

Ειδική έκθεση

Ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο υψηλής ταχύτητας: προς το παρόν, τίποτε άλλο από ένα αναποτελεσματικό συνονθύλευμα

(υποβαλλόμενη δύναμι του άρθρου 287, παράγραφος 4, δεύτερο εδάφιο, ΣΛΕΕ)



ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ
ΕΛΕΓΚΤΙΚΟ
ΣΥΝΕΔΡΙΟ

ΚΛΙΜΑΚΙΟ ΕΛΕΓΧΟΥ

Οι ειδικές εκθέσεις του ΕΕΣ παρουσιάζουν τα αποτελέσματα των ελέγχων που αυτό διενεργεί επί των πολιτικών και προγραμμάτων της ΕΕ ή επί διαχειριστικών θεμάτων που αφορούν συγκεκριμένους τομείς του προϋπολογισμού. Το ΕΕΣ επιλέγει και σχεδιάζει τα εν λόγω ελεγκτικά έργα κατά τρόπον ώστε αυτά να αποφέρουν τον μέγιστο αντίκτυπο, λαμβανομένων υπόψη των κινδύνων για τις επιδόσεις ή για τη συμμόρφωση, του επιπέδου των σχετικών εσόδων ή δαπανών, των επικείμενων εξελίξεων και του πολιτικού και δημόσιου συμφέροντος.

Ο εν προκειμένω έλεγχος επιδόσεων διενεργήθηκε από το Τμήμα Ελέγχου ΙΙ, το οποίο ειδικεύεται στους τομείς δαπανών που αφορούν τις επενδύσεις υπέρ της συνοχής, της ανάπτυξης και της κοινωνικής ένταξης, και του οποίου προεδρεύει η Ιλιана Ιβανονα, Μέλος του ΕΕΣ. Επικεφαλής του ελέγχου ήταν ο Oskar Herics, Μέλος του ΕΕΣ, συνεπικουρούμενος από τον Thomas Obermayr, προϊστάμενο του ιδιαίτερου γραφείου του, τον Pietro Puricella, ανώτερο διοικητικό στέλεχος, τον Luc T'Joen, υπεύθυνο έργου και τους Marcel Bode, Dieter Böckem, Guido Fara, Aleksandra Klis-Lemieszonek, Nils Odins, Milan Smid, ελεγκτές. Ο Richard Moore παρείχε γλωσσική υποστήριξη.



Από αριστερά: Thomas Obermayr, Guido Fara, Milan Smid, Aleksandra Klis-Lemieszonek, Richard Moore, Luc T'Joen, Marcel Bode, Pietro Puricella, Dieter Böckem, Oskar Herics.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

	Σημείο
Συντομογραφίες και γλωσσάριο	
Σύνοψη	I-XI
Εισαγωγή	1-13
Σιδηρόδρομοι υψηλής ταχύτητας στην Ευρώπη	1-2
Αύξηση του μεγέθους και του ρυθμού χρήσης του σιδηροδρομικού δικτύου υψηλής ταχύτητας της ΕΕ	3-4
Πολιτικές της ΕΕ για τους σιδηροδρόμους υψηλής ταχύτητας	5-9
Πολιτική μεταφορών	5-7
Πολιτική συνοχής	8-9
Η ενίσχυση της ΕΕ για την κατασκευή γραμμών υψηλής ταχύτητας είναι σημαντική, αλλά παραμένει μικρό ποσοστό του συνολικού κόστους	10-13
Εμβέλεια και τρόπος προσέγγισης του ελέγχου	14-20
Παρατηρήσεις	21-95
Οι συγχρηματοδοτούμενες από την ΕΕ επενδύσεις σε σιδηροδρόμους υψηλής ταχύτητας μπορούν να είναι επωφελείς, αλλά δεν υπάρχει άρτια στρατηγική προσέγγιση για ολόκληρη την ΕΕ	21-36
Οι σιδηρόδρομοι υψηλής ταχύτητας αποτελούν επωφελή τρόπο μεταφοράς ο οποίος συμβάλλει στην επίτευξη των στόχων βιώσιμης κινητικότητας της ΕΕ	21-22
Οι εξουσίες της Επιτροπής είναι περιορισμένες και το σχέδιό της για τον τριπλασιασμό του μήκους του σιδηροδρομικού δικτύου υψηλής ταχύτητας είναι απίθανο να επιτευχθεί	23-26
Τα κράτη μέλη σχεδιάζουν τα εθνικά τους δίκτυα και λαμβάνουν αποφάσεις σχετικά με αυτά, με αποτέλεσμα ένα ανομοιογενές σύνολο εθνικών δικτύων υψηλής ταχύτητας με ελλειπείς συνδέσεις	27-36
Η λήψη αποφάσεων δεν στηρίζεται σε αξιόπιστες αναλύσεις κόστους-οφέλους	37-58
Δεν απαιτείται παντού «πολύ υψηλή ταχύτητα»	37-44
Οι έλεγχοι οικονομικής αποδοτικότητας είναι σπάνιοι	45-48

Τα κράτη μέλη δεν χρησιμοποιούν αναλύσεις κόστους-οφέλους ως εργαλείο για τη λήψη αποφάσεων	49-51
Οι υπερβάσεις κόστους, οι καθυστερήσεις στην κατασκευή και οι καθυστερήσεις στην έναρξη εκμετάλλευσης αποτελούν τον κανόνα και όχι την εξαίρεση	52-58
Η άποψη του πολίτη: πραγματική αξιολόγηση των χρόνων διαδρομής, των τιμών και των συνδέσεων, των υπηρεσιών προς τους πελάτες και των σταθμών και της ζώνης επιρροής αυτών	59-77
Οι χρόνοι διαδρομής και οι τιμές των εισιτηρίων αποτελούν σημαντικούς παράγοντες επιτυχίας	59-63
Απαιτούνται περαιτέρω βελτιώσεις στην έκδοση των σιδηροδρομικών εισιτηρίων και την παρακολούθηση των δεδομένων σχετικά με τις παρεχόμενες στους επιβάτες υπηρεσίες	64-67
Τόσο ο αριθμός όσο και η τοποθεσία των σταθμών έχουν σημασία	68-77
Βιωσιμότητα των σιδηροδρόμων υψηλής ταχύτητας: η αποτελεσματικότητα της συγχρηματοδότησης της ΕΕ βρίσκεται σε κίνδυνο	78-85
Ανάλυση δεδομένων που αφορούν τους επιβάτες: τρεις από τις επτά ολοκληρωμένες σιδηροδρομικές γραμμές υψηλής ταχύτητας μεταφέρουν αριθμό επιβατών μικρότερο του σημείου αναφοράς των εννέα εκατομμυρίων επιβατών ετησίως	79
Ανάλυση της ζώνης επιρροής όσον αφορά τον αριθμό των κατοίκων κατά μήκος των γραμμών: σε εννέα από τις 14 ελεγχθείσες γραμμές και τμήματα υψηλής ταχύτητας δεν υπάρχει επαρκής αριθμός πιθανών επιβατών	80-82
Η ανταγωνιστικότητα του σιδηροδρόμου υψηλής ταχύτητας σε σύγκριση με άλλους τρόπους μεταφοράς: δεν υπάρχει ακόμη αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει»	83-85
Αδιάλειπτη και ανταγωνιστική διασυνοριακή λειτουργία των σιδηροδρόμων υψηλής ταχύτητας: δεν έχει ακόμη καθολικό χαρακτήρα	86-95
Δεδομένου ότι υφίστανται ακόμη πολλοί φραγμοί, το άνοιγμα των αγορών και η ανταγωνιστικότητά τους στις γραμμές υψηλής ταχύτητας της ΕΕ θα απαιτήσουν πολύ χρόνο	86-88
Τέλη τροχαίας πρόσβασης: υπερβολικά πολύπλοκα και δυνητικά επιζήμια για τον ανταγωνισμό	89-92
Ισχυρή και ανεξάρτητη ρυθμιστική αρχή: αναγκαιότητα, η οποία δεν είναι πάντοτε πραγματικότητα	93-95

Συμπεράσματα και συστάσεις	96-106
Οι μεταφορές με σιδηροδρόμους υψηλής ταχύτητας παρουσιάζουν πολλά πλεονεκτήματα, αλλά δεν υπάρχει ρεαλιστικό μακροπρόθεσμο σχέδιο στην ΕΕ ούτε πραγματικό δίκτυο υψηλής ταχύτητας της ΕΕ	96-98
Οι αρχές της χρηστής δημοσιονομικής διαχείρισης δεν εφαρμόστηκαν με συνέπεια στις ελεγχθείσες επενδύσεις σε σιδηροδρομικές υποδομές υψηλής ταχύτητας	99-100
Η αξιολόγηση της κατάστασης για τους πολίτες της ΕΕ αναδεικνύει τα πλεονεκτήματα του σιδηροδρόμου υψηλής ταχύτητας, ενώ η βιωσιμότητα της συγχρηματοδότησης της ΕΕ για τις γραμμές υψηλής ταχύτητας βρίσκεται σε κίνδυνο	101-103
Απέχουμε ακόμη αρκετά από την αδιάλειπτη και ανταγωνιστική διασυνοριακή λειτουργία των σιδηροδρόμων υψηλής ταχύτητας	104-106

Παράρτημα I – Χάρτης ευρωπαϊκού δικτύου υψηλής ταχύτητας	
Παράρτημα II – Επισκόπηση της χρηματοδότησης του ΣΥΤ από το 2000 ανά κράτος μέλος και τρόπο διαχείρισης	
Παράρτημα III – Ανάλυση έργων	
Παράρτημα IV – Βασικά δεδομένα για τον ΣΥΤ ανά κράτος μέλος	
Παράρτημα V – Ανάλυση απόδοσης ταχύτητας	
Παράρτημα VI – Αξιολόγηση, από τη σκοπιά του πολίτη, των χρόνων διαδρομής, των τιμών και των συνδέσεων των ελεγχθεισών σιδηροδρομικών γραμμών υψηλής ταχύτητας: μεθοδολογία και δεδομένα	
Παράρτημα VII – Αντίκτυπος σταθμών στον χρόνο διαδρομής και στην ταχύτητα	
Παράρτημα VIII – Χάρτης της ζώνης επιρροής και βασικά στοιχεία για κάθε ελεγχθείσα ΓΥΤ, καθώς και για τις αξιολογηθείσες διελεύσεις συνόρων	
Παράρτημα IX – Ανάλυση σταθμών	

Οι απαντήσεις της Επιτροπής

ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ ΚΑΙ ΓΛΩΣΣΑΡΙΟ

ERA (Οργανισμός Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης)	Οργανισμός, ο οποίος ιδρύθηκε το 2004 με στόχο, αφενός, τη στήριξη της ανάπτυξης τεχνικών προδιαγραφών διαλειτουργικότητας, συμπεριλαμβανομένου του ERTMS, και, αφετέρου, τη συμβολή στη λειτουργία του ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου.
ERTMS (ευρωπαϊκό σύστημα διαχείρισης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας)	Μεγάλο ευρωπαϊκό έργο που στοχεύει στην αντικατάσταση των διάφορων εθνικών συστημάτων ελέγχου και χειρισμού αμαξοστοιχιών για την προώθηση της διαλειτουργικότητας.
INEA (Εκτελεστικός Οργανισμός Καινοτομίας και Δικτύων)	Ο διάδοχος του Εκτελεστικού Οργανισμού του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ), ο οποίος συστάθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή το 2006 για να αναλάβει τη διαχείριση της τεχνικής και χρηματοοικονομικής υλοποίησης του προγράμματος ΔΕΔ-Μ. Ο INEA άρχισε να λειτουργεί την 1η Ιανουαρίου 2014, με σκοπό την υλοποίηση τμημάτων των εξής προγραμμάτων της ΕΕ: μηχανισμός «Συνδέοντας την Ευρώπη», πρόγραμμα «Ορίζων 2020», καθώς και τη συνέχιση προηγούμενων προγραμμάτων (ΔΕΔ-Μ και Marco Polo 2007-2013).
Ανάλυση κόστους-οφέλους (ΑΚΟ)	Αναλυτικό εργαλείο το οποίο χρησιμοποιείται για την αξιολόγηση επενδυτικής απόφασης συγκρίνοντας το προβλεπόμενο κόστος της και τα προσδοκώμενα οφέλη της. Σκοπός της ΑΚΟ είναι να διευκολύνει την αποδοτικότερη κατανομή των πόρων ώστε να βοηθηθούν οι υπεύθυνοι λήψης αποφάσεων να λάβουν τεκμηριωμένη απόφαση σχετικά με το κατά πόσον θα υλοποιήσουν επενδυτική πρόταση ή ενδεχόμενες εναλλακτικές προτάσεις.
Απόδοση ταχύτητας	Λόγος της πραγματικής ταχύτητας, όπως την αντιλαμβάνεται ο επιβάτης, προς τη μέγιστη ταχύτητα λειτουργίας και εκ κατασκευής ταχύτητα της γραμμής.
ΓΔ Περιφερειακής Πολιτικής και Αστικής Ανάπτυξης	Γενική Διεύθυνση Περιφερειακής Πολιτικής και Αστικής Ανάπτυξης
ΓΔ Κινητικότητας και Μεταφορών	Γενική Διεύθυνση Κινητικότητας και Μεταφορών
ΔΕΔ-Μ (διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών)	Σχεδιασμένο σύνολο δικτύων οδικών, σιδηροδρομικών, αεροπορικών και πλωτών μεταφορών στην Ευρώπη. Τα δίκτυα ΔΕΔ-Μ ανήκουν σε ένα ευρύτερο σύστημα διευρωπαϊκών δικτύων, περιλαμβανομένων ενός δικτύου τηλεπικοινωνιών (eTEN) και ενός προταθέντος ενεργειακού δικτύου (ΔΕΔ-Ε).
Διαλειτουργικότητα	Πρωτοβουλία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την προώθηση της ενιαίας αγοράς στον σιδηροδρομικό τομέα. Οι τεχνικές

