιάζουν να χρησιμοποιήσουν τους πόρους που διατίθενται από τον μηχανισμό ανάκαμψης και ανθεκτικότητας και το πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο 2021-27 για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του σιδηροδρομικού τομέα και τη στήριξη των σχετικών επενδύσεων στις σιδηροδρομικές υποδομές·

37. ΥΠΟΓΡΑΜΜΙΖΕΙ ότι η ολοκλήρωση του συστήματος με άλλους τρόπους μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένων των θαλάσσιων, των εσωτερικών πλωτών μεταφορών, των αεροπορικών και οδικών μεταφορών, των αστικών συγκοινωνιών και της ενεργού κινητικότητας, έχει ουσιαστική σημασία για τη διατήρηση της εδαφικής σύνδεσης και την επίτευξη της αλλαγής του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών. Ως εκ τούτου, είναι αναγκαίο να αυξηθούν οι δυνατότητες διατροφικής μετάβασης, να διευρυνθεί η χωρητικότητα των υφιστάμενων εγκαταστάσεων μετάβασης και μεταφόρτωσης και να βελτιωθεί η διαχείριση της διατροφικής κυκλοφορίας·
38. ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΕΙ ότι απαιτούνται σημαντικές επενδύσεις από τον τομέα στο διεθνές τροχαίο υλικό μεγάλων αποστάσεων. Η χρηματοδότηση θα μπορεί να υποστηριχθεί μέσω εγγυήσεων σε επίπεδο Ένωσης, ούτως ώστε να αξιοποιηθούν οι καινοτομίες, να επιτευχθεί αναβάθμιση με νέες τεχνικές προδιαγραφές, να αυξηθεί η ευελιξία, η ασφάλεια και η άνεση και να διαφοροποιηθεί η προσφορά υπηρεσιών· ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΕΙ επίσης ότι απαιτούνται επειγόντως επενδύσεις από τον ιδιωτικό τομέα και ΥΠΕΝΘΥΜΙΖΕΙ στα κράτη μέλη την ύπαρξη διεθνών συμφωνιών και συνθηκών που διευκολύνουν τις ιδιωτικές επενδύσεις, όπως το σιδηροδρομικό πρωτόκολλο του Λουξεμβούργου στη Σύμβαση του Κέιπ Τάουν¹⁵.
39. Καλεί την Επιτροπή να μελετήσει πιθανά συστήματα σε ευρωπαϊκό επίπεδο για τη στήριξη σιδηροδρομικών επιχειρήσεων χωρίς διακρίσεις και να υποβάλει τα πορίσματα στο Συμβούλιο· ΣΗΜΕΙΩΝΕΙ, λαμβάνοντας υπόψη τις ιδιαιτερότητες του σιδηροδρομικού τομέα, την πρόθεση της Επιτροπής να επανεξετάσει τους κανόνες για τη χορήγηση κρατικών ενισχύσεων.

¹⁵ Πρωτόκολλο στη σύμβαση σχετικά με τις διεθνείς ασφάλειες επί κινητού εξοπλισμού για θέματα που αφορούν ειδικά το σιδηροδρομικό τροχαίο υλικό, ΕΕ L 331 της 16.12.2009, σ. 4.