	<p>προδιαγραφές διαλειτουργικότητας ορίζουν τα τεχνικά πρότυπα που απαιτούνται για την εκπλήρωση των βασικών προϋποθέσεων επίτευξης διαλειτουργικότητας. Στις προϋποθέσεις αυτές περιλαμβάνονται, μεταξύ άλλων, η ασφάλεια, η αξιοπιστία και η διαθεσιμότητα, η υγεία, η προστασία του περιβάλλοντος και η τεχνική συμβατότητα, και διασφαλίζουν ότι οι αμαξοστοιχίες μπορούν να λειτουργούν εύρυθμα σε κάθε τμήμα του ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου.</p>
Εκ των προτέρων αιρεσιμότητες	<p>Προϋποθέσεις οι οποίες πρέπει να πληρούνται εκ των προτέρων προκειμένου να χορηγηθεί στήριξη σε μακροπρόθεσμα και στρατηγικά σχέδια υποδομών και οι οποίες χρησιμοποιούνται ως πλαίσιο για επενδύσεις που συγχρηματοδοτούνται από την ΕΕ.</p>
ΕΤΠΑ (Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης)	<p>Επενδυτικό ταμείο, σκοπός του οποίου είναι η ενίσχυση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής εντός της ΕΕ θεραπεύοντας τις περιφερειακές ανισοροπίες μέσω της παροχής οικονομικής στήριξης για τη δημιουργία υποδομών και παραγωγικών επενδύσεων που συμβάλλουν στη δημιουργία θέσεων εργασίας, κυρίως για επιχειρήσεις.</p>
Ζώνη επιρροής	<p>Περιοχή από την οποία είναι δυνατή η πρόσβαση με αυτοκίνητο σε σταθμό σιδηροδρόμου υψηλής ταχύτητας εντός ορισμένου χρόνου (για τους σκοπούς της παρούσας έκθεσης, εντός 15, 30 ή 60 λεπτών).</p>
Κράτη μέλη	<p>Κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης.</p>
Μηχανισμός «Συνδέοντας την Ευρώπη»	<p>Μηχανισμός, ο οποίος παρέχει, από το 2014, χρηματοδοτική βοήθεια σε τρεις τομείς: ενέργεια, μεταφορές και τεχνολογία της πληροφορίας και των επικοινωνιών (ΤΠΕ). Στους τρεις αυτούς τομείς, ο μηχανισμός «Συνδέοντας την Ευρώπη» προσδιορίζει επενδυτικές προτεραιότητες οι οποίες θα πρέπει να υλοποιηθούν κατά την επόμενη δεκαετία. Για τις μεταφορές, οι προτεραιότητες αυτές είναι οι διασυνδεδεμένοι διάδρομοι μεταφορών και οι καθαρότεροι τρόποι μεταφοράς.</p>
Προστιθέμενη αξία της ΕΕ	<p>Η αξία που προκύπτει από παρέμβαση της ΕΕ, πέραν της αξίας που θα είχε επιτευχθεί αποκλειστικά από τη δράση κράτους μέλους ή ομάδας κρατών μελών. Για τους σκοπούς των σιδηροδρομικών γραμμών υψηλής ταχύτητας, η επένδυση κεφαλαίων της ΕΕ σε γραμμές εντός των κρατών μελών δημιουργεί επίσης προστιθέμενη αξία για τους πολίτες της ΕΕ (για παράδειγμα, διευκολύνοντας τις μετακινήσεις και μειώνοντας τους συνολικούς χρόνους διαδρομής). Ωστόσο, οι δαπάνες σε διεθνικούς διαδρόμους για την ολοκλήρωση κεντρικού δικτύου της ΕΕ αποτελούν αυτομάτως καλύτερο υποψήφιο για ανάληψη δράσης από την ΕΕ λόγω του κοινού</p>

	ενδιαφέροντος που παρουσιάζουν: η προστιθέμενη αξία της ΕΕ είναι υψηλότερη.
Σιδηρόδρομος υψηλής ταχύτητας	Σιδηροδρομικές υπηρεσίες οι οποίες λειτουργούν σε νέες, ειδικά σχεδιασμένες γραμμές, με μέγιστη ταχύτητα λειτουργίας τουλάχιστον 250 χλμ./ώρα, και υπηρεσίες που λειτουργούν σε συμβατικές γραμμές με μέγιστη ταχύτητα λειτουργίας τουλάχιστον 200 χλμ./ώρα.
Τέλη τροχαίας πρόσβασης	Τέλη που καταβάλλουν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις στον διαχειριστή της υποδομής για την ανάκτηση μέρους του κόστους των έργων υποδομής.
ΤΣ (Ταμείο Συνοχής)	Ταμείο, σκοπός του οποίου είναι η ενίσχυση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης διά της χρηματοδότησης έργων στους τομείς του περιβάλλοντος και των μεταφορών σε κράτη μέλη με κατά κεφαλήν ΑΕΠ χαμηλότερο του 90 % του μέσου όρου της ΕΕ.
Χρήση	Στο παρόν πλαίσιο, μέτρο του επιπέδου χρήσης γραμμών υψηλής ταχύτητας, το οποίο ορίζεται ως ο λόγος του αριθμού των επιβατών που χρησιμοποιούν τη γραμμή προς το μήκος της γραμμής σε χιλιόμετρα.

ΣΥΝΟΨΗ

- I. Ο σιδηρόδρομος υψηλής ταχύτητας αποτελεί έναν άνετο, ασφαλή, ευέλικτο και περιβαλλοντικά βιώσιμο τρόπο μεταφοράς. Παράγει περιβαλλοντικές επιδόσεις και κοινωνικοοικονομικά οφέλη, τα οποία μπορούν να υποστηρίξουν τους στόχους των πολιτικών μεταφορών και συνοχής της ΕΕ. Από το 2000, η ΕΕ έχει παράσχει συγχρηματοδότηση ύψους 23,7 δισεκατομμυρίων ευρώ για τη στήριξη των επενδύσεων σε σιδηροδρομικές υποδομές υψηλής ταχύτητας.
- II. Διενεργήσαμε έλεγχο επιδόσεων του μακροπρόθεσμου στρατηγικού σχεδιασμού για τις γραμμές υψηλής ταχύτητας στην ΕΕ, της σχέσης οικονομικής αποδοτικότητας (αξιολογώντας το κόστος κατασκευής, τις καθυστερήσεις, τις υπερβάσεις κόστους και τη χρήση των γραμμών υψηλής ταχύτητας που έλαβαν συγχρηματοδότηση από την ΕΕ), καθώς και της βιωσιμότητας και της προστιθέμενης αξίας της ΕΕ που προσφέρει η συγχρηματοδότηση από την Ένωση. Διενεργήσαμε τον έλεγχό μας σε έξι κράτη μέλη, αναλύοντας τις δαπάνες για περισσότερα από 5 000 χιλιόμετρα υποδομών σε δέκα σιδηροδρομικές γραμμές υψηλής ταχύτητας και τέσσερις διελεύσεις συνόρων που καλύπτουν περίπου το 50 % του συνολικού σιδηροδρομικού δικτύου υψηλής ταχύτητας στην Ευρώπη.
- III. Διαπιστώσαμε ότι το τωρινό μακροπρόθεσμο σχέδιο της ΕΕ δεν υποστηρίζεται από αξιόπιστη ανάλυση, είναι απίθανο να υλοποιηθεί και στερείται άρτιας στρατηγικής προσέγγισης για το σύνολο της ΕΕ. Παρότι το μήκος των εθνικών σιδηροδρομικών δικτύων υψηλής ταχύτητας αυξάνεται, ο στόχος που έθεσε η Επιτροπή το 2011 περί τριπλασιασμού του αριθμού των χιλιομέτρων σιδηροδρομικών γραμμών υψηλής ταχύτητας έως το 2030 δεν θα επιτευχθεί: επί του παρόντος χρησιμοποιούνται 9 000 χιλιόμετρα γραμμών υψηλής ταχύτητας, και περίπου 1 700 χιλιόμετρα γραμμών τελούσαν υπό κατασκευή το 2017. Από την έναρξη των έργων έως την έναρξη της λειτουργίας νέων γραμμών υψηλής ταχύτητας μεσολαβούν, κατά μέσο όρο, περίπου 16 έτη.
- IV. Δεν υπάρχει ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο υψηλής ταχύτητας και η Επιτροπή δεν διαθέτει νομικά μέσα ή εξουσία στη διαδικασία λήψης αποφάσεων ώστε να διασφαλίσει ότι τα κράτη μέλη πραγματοποιούν ταχεία πρόοδο όσον αφορά την ολοκλήρωση των

διαδρόμων κεντρικού δικτύου που προβλέπονται στον κανονισμό για τα ΔΕΔ-Μ. Ως εκ τούτου, υπάρχει μόνο ένα συνονθύλευμα εθνικών γραμμών υψηλής ταχύτητας, οι οποίες σχεδιάζονται και κατασκευάζονται μεμονωμένα από τα κράτη μέλη. Το ανομοιογενές αυτό σύστημα κατασκευάστηκε χωρίς κατάλληλο διασυνοριακό συντονισμό: η κατασκευή γραμμών υψηλής ταχύτητας οι οποίες διέρχονται τα εθνικά σύνορα δεν καταλέγεται στις εθνικές προτεραιότητες, παρότι έχουν υπογραφεί διεθνείς συμφωνίες και έχουν περιληφθεί διατάξεις στον κανονισμό για τα ΔΕΔ-Μ, οι οποίες προβλέπουν την κατασκευή διαδρόμων κεντρικού δικτύου έως το 2030. Αυτό σημαίνει χαμηλή προστιθέμενη αξία της ΕΕ για τη συγχρηματοδότηση από την Ένωση επενδύσεων σε σιδηροδρομικές υποδομές υψηλής ταχύτητας.

V. Η ποιότητα της εκτίμησης των πραγματικών αναγκών στα κράτη μέλη είναι χαμηλή, και συχνά δεν εξετάζεται δεόντως η εναλλακτική λύση της αναβάθμισης υφιστάμενων συμβατικών γραμμών, παρότι η εξοικονόμηση πόρων που επιτυγχάνεται με την επιλογή αυτή μπορεί να είναι σημαντική. Η απόφαση κατασκευής γραμμών υψηλής ταχύτητας βασίζεται συχνά σε πολιτικούς παράγοντες και συνήθως δεν χρησιμοποιούνται αναλύσεις κόστους-οφέλους, ως εργαλείο για τη στήριξη οικονομικά αποδοτικής λήψης αποφάσεων.

VI. Οι σιδηροδρομικές υποδομές υψηλής ταχύτητας είναι δαπανηρές και γίνονται ολοένα και περισσότερο: κατά μέσο όρο, οι γραμμές που ελέγξαμε κόστισαν 25 εκατομμύρια ευρώ ανά χιλιόμετρο (μη λαμβανομένων υπόψη των περισσότερων δαπανηρών έργων που περιλαμβάνουν σήραγγα). Στην πραγματικότητα, το σχετικό κόστος θα μπορούσε να ήταν πολύ χαμηλότερο, με ελάχιστο ή μηδενικό αντίκτυπο στις μεταφορές. Και αυτό, επειδή οι γραμμές πολύ υψηλής ταχύτητας δεν ήταν αναγκαίες παντού όπου κατασκευάστηκαν. Σε πολλές περιπτώσεις, οι αμαξοστοιχίες κινούνται σε γραμμές πολύ υψηλής ταχύτητας με μέσες ταχύτητες πολύ κατώτερες εκείνων για τις οποίες κατασκευάστηκε η γραμμή. Το κόστος της γραμμής αυξάνεται αναλογικά προς την εκ κατασκευής ταχύτητα, και οι υποδομές οι οποίες κατασκευάζονται για μεταφορές πολύ υψηλής ταχύτητας (300 χλμ./ώρα και άνω) είναι ιδιαίτερα δαπανηρές. Ωστόσο, στην πράξη, οι υψηλές αυτές ταχύτητες δεν επιτυγχάνονται ποτέ: στις ελεγχθείσες γραμμές, οι αμαξοστοιχίες κινούνται κατά μέσο όρο μόνο με το 45 % περίπου της εκ κατασκευής ταχύτητας της γραμμής, η μέση ταχύτητα υπερέβαινε τα 200 χλμ./ώρα μόνο σε δύο γραμμές και δεν υπερέβαινε σε

καμία γραμμή τα 250 χλμ./ώρα. Μέση ταχύτητα η οποία είναι σε τέτοιο βαθμό χαμηλότερη από την εκ κατασκευής ταχύτητα δημιουργεί ερωτηματικά όσον αφορά τη χρηστή δημοσιονομική διαχείριση.

VII. Αναλύσαμε επίσης το κόστος ανά εξοικονομηθέν λεπτό από την εισαγωγή του σιδηροδρόμου υψηλής ταχύτητας. Διαπιστώσαμε ότι τέσσερις εκ των δέκα ελεγχθεισών γραμμών θα κοστίσουν άνω των εκατό εκατομμυρίων ευρώ ανά εξοικονομηθέν λεπτό. Το υψηλότερο ποσό παρατηρείται στη γραμμή Στουτγάρδη - Μόναχο, όπου το κόστος ανά εξοικονομηθέν λεπτό θα ανέλθει σε 369 εκατομμύρια ευρώ. Οι υπερβάσεις κόστους, οι οποίες καλύπτονται από τους εθνικούς προϋπολογισμούς, και οι καθυστερήσεις ήταν ο κανόνας και όχι η εξαίρεση. Οι συνολικές υπερβάσεις κόστους για τις γραμμές και τα έργα που ελέγξαμε ανέρχονταν σε 5,7 δισεκατομμύρια ευρώ σε επίπεδο έργου και σε 25,1 δισεκατομμύρια ευρώ σε επίπεδο γραμμής (44 % και 78 %, αντίστοιχα). Σημαντικές ήταν επίσης οι καθυστερήσεις σε επίπεδο έργου και γραμμής: οκτώ εκ των 30 ελεγχθέντων έργων είχαν καθυστερήσει κατά τουλάχιστον ένα έτος, και πέντε γραμμές (το ήμισυ του δείγματος που ελέγχθηκε) είχαν καταγράψει καθυστερήσεις που υπερέβαιναν τη δεκαετία. Εάν είχε αποδοθεί η δέουσα προσοχή στα προαναφερθέντα στοιχεία, θα μπορούσαν να εξοικονομηθούν εκατοντάδες εκατομμύρια ευρώ και να διασφαλιστεί η καλή χρήση των κατασκευαζόμενων γραμμών.

VIII. Προκειμένου να κατανοήσουμε τα οφέλη που παρέχει στους πολίτες της ΕΕ ο σιδηρόδρομος υψηλής ταχύτητας, αναλύσαμε επίσης και συγκρίναμε τους χρόνους διαδρομής από πόρτα σε πόρτα, τις τιμές και τον αριθμό συνδέσεων για τον σιδηρόδρομο υψηλής ταχύτητας και τους ανταγωνιστικούς τρόπους μεταφοράς (αεροπορικές μεταφορές, συμβατικός σιδηρόδρομος και οδικές μεταφορές). Καταλήξαμε στο συμπέρασμα ότι ο συνολικός χρόνος διαδρομής και το επίπεδο της τιμής είναι δύο σημαντικοί παράγοντες επιτυχίας. Σε συνδυασμό με πραγματικά τακτικές υπηρεσίες, οι παράγοντες αυτοί θα μπορούσαν να παράσχουν τη δυνατότητα στον σιδηρόδρομο υψηλής ταχύτητας να αυξήσει το μερίδιο αγοράς του. Ο διατροφικός ανταγωνισμός είναι έντονος και επηρεάζει τη βιωσιμότητα των γραμμών υψηλής ταχύτητας: ο σιδηρόδρομος υψηλής ταχύτητας δεν ανταγωνίζεται σε ισότιμη βάση με τους άλλους τρόπους μεταφοράς.

ΙΧ. Εκτιμούμε ότι η βιωσιμότητα της συγχρηματοδότησης από την ΕΕ διατρέχει κίνδυνο. Κρίνοντας βάσει σημείου αναφοράς, μια γραμμή υψηλής ταχύτητας, για να είναι επιτυχημένη, θα πρέπει ιδανικά να χρησιμοποιείται από εννέα εκατομμύρια επιβάτες ετησίως. Ωστόσο, σε τρεις εκ των επτά ολοκληρωμένων γραμμών υψηλής ταχύτητας που ελέγξαμε, ο αριθμός των μεταφερόμενων επιβατών ήταν πολύ χαμηλότερος. Το κόστος υποδομής των εν λόγω γραμμών ήταν 10,6 δισεκατομμύρια ευρώ, εκ των οποίων η συνεισφορά της ΕΕ ήταν περίπου 2,7 δισεκατομμύρια ευρώ. Αυτό σημαίνει ότι υφίσταται υψηλός κίνδυνος αναποτελεσματικής δαπάνης της συγχρηματοδότησης από την ΕΕ στις γραμμές αυτές. Από την αξιολόγηση του αριθμού των κατοίκων στις ζώνες επιρροής των ελεγχθεισών γραμμών προκύπτει ότι εννέα από τις 14 ελεγχθείσες γραμμές και διασυννοριακές συνδέσεις δεν έχουν αρκετούς δυνητικούς επιβάτες ώστε να είναι επιτυχημένες. Σε αυτές περιλαμβάνονται οι τρεις προαναφερθείσες γραμμές στις οποίες μεταφέρεται αριθμός επιβατών χαμηλότερος από εκείνον του σημείου αναφοράς των εννέα εκατομμυρίων επιβατών.

Χ. Το 2010, το ΕΕΣ εξέδωσε έκθεση στην οποία ζήτησε να ληφθούν επείγοντως μέτρα για την άρση όλων των τεχνικών, διοικητικών και άλλων φραγμών στη διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων. Ωστόσο, διαπιστώσαμε ότι οι φραγμοί αυτοί εξακολουθούν να υφίστανται το 2018. Η αγορά των σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών δεν είναι ανοικτή στη Γαλλία και την Ισπανία. Στην Ιταλία και, σε περιορισμένο βαθμό, στην Αυστρία υπάρχει ανταγωνισμός στις γραμμές και σε αυτά τα κράτη μέλη οι υπηρεσίες ήταν συχνότερες και υψηλότερης ποιότητας, οι δε τιμές των εισιτηρίων χαμηλότερες. Τα ολοκληρωμένα συστήματα έκδοσης εισιτηρίων και η αυξημένη προσοχή στην παρακολούθηση και στην τυποποίηση των δεδομένων ικανοποίησης πελατών και ακρίβειας θα μπορούσαν να βελτιώσουν περαιτέρω την εμπειρία των επιβατών.

ΧΙ. Για την επιτυχημένη συνέχιση της συγχρηματοδότησης από την ΕΕ των επενδύσεων σε σιδηροδρομικές υποδομές υψηλής ταχύτητας στην επόμενη περίοδο προγραμματισμού, συνιστούμε στην Επιτροπή να λάβει ορισμένα μέτρα. Σε αυτά περιλαμβάνονται τα ακόλουθα:

- i) πραγματοποίηση ρεαλιστικού μακροπρόθεσμου σχεδιασμού και συμφωνία με τα κράτη μέλη σχετικά με τα βασικά στρατηγικά τμήματα τα οποία πρέπει να

υλοποιηθούν πρώτα, με εκ του σύνεγγυς παρακολούθηση και εκτελεστές εξουσίες ώστε να διασφαλίζεται ότι οι δεσμεύσεις ολοκλήρωσης του κεντρικού σιδηροδρομικού δικτύου υψηλής ταχύτητας της ΕΕ τηρούνται·

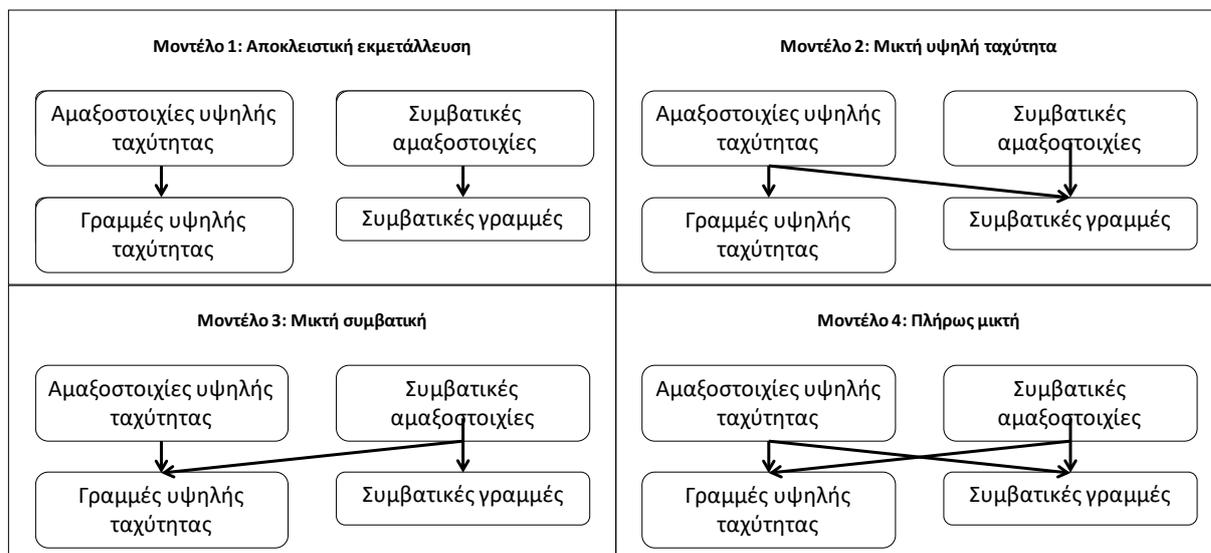
- ii) σύνδεση της στήριξης που παρέχει η ΕΕ με τη συγχρηματοδότησή της για έργα που θεωρούνται στρατηγικής προτεραιότητας, με τον ανταγωνισμό για τις γραμμές, καθώς και με την επίτευξη αποτελεσμάτων·
- iii) απλούστευση των διασυνοριακών κατασκευών όσον αφορά τις διαδικασίες διαγωνισμού, χρήση «υπηρεσιών μιας στάσης» για τις διατυπώσεις και άρση όλων των υπόλοιπων φραγμών·
- iv) δράσεις για τη βελτίωση της αδιάλειπτης λειτουργίας των σιδηροδρόμων υψηλής ταχύτητας για τους επιβάτες, όπως παραδείγματος χάριν, ηλεκτρονική έκδοση εισιτηρίων, απλούστευση των τελών τροχαίας πρόσβασης και βελτίωση της υποβολής εκθέσεων προς τους πολίτες για την ακρίβεια και για τα στοιχεία ικανοποίησης των πελατών.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Σιδηρόδρομοι υψηλής ταχύτητας στην Ευρώπη

1. Οι σιδηρόδρομοι υψηλής ταχύτητας αναπτύχθηκαν στην Ευρώπη μετά την πετρελαϊκή κρίση του 1974. Η ενεργειακή εξάρτηση της Ευρώπης απειλούσε την εσωτερική κινητικότητα και, για τον λόγο αυτό, αρκετά κράτη μέλη αποφάσισαν να αναπτύξουν έναν ασφαλή, ταχύ, άνετο και οικολογικό τρόπο μεταφοράς με τη μορφή σιδηροδρομικών γραμμών υψηλής ταχύτητας. Η Ιταλία ήταν η πρώτη χώρα της Ευρώπης που εγκαινίασε σιδηροδρομική γραμμή υψηλής ταχύτητας: επρόκειτο για τη γραμμή Φλωρεντία-Ρώμη, η οποία τέθηκε σε λειτουργία το 1977. Λίγο αργότερα, η Γαλλία εγκαινίασε τις δικές της γραμμές τρένων υψηλής ταχύτητας «Trains à Grande Vitesse». Οι πρώτες γραμμές υψηλής ταχύτητας της Γερμανίας, τις οποίες εξυπηρετούσαν οι αμαξοστοιχίες «Intercity Express» (ICE), τέθηκαν σε λειτουργία στις αρχές της δεκαετίας του 1990, ενώ η υπηρεσία υψηλής ταχύτητας «Alta Velocidad Española» (AVE) της Ισπανίας άρχισε να λειτουργεί το 1992.
2. Επί του παρόντος, δεν υπάρχει ενιαίο ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο υψηλής ταχύτητας: αντ' αυτού, υπάρχουν διαφορετικά μοντέλα λειτουργίας στα διάφορα κράτη μέλη (γράφημα 1). Για παράδειγμα, υπάρχουν μικτά συστήματα υψηλής ταχύτητας (στη Γαλλία, την Ισπανία και την Ιταλία) και πλήρως μικτές γραμμές υψηλής ταχύτητας (στη Γερμανία, την Αυστρία και δύο τμήματα στην Ιταλία).

Γράφημα 1 - Μοντέλα λειτουργίας σιδηροδρομικής κυκλοφορίας υψηλής ταχύτητας

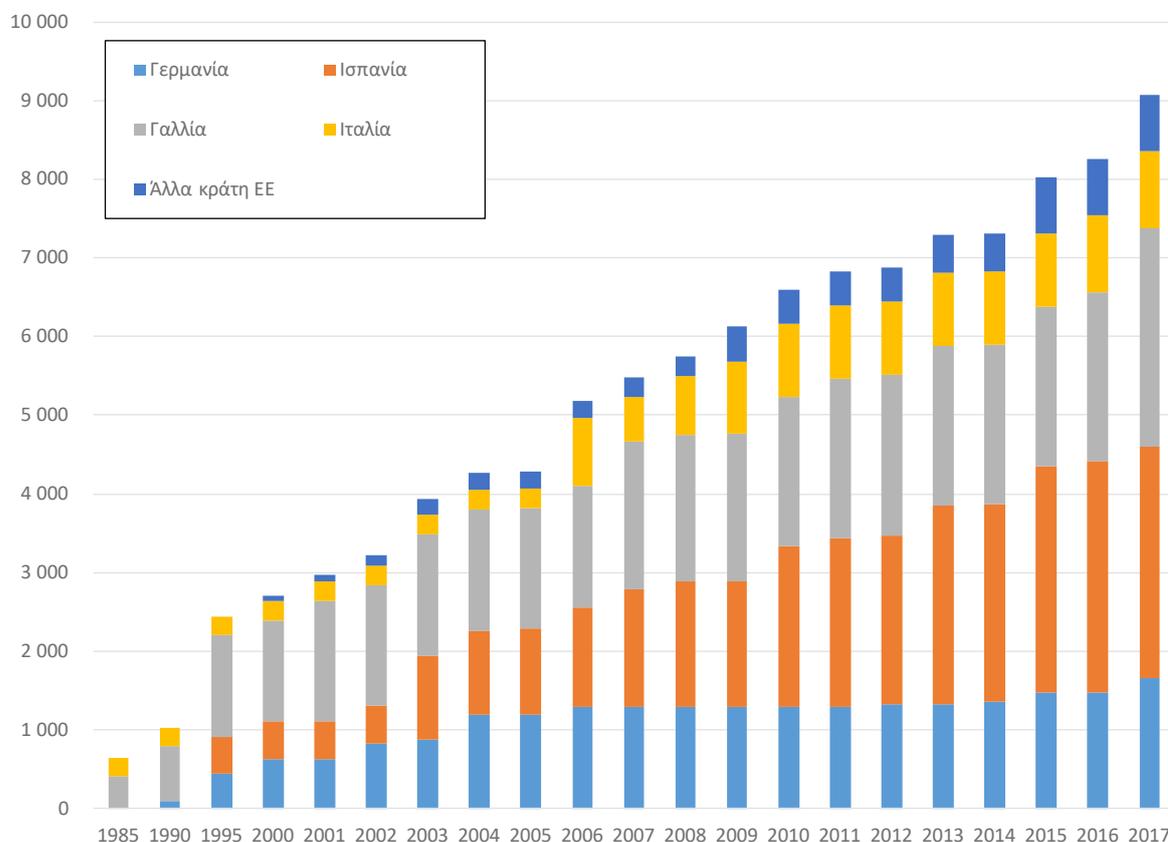


Πηγή: De Rus, G. (ed.), I. Barrón, J. Campos, P. Gagnepain, C. Nash, A. Ulled and R. Vickerman (2009): «Economic Analysis of High Speed Rail in Europe». Ίδρυμα BBVA, Μπιλιμπάο.

Αύξηση του μεγέθους και του ρυθμού χρήσης του σιδηροδρομικού δικτύου υψηλής ταχύτητας της ΕΕ

3. Στο τέλος του 2017, η ΕΕ είχε γραμμές υψηλής ταχύτητας μήκους 9 067 χιλιομέτρων (γράφημα 2 και στο παράρτημα I παρέχεται λεπτομερής χάρτης). Το δίκτυο αυτό επεκτείνεται: επί του παρόντος, τελούν υπό κατασκευή 1 671 χιλιόμετρα. Όταν θα έχουν ολοκληρωθεί όλες οι προγραμματισμένες επενδύσεις σε σιδηροδρομικές υποδομές υψηλής ταχύτητας, η Ισπανία θα διαθέτει το δεύτερο εκτενέστερο σιδηροδρομικό δίκτυο υψηλής ταχύτητας παγκοσμίως, μετά την Κίνα.

Γράφημα 2 - Μήκος των εθνικών σιδηροδρομικών δικτύων υψηλής ταχύτητας στην ΕΕ – διαχρονική ανάπτυξη



Πηγή: EU Statistical Pocketbook 2017· UIC. Σημείωση: Στο διάγραμμα αυτό περιλαμβάνονται μόνο γραμμές (ή τμήματα γραμμών) στις οποίες οι αμαξοστοιχίες μπορούν να υπερβαίνουν τα 250 χλμ./ώρα σε κάποιο σημείο της διαδρομής τους.

4. Ο αριθμός των επιβατών που χρησιμοποιούν σιδηροδρόμους υψηλής ταχύτητας στην Ευρώπη αυξάνεται με σταθερό ρυθμό: από περίπου 15 δισεκατομμύρια επιβατοχιλιόμετρα¹ το 1990, η ζήτηση ξεπέρασε τα 124 δισεκατομμύρια επιβατοχιλιόμετρα το 2016. Το 2015, οι σιδηροδρομικές υπηρεσίες υψηλής ταχύτητας αντιπροσώπευαν άνω

¹ Το επιβατοχιλιόμετρο είναι μονάδα μέτρησης η οποία προκύπτει συνδυάζοντας τον ετήσιο αριθμό επιβατών των σιδηροδρόμων υψηλής ταχύτητας (ΣΥΤ) με το μήκος του ταξιδιού τους, προκειμένου να βελτιστοποιηθεί η μέτρηση της χρήσης του ΣΥΤ.

του ενός τετάρτου (26 %) των συνολικών επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών στα κράτη μέλη στα οποία υπάρχουν διαθέσιμες υπηρεσίες υψηλής ταχύτητας.

Πολιτικές της ΕΕ για τους σιδηροδρόμους υψηλής ταχύτητας

Πολιτική μεταφορών

5. Το πρόγραμμα για τα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών (ΔΕΔ-Μ)² διαδραματίζει καθοριστικό ρόλο στη στρατηγική «Ευρώπη 2020» για την ευφυή και βιώσιμη ανάπτυξη χωρίς αποκλεισμούς. Εξυπηρετεί τους στόχους της οικονομικής ανάπτυξης, της περιφερειακής ανταγωνιστικότητας, της περιφερειακής και κοινωνικής συνοχής, καθώς και της περιβαλλοντικής βιωσιμότητας. Θεσπίζει επίσης βασικούς συνδέσμους, οι οποίοι είναι αναγκαίοι για τη διευκόλυνση των μεταφορών, βελτιστοποιώντας τη δυναμικότητα των υφιστάμενων υποδομών, καταρτίζοντας προδιαγραφές για τη διαλειτουργικότητα του δικτύου και ενσωματώνοντας περιβαλλοντικούς προβληματισμούς. Στους στόχους των ΔΕΔ-Μ περιλαμβάνονται η διασύνδεση και η διαλειτουργικότητα των εθνικών δικτύων μεταφορών, η βέλτιστη ενοποίηση και διασύνδεση όλων των τρόπων μεταφοράς και η αποδοτική χρήση των υποδομών.

6. Στην πλέον πρόσφατη (2011) Λευκή Βίβλο της Επιτροπής με θέμα τις μεταφορές³ καθορίζονται οι ακόλουθοι συγκεκριμένοι στόχοι επιβατικής κυκλοφορίας για τους σιδηροδρόμους υψηλής ταχύτητας⁴: i) Έως το 2030, το μήκος του υφιστάμενου σιδηροδρομικού δικτύου υψηλής ταχύτητας πρέπει να τριπλασιαστεί ούτως ώστε, έως το 2050, η πλειονότητα των επιβατικών μεταφορών μεσαίων αποστάσεων να πραγματοποιείται σιδηροδρομικώς (μετατόπιση κατά 50 % των επιβατικών και

² Απόφαση αριθ. 1692/96/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1996, περί των κοινοτικών προσανατολισμών για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (ΕΕ L 228 της 9.9.1996, σ. 1).

³ COM(2011) 144 final της 28.3.2011 «Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών».

⁴ Σε συνδυασμό με αυτούς, η ΕΕ έχει θέσει φιλόδοξους στόχους μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα για τις επόμενες δεκαετίες (βλέπε επίσης [σημείο 22](#)).

εμπορευματικών υπεραστικών μεταφορών μεσαίων αποστάσεων από τις οδικές στις σιδηροδρομικές μεταφορές). Οι σιδηρόδρομοι υψηλής ταχύτητας θα πρέπει να αναπτυχθούν ταχύτερα από τις αεροπορικές μεταφορές για αποστάσεις έως 1 000 χιλιομέτρων, και έως το 2050, όλοι οι αερολιμένες κεντρικού δικτύου θα πρέπει να συνδέονται με το σιδηροδρομικό δίκτυο, κατά προτίμηση με υπηρεσίες υψηλής ταχύτητας.

7. Προκειμένου να προωθηθούν αυτοί οι στόχοι, η ΕΕ θέσπισε τον Δεκέμβριο του 2013 νέα πολιτική για τις υποδομές μεταφορών,⁵ με στόχο την κάλυψη των κενών μεταξύ των δικτύων μεταφορών των κρατών μελών, την εξάλειψη των σημείων συμφόρησης που εξακολουθούν να παρεμποδίζουν την εύρυθμη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς και την υπέρβαση των τεχνικών φραγμών (π.χ. πρότυπα μη συμβατά για τη σιδηροδρομική κυκλοφορία). Ο μηχανισμός «Συνδέοντας την Ευρώπη»⁶, ο οποίος θεσπίστηκε ταυτόχρονα, στηρίζει οικονομικά τους στόχους αυτούς.

Πολιτική συνοχής

8. Από το 2000, τα διαρθρωτικά ταμεία υποχρεούνται να λειτουργούν κατά τρόπο συνεκτικό με τις άλλες πολιτικές της ΕΕ, όπως την πολιτική μεταφορών⁷. Στο πλαίσιο των κανονισμών για το ΕΤΠΑ και το ΤΣ χορηγήθηκε στήριξη σε επενδύσεις που συμβάλλουν

⁵ 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).

⁶ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1316/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2013, για τη σύσταση της διευκόλυνσης «Συνδέοντας την Ευρώπη» (ΕΕ L 348 της 20.12.2013, σ. 129).

⁷ Άρθρο 2, παράγραφος 5, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1260/1999 περί γενικών διατάξεων για τα διαρθρωτικά ταμεία (ΕΕ L 161 της 26.6.1999, σ. 1).

στην εγκαθίδρυση και την ανάπτυξη δικτύων ΔΕΔ-Μ⁸, καθώς και σε έργα υποδομών μεταφορών κοινού ενδιαφέροντος⁹.

9. Βάσει του τρέχοντος πλαισίου για την πολιτική συνοχής την περίοδο 2014-2020, τα ταμεία για την πολιτική συνοχής της ΕΕ εξακολουθούν να στηρίζουν τις υποδομές μεταφορών, αλλά, προκειμένου να αυξηθεί η αποτελεσματικότητα της συγχρηματοδότησης της ΕΕ, θεσπίστηκαν «εκ των προτέρων αιρεσιμότητες». Αυτό σημαίνει ότι τα κράτη μέλη πρέπει να αποδεικνύουν ότι τα προτεινόμενα έργα θα υλοποιηθούν εντός του πλαισίου ενός ολοκληρωμένου εθνικού, ή περιφερειακού, μακροπρόθεσμου σχεδίου για τις μεταφορές, το οποίο εγκρίνεται από όλα τα ενδιαφερόμενα και εμπλεκόμενα μέρη.

Η ενίσχυση της ΕΕ για την κατασκευή γραμμών υψηλής ταχύτητας είναι σημαντική, αλλά παραμένει μικρό ποσοστό του συνολικού κόστους

10. Από το 2000 έως το 2017¹⁰, η ΕΕ παρείχε επιχορηγήσεις ύψους 23,7 δισεκατομμυρίων ευρώ για τη συγχρηματοδότηση επενδύσεων σε σιδηροδρομικές υποδομές υψηλής ταχύτητας καθώς και ενισχύσεις ύψους 4,4 δισεκατομμυρίων ευρώ για την εγκατάσταση του ERTMS σε σιδηροδρομικές γραμμές υψηλής ταχύτητας. Περίπου 14,6 δισεκατομμύρια ευρώ συγχρηματοδότησης, ήτοι 62 % του συνόλου, χορηγήθηκαν στο πλαίσιο μηχανισμών χρηματοδότησης επιμερισμένης διαχείρισης (ΕΤΠΑ και ΤΣ), ενώ στο πλαίσιο προγραμμάτων επενδύσεων που διαχειρίζεται άμεσα η Επιτροπή (π.χ. μηχανισμός «Συνδέοντας την Ευρώπη») χορηγήθηκαν 9,1 δισεκατομμύρια ευρώ, ήτοι 38 % του συνόλου. Η συγχρηματοδότηση από την ΕΕ μπορεί να χρησιμοποιηθεί για τη στήριξη μελετών, καθώς και έργων υποδομής, τόσο για νέες γραμμές υψηλής ταχύτητας όσο και για αναβαθμίσεις

⁸ Άρθρο 2, παράγραφος 1, στοιχείο β), του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1783/1999 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 12ης Ιουνίου 1999, σχετικά με το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΕ L 213 της 13.8.1999, σ. 1).

⁹ Άρθρο 3, παράγραφος 1, και παράρτημα του παραρτήματος II του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1164/94 του Συμβουλίου, της 16ης Μαΐου 1994, για την ίδρυση του Ταμείου Συνοχής (ΕΕ L 130 της 25.5.94, σ. 1).

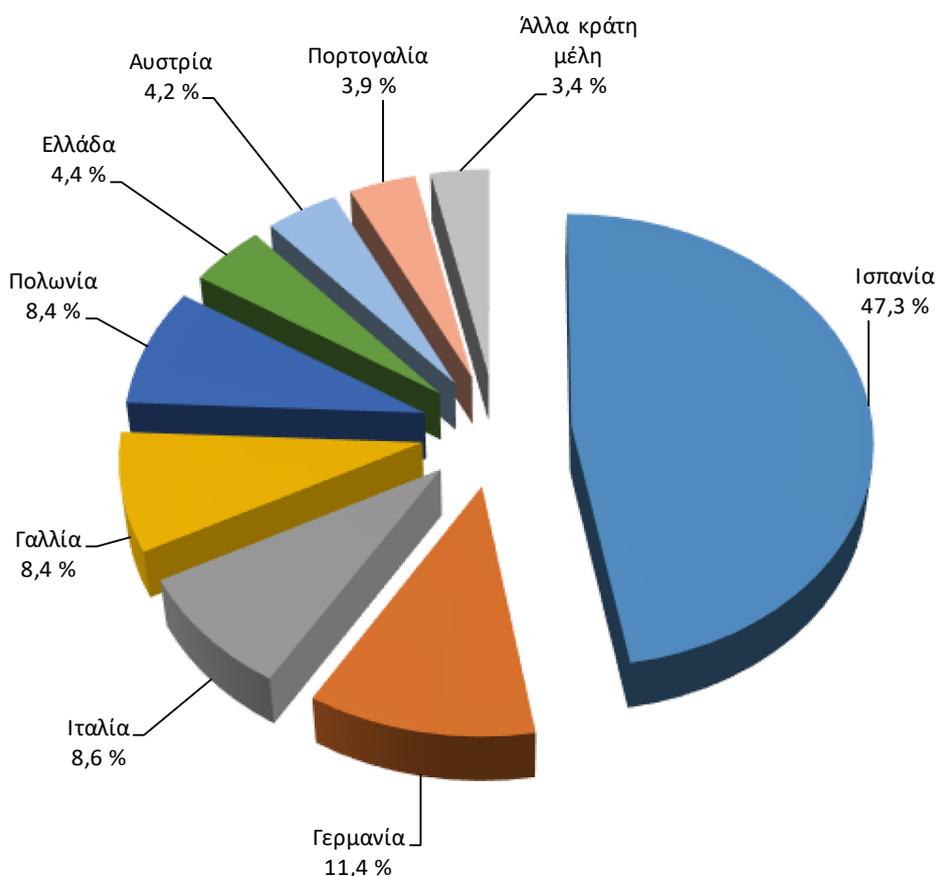
¹⁰ Τα στοιχεία περιλαμβάνουν την πιο πρόσφατη πρόσκληση εισφοράς στον μηχανισμό «Συνδέοντας την Ευρώπη» (2017). Όλα τα ποσά είναι εκπεφρασμένα σε ονομαστικούς όρους.

υφιστάμενων γραμμών συμβατικού σιδηροδρόμου ώστε να μπορούν να χρησιμοποιηθούν για μεταφορές υψηλής ταχύτητας.

11. Επιπλέον της ενίσχυσης αυτής, από το 2000, η ΕΤΕπ χορήγησε επίσης δάνεια ύψους 29,7 δισεκατομμυρίων ευρώ για τη στήριξη της κατασκευής σιδηροδρομικών γραμμών υψηλής ταχύτητας.

12. Το ήμισυ σχεδόν της χρηματοδότησης της ΕΕ για επενδύσεις στους σιδηροδρόμους υψηλής ταχύτητας (περισσότερα από 11 δισεκατομμύρια ευρώ) διατέθηκε σε επενδύσεις στην Ισπανία. Συνολικά, 21,8 δισεκατομμύρια ευρώ –92,7 % του συνόλου– διατέθηκαν σε επτά κράτη μέλη (γράφημα 3 και παράρτημα II).

Γράφημα 3 - Επισκόπηση της συγχρηματοδότησης της ΕΕ για σιδηροδρόμους υψηλής ταχύτητας ανά κράτος μέλος (2000-2017)



Πηγή: Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

13. Παρότι τα ποσά αυτά είναι σημαντικά, η συγχρηματοδότηση από την ΕΕ αντιπροσωπεύει μικρό ποσοστό των συνολικών ποσών που επενδύθηκαν σε έργα σιδηροδρόμων υψηλής ταχύτητας στην ΕΕ. Για παράδειγμα, ανάλογα με τα χρησιμοποιούμενα χρηματοδοτικά μέσα, το ποσοστό συγχρηματοδότησης κυμάνθηκε από 2 % στην Ιταλία έως 26 % στην Ισπανία. Κατά μέσο όρο, η συγχρηματοδότηση από την ΕΕ κάλυψε περίπου το 11 % του συνολικού κόστους κατασκευής.

ΕΜΒΕΛΕΙΑ ΚΑΙ ΤΡΟΠΟΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ ΤΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

14. Διενεργήσαμε έλεγχο της οικονομικής αποδοτικότητας και της αποτελεσματικότητας της χορηγηθείσας από την ΕΕ συγχρηματοδότησης για επενδύσεις σε σιδηροδρομικές υποδομές υψηλής ταχύτητας από το 2000 και μετά. Αξιολογήσαμε τα εξής: i) αν οι γραμμές υψηλής ταχύτητας στην ΕΕ κατασκευάστηκαν σύμφωνα με μακροπρόθεσμο στρατηγικό σχέδιο· ii) αν τα έργα σιδηροδρόμων υψηλής ταχύτητας υλοποιήθηκαν με οικονομικά αποδοτικό τρόπο (αξιολογώντας το κόστος κατασκευής, τις καθυστερήσεις, τις υπερβάσεις κόστους και τη χρήση γραμμών υψηλής ταχύτητας που έλαβαν επενδυτική ενίσχυση)· iii) αν οι επενδύσεις ήταν βιώσιμες μετά την ολοκλήρωση των έργων (συμπεριλαμβανομένου του αντικτύπου του σιδηροδρόμου υψηλής ταχύτητας σε ανταγωνιστικούς τρόπους μεταφοράς) και iv) αν η συγχρηματοδότηση από την ΕΕ είχε προστιθέμενη αξία. Προκειμένου να απαντηθούν τα ερωτήματα αυτά, στην παρούσα έκθεση αναλύονται, καταρχάς, ο σχεδιασμός και η λήψη αποφάσεων, ακολούθως αξιολογείται το κόστος, εφαρμόζοντας προσέγγιση προσανατολισμένη στους πολίτες της ΕΕ, στην οποία αναλύονται οι χρόνοι διαδρομής, οι τιμές, οι συνδέσεις και οι σταθμοί και τέλος, αξιολογούνται οι φραγμοί και ο ανταγωνισμός στις γραμμές και διατυπώνονται συμπεράσματα σχετικά με τις σιδηροδρομικές μεταφορές υψηλής ταχύτητας.

15. Χρησιμοποιήσαμε διάφορες ελεγκτικές διαδικασίες, όπως εξέταση εγγράφων και ανάλυση ενωσιακών και εθνικών μακροπρόθεσμων στρατηγικών σχεδίων ανάπτυξης για τους σιδηροδρόμους υψηλής ταχύτητας, συνεντεύξεις με υπαλλήλους της Επιτροπής και των κρατών μελών, συναντήσεις με εκπροσώπους σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και διαχειριστών των υποδομών, και συμπλήρωση ερωτηματολογίου από τα βασικά

ενδιαφερόμενα μέρη¹¹. Προσλάβαμε εξωτερικούς εμπειρογνώμονες για να αξιολογήσουν τα εξής: i) την ποιότητα των αναλύσεων κόστους-οφέλους (ΑΚΟ) και των αναλύσεων όσον αφορά τη μελλοντική ζήτηση¹². ii) την πρόσβαση, τις συνδέσεις και τα αποτελέσματα της αναβάθμισης επιλεγμένων σταθμών σιδηροδρόμου υψηλής ταχύτητας¹³. iii) τη γραμμή υψηλής ταχύτητας Παρίσι-Βρυξέλλες-Άμστερνταμ (ΠΒΑ)¹⁴ και iv) τις τιμές, τους χρόνους διαδρομής και τον αριθμό συνδέσεων χρησιμοποιώντας διαφορετικούς τρόπους μεταφοράς¹⁵. Συγκρίναμε επίσης τα αποτελέσματα του ελέγχου μας με σιδηροδρομικές μεταφορές υψηλής ταχύτητας και υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών στην Ιαπωνία και την Ελβετία.

16. Διενεργήσαμε τον έλεγχό μας στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή (ΓΔ Κινητικότητας και Μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων του INEA και του Οργανισμού Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ERA), καθώς και στη ΓΔ Περιφερειακής Πολιτικής και Αστικής Ανάπτυξης) και σε έξι κράτη μέλη (Γαλλία, Ισπανία, Ιταλία, Γερμανία, Πορτογαλία και Αυστρία). Τα ως άνω κράτη μέλη έλαβαν 83,5 % της συνολικής χρηματοδότησης της ΕΕ που διατέθηκε σε γραμμές υψηλής ταχύτητας από το 2000 (23,7 δισεκατομμύρια ευρώ, τα οποία αντιστοιχούν σε 46 ευρώ ανά κάτοικο της ΕΕ)¹⁶.

17. Χρησιμοποιώντας συνδυασμό συγκεκριμένων κριτηρίων δειγματοληψίας τα οποία σχετίζονται με το ποσό της συγχρηματοδότησης από την ΕΕ, το μήκος της γραμμής, καθώς και το κατά πόσον στη γραμμή συνδέθηκε πρωτεύουσα, επιλέξαμε για έλεγχο δέκα

¹¹ Λάβαμε αρκετές απαντήσεις από επιμέρους μέλη τριών ομάδων ενδιαφερομένων: την Κοινότητα Ευρωπαϊκών Σιδηροδρόμων και Υποδομών (CER), τη Διεθνή Ένωση Σιδηροδρόμων (UIC) και την Ένωση Ευρωπαϊκών Βιομηχανιών Σηματοδότησης (UNISIG).

¹² Ελεύθερο Πανεπιστήμιο Βρυξελλών (VUB).

¹³ Κοινοπραξία καθηγητών και ερευνητών από τη Λυών, το Μιλάνο, τη Βαρκελώνη και το Βερολίνο.

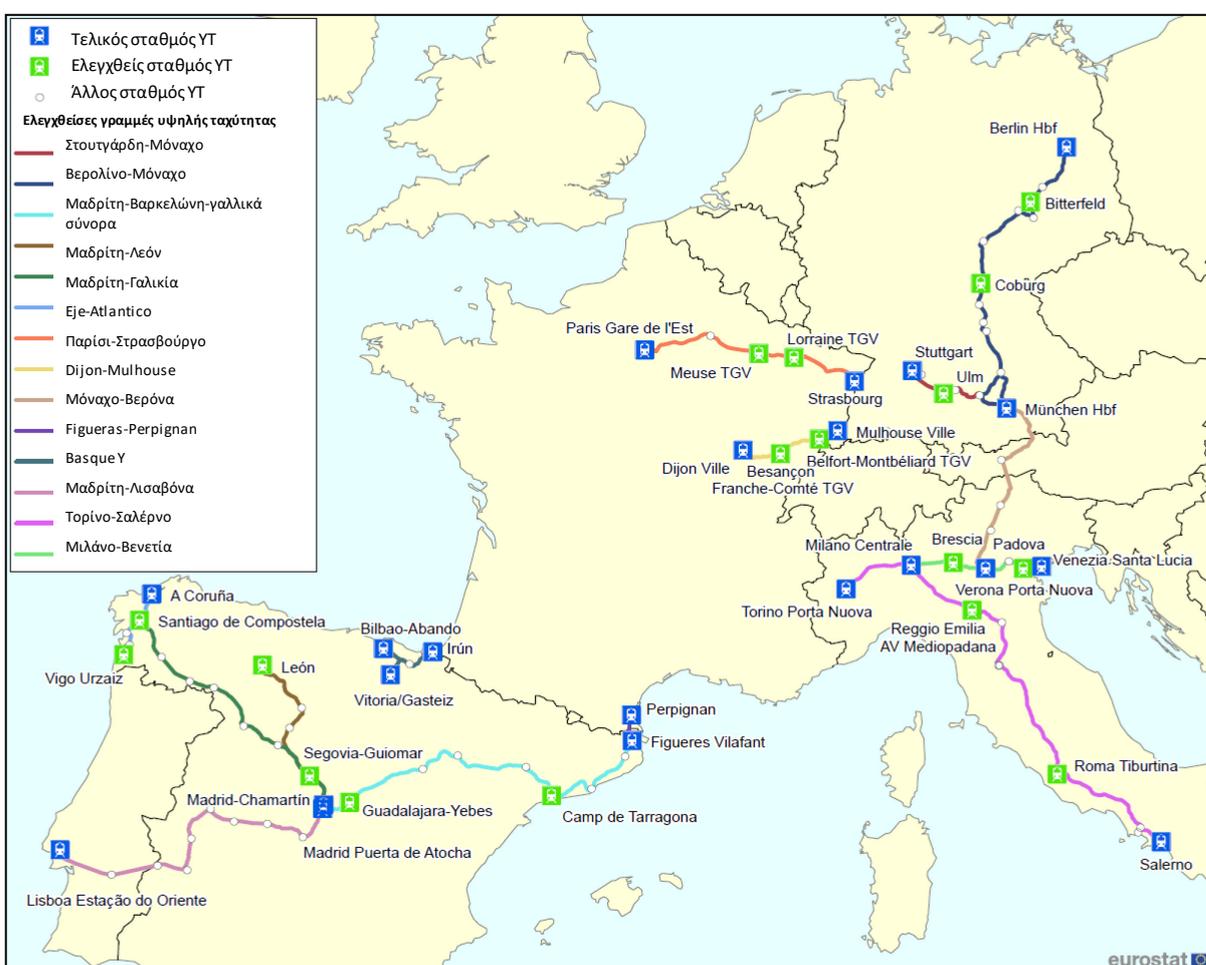
¹⁴ Πανεπιστήμιο Αμβέρσας.

¹⁵ Εταιρεία Advito.

¹⁶ Πηγή: Eurostat, πληθυσμός 512 εκατομμυρίων κατοίκων στην ΕΕ το 2017: <http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/>.

γραμμές υψηλής ταχύτητας. Λόγω του μεγέθους τους, ελέγξαμε τέσσερις γραμμές υψηλής ταχύτητας στην Ισπανία και από δύο γραμμές στη Γερμανία, την Ιταλία και τη Γαλλία. Αξιολογήσαμε επίσης τέσσερα διασυνοριακά έργα: τις συνδέσεις μεταξύ Μονάχου και Βερόνας, Ισπανίας και Γαλλίας (τόσο στην πλευρά του Ατλαντικού όσο και της Μεσογείου) και Ισπανίας και Πορτογαλίας (γράφημα 4).

Γράφημα 4 - Επισκόπηση ελεγχθεισών γραμμών (10 γραμμές υψηλής ταχύτητας, τέσσερις διασυνοριακές συνδέσεις)



Πηγή: ΕΕΣ και Eurostat.

18. Χρησιμοποιώντας τις γραμμές υψηλής ταχύτητας ως βάση για τον έλεγχό μας, μπορέσαμε να αξιολογήσουμε περισσότερα από 5 000 χιλιόμετρα γραμμών, είτε ολοκληρωμένων, είτε υπό κατασκευή είτε υπό σχεδιασμό (για λεπτομερή επισκόπηση του μήκους των ελεγχθεισών γραμμών, βλέπε πίνακα 4). Κατ' αυτόν τον τρόπο, καλύψαμε άνω

του 50 % των σιδηροδρομικών γραμμών υψηλής ταχύτητας σε λειτουργία ή υπό κατασκευή στην ΕΕ.

19. Αναλύσαμε επίσης 30 συγχρηματοδοτηθέντα από την ΕΕ έργα στις εν λόγω γραμμές υψηλής ταχύτητας (τα μεγαλύτερα έργα στο πλαίσιο κάθε τρόπου διαχείρισης). Το συνολικό προτεινόμενο κόστος των 30 ελεγχθέντων έργων ήταν 41,56 δισεκατομμύρια ευρώ. Το ύψος των επιχορηγήσεων της ΕΕ στα ελεγχθέντα έργα ανήλθε σε 6,18 δισεκατομμύρια ευρώ, εκ των οποίων 3,64 δισεκατομμύρια ευρώ είχαν καταβληθεί κατά τον χρόνο του ελέγχου και 967 εκατομμύρια ευρώ είχαν αποδεσμευτεί (**πίνακας 1**).

Πίνακας 1- Επισκόπηση βασικών χρηματοοικονομικών δεδομένων όσον αφορά τα ελεγχθέντα έργα

Τοποθεσία των έργων σιδηροδρόμου υψηλής ταχύτητας	Συνολικό κόστος των ελεγχθέντων έργων (εκατ. ευρώ)	Επιλέξιμες δαπάνες ελεγχθέντων έργων (εκατ. ευρώ)	Χορηγηθείσα συνεισφορά της ΕΕ (εκατ. ευρώ)	Αποδεσμευμένη χρηματοδότηση της ΕΕ (εκατ. ευρώ)
Γερμανία	8 074,8	3 006,5	540,4	6,3
Ισπανία	2 830,7	2 305,3	1 729,9	10,8
Διασυνοριακό τμήμα	19 505,2	8 534,3	2 968,2	894,9
Γαλλία	3 693,4	2 840,1	277,7	2,2
Ιταλία	6 646,0	1 957,5	540,1	53,1
Πορτογαλία	814,7	315,4	127,7	—
Σύνολο	41 564,8	18 959,1	6 184,0	967,3

Πηγή: ΕΕΣ. Τα διασυνοριακά έργα καταχωρίζονται υπό τον κωδικό χώρας «ΕΕ».

20. Οι σχετικές με τα έργα δαπάνες που ελέγξαμε κάλυψαν 2 100 χιλιόμετρα διαφορετικών ειδών σιδηροδρομικών υποδομών υψηλής ταχύτητας (κλίνες έρματος, σήραγγες, οδογέφυρες και κοιλαδογέφυρες). Μη συμπεριλαμβανομένων των έργων του διασυνοριακού τμήματος της γραμμής Μόναχο-Βερόνα, ο έλεγχος έργων που διενεργήσαμε κάλυψε το 45 % του συνολικού μήκους των γραμμών υψηλής ταχύτητας στα κράτη μέλη που επισκεφθήκαμε. Πλήρης κατάλογος των ελεγχθέντων έργων, καθώς και οι βασικές παρατηρήσεις και διαπιστώσεις της ανάλυσής μας όσον αφορά την επίτευξη των εκροών, των αποτελεσμάτων και των στόχων των έργων παρουσιάζονται στο **παράρτημα III**.

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

Οι συγχρηματοδοτούμενες από την ΕΕ επενδύσεις σε σιδηροδρόμους υψηλής ταχύτητας μπορούν να είναι επωφελείς, αλλά δεν υπάρχει άρτια στρατηγική προσέγγιση για ολόκληρη την ΕΕ

Οι σιδηρόδρομοι υψηλής ταχύτητας αποτελούν επωφελή τρόπο μεταφοράς ο οποίος συμβάλλει στην επίτευξη των στόχων βιώσιμης κινητικότητας της ΕΕ

21. Οι επενδύσεις σε σιδηροδρομικές υποδομές και μεταφορές υψηλής ταχύτητας ωφελούν σημαντικά την κοινωνία στο σύνολό της, καθώς παρέχουν στους επιβάτες εξοικονόμηση χρόνου, υψηλά επίπεδα ασφάλειας, προστασία και άνεση επί των αμαξοστοιχιών. Απελευθερώνουν δυναμικότητα σε κορεσμένα οδικά δίκτυα και δίκτυα συμβατικών σιδηροδρόμων καθώς και σε αερολιμένες. Οι σιδηρόδρομοι υψηλής ταχύτητας μπορούν επίσης να ενισχύσουν τον κοινωνικοοικονομικό δυναμισμό, καθώς και να συμβάλουν στην αναβάθμιση υποβαθμισμένων αστικών περιοχών, που βρίσκονται κοντά σε σταθμούς.

22. Διάφοροι οργανισμοί¹⁷ κατέληξαν στο συμπέρασμα ότι, παρόλο που δεν έχουν μόνο θετικές πτυχές¹⁸, οι σιδηρόδρομοι υψηλής ταχύτητας συνεπάγονται και περιβαλλοντικά οφέλη, δεδομένου ότι οι αμαξοστοιχίες έχουν χαμηλότερο αποτύπωμα άνθρακα από ό,τι οι περισσότεροι άλλοι τρόποι μεταφοράς.

¹⁷ Π.χ. ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος και η UIC.

¹⁸ Οι εκπομπές CO₂ εξαρτώνται από την προέλευση της χρησιμοποιούμενης ηλεκτρικής ενέργειας, τα ποσοστά πληρότητας των αμαξοστοιχιών και το κατά πόσον επιτυγχάνεται σημαντική μείωση της κυκλοφορίας στις οδικές και αεροπορικές μεταφορές. Για την αντιστάθμιση της ρύπανσης που προκαλείται από την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας η οποία καταναλώνεται σε αμαξοστοιχίες υψηλής ταχύτητας, εκτός από την επίτευξη υψηλού συντελεστή πληρότητας στους ΣΥΤ, πρέπει να προσελκυστεί σημαντικός αριθμός επιβατών από άλλους τρόπους μεταφοράς. Επιπλέον, πολλές γραμμές υψηλής ταχύτητας (ΓΥΤ) απαιτούν την παύση της καλλιέργειας εκτάσεων γης. Ενδέχεται να διασχίζουν περιοχές περιβαλλοντικής αξίας, στις οποίες η σιδηρογραμμή θα λειτουργεί ως φραγμός, να παράγουν θόρυβο και να είναι αντιαισθητικές, και ενδέχεται να απαιτηθούν δεκαετίες λειτουργίας για να αντισταθμιστεί ο τεράστιος όγκος εκπομπών που προκαλεί η κατασκευή ΓΥΤ.

Οι εξουσίες της Επιτροπής είναι περιορισμένες και το σχέδιό της για τον τριπλασιασμό του μήκους του σιδηροδρομικού δικτύου υψηλής ταχύτητας είναι απίθανο να επιτευχθεί

23. Το τρέχον μακροπρόθεσμο σχέδιο της Επιτροπής, το οποίο περιγράφεται στη Λευκή Βίβλο του 2011 και τον κανονισμό για τον μηχανισμό «Συνδέοντας την Ευρώπη» (αιτιολογική σκέψη 11), περί τριπλασιασμού των σιδηροδρομικών γραμμών υψηλής ταχύτητας στην ΕΕ έως το 2030 (από 9 700 χιλιόμετρα το 2008¹⁹ σε 30 750 χιλιόμετρα έως το 2030) δεν υποστηρίζεται από αξιόπιστη ανάλυση. Λαμβανομένης υπόψη της κατάστασης του χρέους των εθνικών δημόσιων οικονομικών (οι κυβερνήσεις των κρατών μελών είναι οι κύριοι επενδυτές), της περιορισμένης απόδοσης της συγκεκριμένης δημόσιας επένδυσης και του χρόνου που απαιτείται στην πράξη για την ολοκλήρωση μιας επένδυσης σε σιδηροδρόμους υψηλής ταχύτητας, ο στόχος του τριπλασιασμού του σιδηροδρομικού δικτύου υψηλής ταχύτητας είναι πολύ πιθανό να μην επιτευχθεί.

24. Από το ελεγκτικό έργο μας προκύπτει ότι ο μέσος χρόνος από την έναρξη των έργων έως την έναρξη λειτουργίας είναι περίπου 16 έτη (πίνακας 2), ακόμη και χωρίς να ληφθεί υπόψη ο χρόνος που απαιτείται για τον προκαταρκτικό σχεδιασμό. Αυτό αληθεύει ακόμη και όταν δεν λαμβάνονται υπόψη τα έργα που απαιτούν μακροχρόνιες εργασίες κατασκευής σιδηροδρόμων, όπως η βασική σήραγγα Brenner στο τμήμα Μόναχο-Βερόνα.

¹⁹ Υπάρχουν αμφιβολίες για τον αριθμό αυτό που αναφέρεται στη Λευκή Βίβλο του 2011, καθώς τα στοιχεία μας υποδεικνύουν ότι μόνο 9 067 χιλιόμετρα ΓΥΤ ήταν διαθέσιμα στο τέλος του 2017.

Πίνακας 2 - Εκτίμηση χρόνου από τον σχεδιασμό έως τη λειτουργία

Ελεγχθείσες σιδηροδρομικές γραμμές υψηλής ταχύτητας και τμήμα Μόναχο-Βερόνα	Έναρξη σχεδιασμού	Έναρξη εργασιών	Έναρξη λειτουργίας*	Έτη από τον σχεδιασμό	Διάρκεια εργασιών σε έτη
Βερολίνο - Μόναχο	1991	1996	2017**	26	21
Στουτγάρδη - Μόναχο	1995	2010	2025*	30	15
Ρήνος-Ροδανός	1992	2006	2011	19	5
LGV Est Européenne	1992	2002	2016	24	14
Μαδρίτη - Βαρκελώνη - γαλλικά σύνορα	1988	1997	2013	25	16
Eje Atlántico	1998	2001	2015	17	14
Μαδρίτη - Λεόν	1998	2001	2015	17	14
Μαδρίτη - Γαλικία	1998	2001	2019*	21	18
Μιλάνο - Βενετία	1995	2003	2028*	33	25
Τορίνο - Σαλέρνο	1987	1994	2009	22	15
Μόναχο - Βερόνα	1986	2003	2040*	54	37

* Αναμενόμενη.

** 52 χλμ. όχι πριν από το 2018

Πηγή: ΕΕΣ.

25. Ο κανονισμός για τα ΔΕΔ-Μ καθορίζει τις βασικές υποδομές που πρέπει να κατασκευάσει η Ευρώπη για να υποστηρίξει τους στόχους βιώσιμης κινητικότητας της ΕΕ. Περιγράφει τις επενδύσεις σε μεταφορές που πρέπει να έχουν υλοποιηθεί έως το 2030 (το κεντρικό δίκτυο) και αυτές που πρέπει να έχουν υλοποιηθεί έως το 2050 (το ολοκληρωμένο δίκτυο). Η Επιτροπή εκτίμησε ότι, για την ολοκλήρωση του κεντρικού δικτύου θα απαιτηθούν 500 δισεκατομμύρια ευρώ, ενώ απαιτείται 1,5 τρισεκατομμύριο ευρώ για το ολοκληρωμένο δίκτυο²⁰.

26. Η Επιτροπή δεν έχει λόγο στη λήψη αποφάσεων και δεν διαθέτει νομικά μέσα ούτε εξουσίες για να υποχρεώσει τα κράτη μέλη να τηρήσουν τις δεσμεύσεις που ανέλαβαν σχετικά με την κατασκευή των γραμμών υψηλής ταχύτητας οι οποίες είναι αναγκαίες για

²⁰ Πηγή: Ευρωπαϊκή Επιτροπή, «Delivering TEN-T Facts & figures», Σεπτέμβριος του 2017, και συμπεράσματα του Συμβουλίου για την πρόοδο σχετικά με την υλοποίηση του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) και τον μηχανισμό «Συνδέοντας την Ευρώπη» για τις μεταφορές, 15425/17, 5 Δεκεμβρίου 2017.

την ολοκλήρωση του κεντρικού δικτύου. Εξάλλου, δεν διαδραματίζει κανέναν ρόλο στις αποφάσεις σχετικά με τις διασυνοριακές συνδέσεις μεταξύ δύο ή περισσότερων κρατών μελών, καθώς ο κανονισμός για τον μηχανισμό «Συνδέοντας την Ευρώπη» και ο κανονισμός για τα ΔΕΔ-Μ²¹ δεν παρέχουν στην Επιτροπή τη δυνατότητα να επιβάλει τις καθορισθείσες προτεραιότητες της ΕΕ.

Τα κράτη μέλη σχεδιάζουν τα εθνικά τους δίκτυα και λαμβάνουν αποφάσεις σχετικά με αυτά, με αποτέλεσμα ένα ανομοιογενές σύνολο εθνικών δικτύων υψηλής ταχύτητας με ελλειπείς συνδέσεις

Οι διεθνικοί διάδρομοι της ΕΕ δεν αποτελούν προτεραιότητα

27. Μολονότι ο κανονισμός για τα ΔΕΔ-Μ περιγράφει στα παραρτήματά του τις τοποθεσίες στις οποίες πρέπει να κατασκευαστούν οι γραμμές υψηλής ταχύτητας, τα κράτη μέλη αποφασίζουν τα ίδια εάν και πότε ακριβώς θα πραγματοποιηθεί αυτό. Αυτά χορηγούν επίσης το μεγαλύτερο μέρος της απαιτούμενης χρηματοδότησης και είναι αποκλειστικά υπεύθυνα για την εκτέλεση όλων των αναγκαίων βημάτων (μελέτες, άδειες, δημόσιες συμβάσεις και παρακολούθηση καθώς και επίβλεψη όλων των εμπλεκόμενων μερών). Στο **παράρτημα IV** παρατίθενται βασικοί δείκτες επιδόσεων για επιλεγμένα κράτη στα οποία πραγματοποιήθηκε επίσκεψη, οι οποίοι αναδεικνύουν τα διαφορετικά χαρακτηριστικά των εθνικών δικτύων τους. Σύμφωνα με τους δείκτες αυτούς, η Γαλλία κατέχει την πρώτη θέση όσον αφορά τη χρήση γραμμών υψηλής ταχύτητας (επιβατοχιλιόμετρα κατά κεφαλήν και επιβατοχιλιόμετρα ανά χιλιόμετρο γραμμών υψηλής ταχύτητας), η Ισπανία έχει το υψηλότερο κατά κεφαλήν κόστος κατασκευής (1 159 ευρώ) και την υψηλότερη κατά κεφαλήν συγχρηματοδότηση από την ΕΕ για σιδηροδρόμους υψηλής ταχύτητας (305 ευρώ) και η Ιταλία έχει το υψηλότερο κατά κεφαλήν κόστος κατασκευής ανά χιλιόμετρο (0,46 ευρώ).

²¹ Άρθρο 22 του κανονισμού για τον μηχανισμό «Συνδέοντας την Ευρώπη» και άρθρο 38, παράγραφος 3, του κανονισμού για τα ΔΕΔ-Μ.

28. Στο εσωτερικό ενός κράτους μέλους, πολλοί φορείς διαδραματίζουν κάποιο ρόλο, και διάφοροι παράγοντες και παράμετροι έχουν ιδιαίτερη σημασία για την εξέλιξη της κατασκευής σύμφωνα με τον αρχικό σχεδιασμό. Για παράδειγμα:

- i) Στόχος του έργου «Eurocarail» ήταν η σύνδεση των Βρυξελλών, του Λουξεμβούργου και του Στρασβούργου με σιδηρόδρομο υψηλής ταχύτητας, ο οποίος θα συνέδεε το Λουξεμβούργο με τις Βρυξέλλες σε 90 λεπτά. Στη σύνοδό του τον Δεκέμβριο του 1994 στο Έσσεν, το Συμβούλιο περιέλαβε το συγκεκριμένο έργο στις 30 «κορυφαίες προτεραιότητες» κατασκευής (οι εργασίες επρόκειτο να ξεκινήσουν το αργότερο το 2010 και να ολοκληρωθούν έως το 2020). Ωστόσο, ήδη το 2004 κανένα από τα επιμέρους κράτη μέλη δεν θεωρούσε πλέον το συγκεκριμένο έργο εθνική προτεραιότητα. Παρότι η ΕΕ χορήγησε 96,5 εκατομμύρια ευρώ για την αναβάθμιση της συμβατικής γραμμής, ο χρόνος της διαδρομής από τις Βρυξέλλες στο Λουξεμβούργο είναι επί του παρόντος 3 ώρες και 17 λεπτά. Ο χρόνος αυτός είναι υπερδιπλάσιος του στόχου που τέθηκε το 2003 και είναι μεγαλύτερος κατά μία σχεδόν ώρα από ό,τι το 1980, όταν η ίδια απόσταση καλυπτόταν σε 2 ώρες και 26 λεπτά. Ως εκ τούτου, πολλοί δυνητικοί επιβάτες μετακινούνται απλώς οδικώς.
- ii) Η Ισπανία επένδυσε σε νέο σιδηροδρομικό δίκτυο υψηλής ταχύτητας. Προκειμένου να τη στηρίξει στην προσπάθεια αυτή, η ΕΕ έχει επενδύσει, ήδη από το 1994, περισσότερα από 14 δισεκατομμύρια ευρώ σε γραμμές υψηλής ταχύτητας στην Ισπανία. Οι αμαξοστοιχίες στην Ισπανία χρησιμοποιούσαν παραδοσιακά μεγαλύτερο εύρος σιδηροτροχιών από ό,τι η υπόλοιπη Ευρώπη, αλλά το ισπανικό δίκτυο υψηλής ταχύτητας χρησιμοποιεί, ως επί το πλείστον, το τυποποιημένο εύρος σιδηροτροχιών που απαντά στην υπόλοιπη ΕΕ. Ωστόσο, σε τρεις από τις ελεγχθείσες γραμμές (Eje Atlántico, μέρος της γραμμής υψηλής ταχύτητας Μαδρίτη – Γαλικία και γραμμή υψηλής ταχύτητας Μαδρίτη – Extremadura) εξακολουθεί να χρησιμοποιείται το παραδοσιακό μεγαλύτερο εύρος σιδηροτροχιών. Αυτό έχει αντίκτυπο στις επιδόσεις: η μέγιστη ταχύτητα λειτουργίας περιορίζεται σε 250 χλμ./ώρα (πολύ κατώτερη της μέγιστης ταχύτητας λειτουργίας των 300 χλμ./ώρα για μεταφορές υψηλής ταχύτητας στην Ισπανία), οι

δε υπηρεσίες παρέχονται είτε από τροχαίο υλικό με μεγαλύτερο εύρος σιδηροτροχιών είτε από ειδικές αμαξοστοιχίες μεταβλητού εύρους σιδηροτροχιών. Οι αμαξοστοιχίες αυτές χρειάζονται «συστήματα μετατροπής του εύρους σιδηροτροχιών»: τον Ιανουάριο του 2017 υπήρχαν στην Ισπανία 20 τέτοια συστήματα μετατροπής του εύρους σιδηροτροχιών. Τα εν λόγω συστήματα μετατροπής του εύρους σιδηροτροχιών κοστίζουν έως οκτώ εκατομμύρια ευρώ έκαστο και η ΕΕ χορήγησε 5,4 εκατομμύρια ευρώ υπό μορφή συγχρηματοδότησης για τη στήριξη της κατασκευής τους.

29. Παρότι έχουν υπογραφεί διεθνείς συμφωνίες για την επιβεβαίωση της πολιτικής βούλησης δημιουργίας συνδέσεων και παρότι παρέχεται κίνητρο υπό μορφή συγχρηματοδότησης κατά 40 % στο πλαίσιο του κανονισμού για τον μηχανισμό «Συνδέοντας την Ευρώπη», τα κράτη μέλη δεν κατασκευάζουν γραμμές υψηλής ταχύτητας εάν αυτές δεν θεωρούνται εθνική προτεραιότητα, ακόμη και αν μια τέτοια γραμμή βρίσκεται σε διεθνικό διάδρομο και συμπληρώνει το κεντρικό δίκτυο. Η παρατήρηση αυτή επιβεβαιώθηκε στην έκθεση της Επιτροπής σχετικά με την ενδιάμεση αξιολόγηση του μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη»²².

30. Αυτό περιορίζει την προστιθέμενη αξία της ΕΕ που δημιουργεί η ενωσιακή συγχρηματοδότηση, καθώς οι διασυνοριακές συνδέσεις δημιουργούν την υψηλότερη προστιθέμενη αξία της ΕΕ. Επιπλέον, η απουσία ή η μη έγκαιρη κατασκευή συνδέσμων μπορεί να συνεπάγεται υψηλό κόστος για την κοινωνία²³.

²² «Οι εθνικοί προϋπολογισμοί ποτέ δεν θα δώσουν αρκούντως υψηλή προτεραιότητα σε διασυνοριακές επενδύσεις στις οποίες ενέχονται πολλές χώρες προκειμένου να εξοπλίσουν την ενιαία αγορά με τις υποδομές που έχει ανάγκη.» Πηγή: Έκθεση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών για την ενδιάμεση αξιολόγηση του μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη», SWD(2018) 44 final, COM(2018) 66 final της 14.2.2018, σ. 6.

²³ Σε μελέτη του 2015 με τίτλο «Cost of non-completion of the TEN-T» επισημαίνεται ότι το «τίμημα» που θα καταβάλει η οικονομία της ΕΕ για τη μη ολοκλήρωση των ΔΕΔ-Μ θα είναι η απώλεια δυναμικού ανάπτυξης του ΑΕγχΠ κατά 1,8 % και η μη δημιουργία 10 εκατομμυρίων ανθρωποετών σε θέσεις εργασίας, εάν τα κράτη μέλη και άλλοι ενδιαφερόμενοι δεν υλοποιήσουν εμπρόθεσμα το κεντρικό δίκτυο, το οποίο αποτελεί το κεντρικό στοιχείο της νέας πολιτικής για τα ΔΕΔ-Μ. Πηγή: Fraunhofer ISI, Τελική έκθεση της 15.6.2015, σ. 14

Η Επιτροπή δεν διαθέτει καμία εξουσία επιβολής της εκτέλεσης των διασυνοριακών έργων

31. Τα μεγάλα διασυνοριακά έργα σιδηροδρόμων υψηλής ταχύτητας απαιτούν ιδιαίτερη προσοχή εκ μέρους της ΕΕ. Απαιτούν τον στενό συντονισμό των εργασιών, ώστε οι εκροές των έργων να είναι έτοιμες για χρήση σε παρόμοιο χρόνο, καθώς και να συνδέονται με τα εθνικά δίκτυα σε αμφότερες τις πλευρές των συνόρων.

32. Επί του παρόντος, η Επιτροπή δεν διαθέτει τα αναγκαία μέσα αποτελεσματικής παρέμβασης, στην περίπτωση που καθυστερήσεις στη μια πλευρά των συνόρων παρεμποδίζουν την εμπρόθεσμη χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής υψηλής ταχύτητας που κατασκευάστηκε στην άλλη πλευρά των συνόρων. Επιπλέον, οι δυνατότητες όλων των ενδιαφερόμενων μερών να αντιταχθούν στις εργασίες είναι πολλές και μπορούν να προκαλέσουν καθυστερήσεις ή ακόμη και να διακόψουν έργα τα οποία είχαν συμφωνηθεί προηγουμένως.

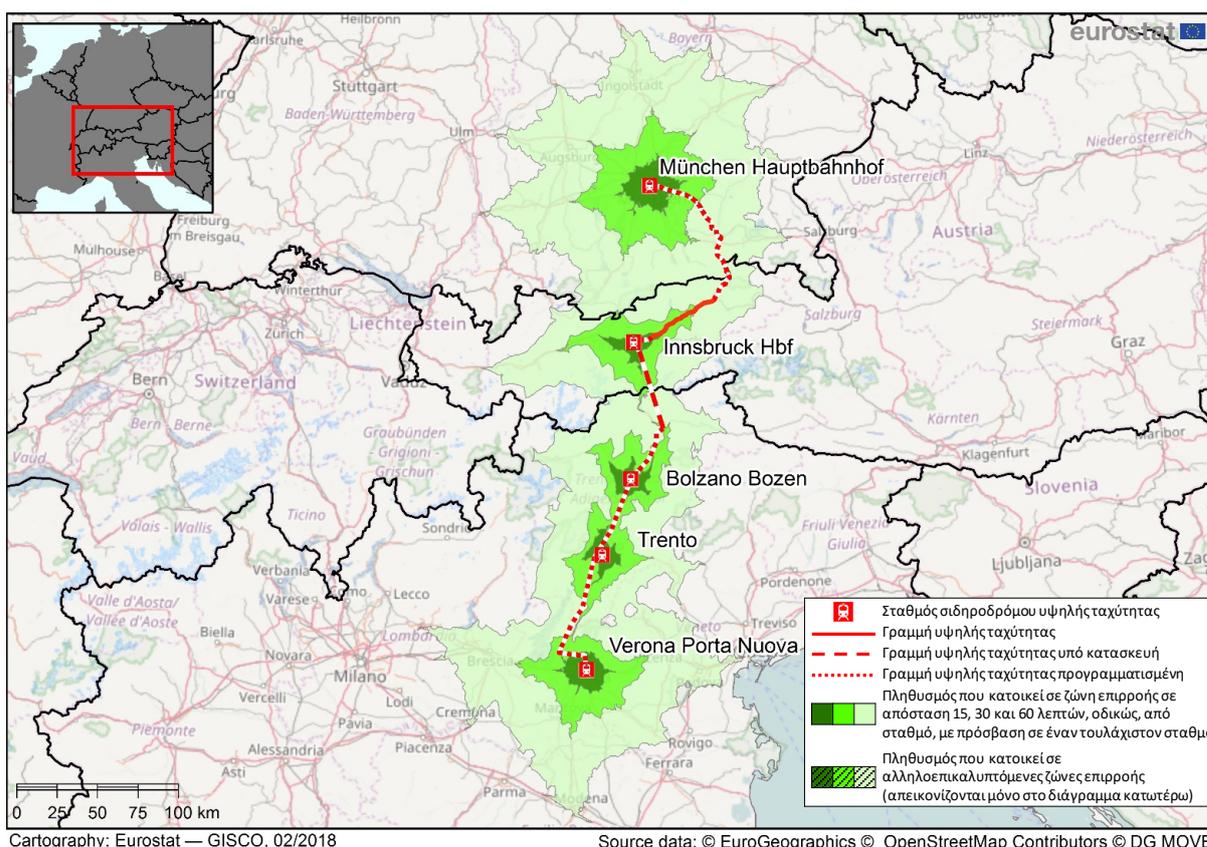
33. Καταγράφηκαν αρκετά παραδείγματα στα οποία οι εκροές που δημιουργήθηκαν σε ένα κράτος μέλος δεν θα είναι αποτελεσματικές για τουλάχιστον δύο ακόμη δεκαετίες, επειδή δεν ολοκληρώθηκαν οι εργασίες σε γειτονικό κράτος μέλος (βλέπε πλαίσιο 1).

Πλαίσιο 1 – Ελλιπής σύνδεση εθνικών δικτύων και ο σχετικός αντίκτυπος

1. Τμήμα Μόναχο-Βερολίνο και βασική σήραγγα Brenner (BBT): οι αποκλίσεις στις κατασκευαστικές προτεραιότητες και στα χρονοδιαγράμματα μεταξύ Αυστρίας, Ιταλίας και Γερμανίας είχαν ως αποτέλεσμα ανομοιογενές σύνολο διαφορετικών δυναμικοτήτων και τη δημιουργία δυνητικών σημείων συμφόρησης στον διάδρομο Σκανδιναβία- Μεσόγειος τουλάχιστον έως το 2040.

Για τη μείωση του αριθμού των φορτηγών που διασχίζουν καθημερινά τις Άλπεις, η ΕΕ επενδύει ήδη από το 1986 στη BBT, μέρος του τμήματος «Μόναχο – Βερόνα»²⁴. Η Αυστρία και η Ιταλία κατασκευάζουν τη σήραγγα με συγχρηματοδότηση ύψους 1,58 δισεκατομμυρίων ευρώ από την ΕΕ.

²⁴ Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE - Asse Ferroviario Monaco – Verona- Elaborazione tecnica del progetto, Rapporto 2002· Eisenbahnachse München – Verona - Technische Aufbereitung, 2002.



Πηγή: ΕΕΣ και Eurostat.

Οι εργασίες της σήραγγας στην Αυστρία και την Ιταλία θα ολοκληρωθούν έως το 2027, αλλά η κατασκευαστική δραστηριότητα είναι περιορισμένη στη βόρεια οδό εισόδου, η οποία βρίσκεται ως επί το πλείστον στη Γερμανία. Η οδός δεν έχει καν σχεδιαστεί ακόμη και δεν πρόκειται να ολοκληρωθεί πριν από το 2035 (Αυστρία) ή ακόμη και το 2040 (Γερμανία). Εν αντιθέσει προς την Αυστρία και την Ιταλία, η Γερμανία δεν ενδιαφέρεται ιδιαίτερα για προορισμούς όπως το Ίνσμπουργκ ή η Βερόνα, οι οποίοι δεν διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο για τη Γερμανία στην καθημερινή κυκλοφορία από και προς την εργασία. Ως εκ τούτου, η κατασκευή της βόρειας οδού εισόδου δεν αποτελεί προτεραιότητα στη Γερμανία, παρότι η οδός υποστηρίζει τον στόχο της δημιουργίας κεντρικού δικτύου έως το 2030. Αυτό σημαίνει ότι θα περάσουν περισσότερα από πενήντα χρόνια προτού χρησιμοποιηθούν πραγματικά οι επενδύσεις, καθώς και ότι ποσό άνω του 1,5 δισεκατομμυρίου ευρώ θεωρείται σε μεγάλο βαθμό αναποτελεσματικό επί περισσότερα από είκοσι χρόνια.

2. Σύνδεση Πορτογαλίας-Ισπανίας (Extremadura)

Σχεδιάστηκε σιδηροδρομική σύνδεση υψηλής ταχύτητας μεταξύ Λισαβόνας και Μαδρίτης. Ωστόσο, η ιδέα θεωρήθηκε υπερβολικά δαπανηρή σε περίοδο υψηλού δημόσιου χρέους. Παρά τη συγχρηματοδότηση από την ΕΕ, ύψους 43 εκατομμυρίων ευρώ, η οποία καταβλήθηκε ήδη στην

Πορτογαλία για μελέτες και προπαρασκευαστικές εργασίες, δεν υπάρχει διασυνοριακή σιδηροδρομική σύνδεση υψηλής ταχύτητας. Η γραμμή συμβατικού σιδηροδρόμου σταματά στο Enora. Κατά τον χρόνο του ελέγχου, οι εργασίες στην πορτογαλική πλευρά είχαν αρχίσει, ενώ οι εργασίες στη γραμμή υψηλής ταχύτητας στην πλευρά της Ισπανίας σταματούσαν σε απόσταση περίπου έξι χιλιομέτρων από τα σύνορα, όπως υποδεικνύει το βέλος στην εικόνα 1.

Εικόνα 1 - Απουσία συνδέσμου στη διέλευση των συνόρων στη γραμμή υψηλής ταχύτητας Μαδρίτη-Λισαβόνα



Πηγή: © Ferropedia, Inserco ingenieros.

34. Παρότι το πλαίσιο πολιτικής ήταν σαφώς προσανατολισμένο στην ολοκλήρωση του κεντρικού δικτύου έως το 2030²⁵, απομένουν ακόμη πολλές αδυναμίες πολιτικής οι οποίες πρέπει να αντιμετωπιστούν. Για παράδειγμα, κατά την αξιολόγηση των διασυνοριακών έργων για τη βασική σήραγγα Brenner (BBT), διαπιστώσαμε τα εξής.

- i) Οι δημόσιες συμβάσεις αποτελούν μείζον ζήτημα για τα διασυνοριακά έργα ΔΕΔ-Μ: δεν υπάρχουν κατευθυντήριες οδηγίες σχετικά με τους τρόπους μείωσης των εγγενών διαδικαστικών κινδύνων· δεν υπάρχει ενιαίο νομικό πλαίσιο για τα διασυνοριακά έργα· τα έγγραφα των διαγωνισμών, οι συμβάσεις και τα λογιστικά

²⁵ Άρθρο 38, παράγραφος 3, του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013.

συστήματα διαφέρουν, μεταξύ άλλων ως προς τη γλώσσα, για τις εργασίες στο αυστριακό και το ιταλικό έδαφος· τέλος οι διαδικασίες επίλυσης διαφορών διαφέρουν.

- ii) Δεν υπάρχουν απλουστευμένες διαδικασίες για τη διευκόλυνση και την επιτάχυνση της υλοποίησης (π.χ. «υπηρεσίες μίας στάσης», όπως ήδη πρότεινε το ΕΕΣ στην ειδική έκθεση αριθ. 23/2016²⁶)· δεν υπάρχει ενιαίος φορέας για τον εξορθολογισμό των διατυπώσεων στις δύο πλευρές των συνόρων (π.χ. ενδέχεται να εφαρμόζεται διαφορετική περιβαλλοντική νομοθεσία στην κατασκευή σιδηροδρόμων, η δε νομική απόκριση στις αξιώσεις των ενδιαφερόμενων μερών μπορεί να διαφέρει).

35. Καθώς οι περισσότερες από τις κατασκευές αυτές υποστηρίζονται από διεθνείς συμφωνίες μεταξύ των ενδιαφερόμενων κρατών μελών και της ΕΕ και δεδομένου ότι οι γραμμές υψηλής ταχύτητας βρίσκονται σε διεθνείς διαδρόμους, η πρόοδος των εργασιών τελεί υπό την επίβλεψη συντονιστών της ΕΕ σε επίπεδο διαδρόμου και εξετάζεται στο εκάστοτε «φόρουμ διαδρόμου». Οι συντονιστές αυτοί μπορούν να έχουν πολύ καλή άποψη των στοιχείων που λειτουργούν θετικά, ή αρνητικά, σε ένα διάδρομο (και υποβάλλουν τακτικά εκθέσεις σχετικά με τις αναγκαίες αλλαγές²⁷), αλλά δεν έχουν, ούτε αυτοί, νομικές εξουσίες.

36. Επιπλέον της έλλειψης συντονισμού στη διασυνοριακή υλοποίηση, ελλείψεις παρατηρούνται και σε ορισμένες άλλες πτυχές: i) δεν υπάρχουν «ενιαίοι φορείς διαδρόμου» για την παρακολούθηση των αποτελεσμάτων και του αντικτύπου σε μακροπρόθεσμη βάση για μελλοντικές επενδύσεις σε σιδηροδρόμους υψηλής ταχύτητας· ii) δεν προβλέπεται παραγραφή, ώστε να περιορίζονται το πλήθος και η διάρκεια των δικαστικών ή διοικητικών διαδικασιών, και δεν υπάρχει ενιαίος φορέας για την εξέταση προσφυγών· και iii) η αξιολόγηση της πρόοδου των εργασιών στον διάδρομο στηρίζεται σε

²⁶ Ειδική έκθεση αριθ. 23/2016 «Θαλάσσιες μεταφορές στην ΕΕ: πλέοντας χωρίς πυξίδα – εν πολλοίς αναποτελεσματικές και μη βιώσιμες επενδύσεις». Βλέπε ιδίως σύσταση 2, υπό α).

²⁷ Π.χ. σε τακτικές «κοινές εκθέσεις προόδου».

κοινούς βασικούς δείκτες επιδόσεων οι οποίοι βασίζονται στις εκροές²⁸. Όπως ήδη υποστήριξε το Συνέδριο στην ειδική έκθεσή του για τις θαλάσσιες μεταφορές²⁹, η παρακολούθηση του έργου από τον INEA επικεντρώνεται στην κατασκευή καθεαυτήν (εκροές) και δεν καλύπτει ούτε τα αποτελέσματα ούτε τη χρήση των γραμμών. Ως εκ τούτου, τα αποτελέσματα και ο αντίκτυπος δεν αξιολογούνται, και κανένας ενιαίος φορέας δεν γνωρίζει αν τα συγχρηματοδοτούμενα από την ΕΕ έργα στους διαδρόμους του κεντρικού δικτύου πέτυχαν οποιουσδήποτε βασισμένους σε αποτελέσματα στόχους.

Η λήψη αποφάσεων δεν στηρίζεται σε αξιόπιστες αναλύσεις κόστους-οφέλους

Δεν απαιτείται παντού «πολύ υψηλή ταχύτητα»

37. Οι σιδηροδρομικές υποδομές υψηλής ταχύτητας είναι δαπανηρές: κατά μέσο όρο, οι γραμμές που ελέγξαμε κοστίζουν 25 εκατομμύρια ευρώ ανά χιλιόμετρο (μη λαμβανομένων υπόψη των πιο δαπανηρών έργων που περιλαμβάνουν σήραγγες), με το συνολικό κόστος για τη ΒΒΤ να ανέρχεται σε 145 εκατομμύρια ευρώ ανά χιλιόμετρο. Το κόστος αυξάνεται με την πάροδο του χρόνου: για τις πιο πρόσφατες κατασκευές (Μιλάνο-Βενετία και Στουτγάρδη-Μόναχο) προκύπτουν αξίες άνω των 40 εκατομμυρίων ευρώ ανά χιλιόμετρο, λόγω της έλλειψης γης, της διέλευσης από αστικούς κόμβους, των οδογεφυρών και της εκτενούς κατασκευής σηράγγων. Ωστόσο, το κόστος θα μπορούσε να είναι χαμηλότερο, και τούτο με ελάχιστο αντίκτυπο στις σιδηροδρομικές μεταφορές.

38. Είναι πρόδηλο ότι οι υψηλές ταχύτητες αποτελούν σημαντικό χαρακτηριστικό των σιδηροδρόμων υψηλής ταχύτητας³⁰: είναι ο παράγοντας ο οποίος παρέχει στους σιδηροδρόμους υψηλής ταχύτητας τη δυνατότητα να ανταγωνίζονται τις αεροπορικές

²⁸ Βασικοί δείκτες επιδόσεων για τα έργα σιδηροδρομικών υποδομών: βαθμός εξηλεκτισμού του δικτύου· εύρος σιδηροτροχιών 1 435 χιλιοστά· εφαρμογή ERTMS (και, για έργα εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών, ταχύτητα γραμμής (≥ 100 χλμ./ώρα), φορτίο κατ' άξονα ($\geq 22,5$ τόνοι) και μήκος αμαξοστοιχίας (740 μέτρα)).

²⁹ Ειδική έκθεση αριθ. 23/2016 «Θαλάσσιες μεταφορές στην ΕΕ: πλέοντας χωρίς πυξίδα – εν πολλοίς αναποτελεσματικές και μη βιώσιμες επενδύσεις». Βλέπε ιδίως σημεία 80 και 81.

³⁰ Διαφορετική προσέγγιση εφαρμόζει η Ελβετία: δίνεται προτεραιότητα στην ακρίβεια και στην τακτικότητα της υπηρεσίας, στη σαφήνεια των πληροφοριών προς τον πελάτη και στις υπηρεσίες προς τον πελάτη και όχι στην ταχύτητα.

μεταφορές και αντισταθμίζει την ευκολία της χρήσης ιδιωτικού οχήματος για τα τελευταία λιγοστά χιλιόμετρα της μετακίνησης. Ωστόσο, οι επιδόσεις του συστήματος σιδηροδρόμων υψηλής ταχύτητας δεν καθορίζονται μόνο από τη μέγιστη θεωρητική ταχύτητα που μπορεί να επιτευχθεί σε μια γραμμή, αλλά και από την πραγματική ταχύτητα την οποία αντιλαμβάνονται οι επιβάτες. Επομένως, αναλύσαμε την «απόδοση ταχύτητας» των ελεγχθεισών γραμμών υψηλής ταχύτητας, δίνοντας έμφαση στους συνολικούς χρόνους διαδρομής και στις μέσες ταχύτητες.

39. Οι επενδύσεις σε γραμμές υψηλής ταχύτητας δικαιολογούνται μόνο εάν μπορούν να επιτευχθούν υψηλές αποδόσεις ταχύτητας: όσο μεγαλύτερη είναι η πληθυσμιακή βάση (μελλοντική ζήτηση) και όσο μεγαλύτερη είναι η ελαστικότητα του χρόνου διαδρομής³¹ και η απόδοση ταχύτητας τόσο μεγαλύτερα είναι τα οφέλη της ανάπτυξης γραμμής υψηλής ταχύτητας.

40. Από την ανάλυση των αποδόσεων ταχύτητας στις γραμμές που ελέγξαμε (παράρτημα V) προκύπτει ότι, κατά μέσο όρο στο σύνολο της γραμμής, οι αμαξοστοιχίες κινούνται μόλις με το 45 % περίπου της εκ κατασκευής ταχύτητας της γραμμής. Μόνο δύο γραμμές λειτουργούν με μέσες ταχύτητες άνω των 200 χλμ./ώρα και καμία γραμμή δεν λειτουργεί με μέση ταχύτητα άνω των 250 χλμ./ώρα. Η κατώτερη απόδοση ταχύτητας σε ολοκληρωμένη γραμμή υψηλής ταχύτητας καταγράφηκε στη γραμμή υψηλής ταχύτητας Μαδρίτη-Λεόν (39 % της εκ κατασκευής ταχύτητας). Το διασυνοριακό τμήμα Figueres-Perpignan λειτουργεί επίσης με μόλις το 36 % της εκ κατασκευής ταχύτητάς του, επειδή εξυπηρετεί μικτή κυκλοφορία. Μέση ταχύτητα η οποία είναι τόσο κατώτερη της εκ κατασκευής ταχύτητας υποδηλώνει ότι μια αναβαθμισμένη συμβατική γραμμή θα ήταν επαρκής για την επίτευξη των τεθέντων στόχων, με πολύ μικρότερο κόστος, και δημιουργεί ερωτήματα σχετικά με το κατά πόσον είναι χρηστή η δημοσιονομική διαχείριση.

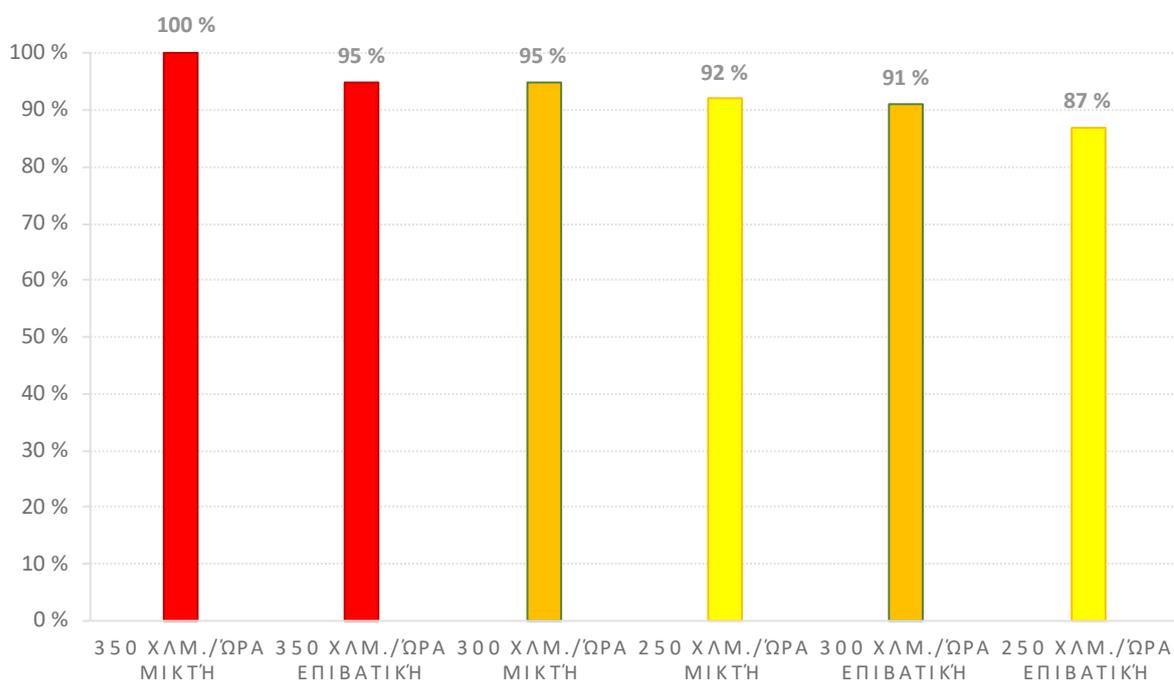
³¹ Αυτή σχετίζεται με τη προθυμία των δυνητικών επιβατών να αλλάξουν συμπεριφορά αποκρινόμενοι σε αλλαγές στους χρόνους διαδρομής: η υψηλή ελαστικότητα ως προς τον χρόνο διαδρομής υποδηλώνει ότι οι επιβάτες είναι σχετικά πρόθυμοι να αρχίσουν να χρησιμοποιούν τους σιδηροδρόμους όταν οι χρόνοι διαδρομής βελτιώνονται.

41. Επομένως, απαιτείται κατά περίπτωση προσέγγιση προκειμένου να αποφασιστεί κατά πόσον είναι αναγκαία μια πλήρης γραμμή πολύ υψηλής ταχύτητας. Η απόφαση αυτή είναι σημαντική, καθώς το κόστος κατασκευής αυξάνεται όταν οι εκ κατασκευής ταχύτητες είναι υψηλότερες. Το κόστος κατασκευής γραμμών με μέγιστες ταχύτητες έως 160 χλμ./ώρα είναι τουλάχιστον κατά 5 % κατώτερο εκείνου γραμμών με ταχύτητες που υπερβαίνουν το όριο αυτό. Αυτό συμβαίνει επειδή το εύρος των σιδηροτροχιών πρέπει να είναι μεγαλύτερο στις γραμμές υψηλής ταχύτητας. Για ταχύτητα έως 160 χλμ./ώρα, το τυποποιημένο εύρος είναι τέσσερα μέτρα· πέραν της ταχύτητας αυτής, το απαιτούμενο εύρος είναι τουλάχιστον 4,5 μέτρα. Αυτό σημαίνει ότι οι σήραγγες πρέπει να είναι πιο πλατιές, με αποτέλεσμα την αύξηση του κόστους.

42. Εξάλλου, το κόστος «μικτής» γραμμής υψηλής ταχύτητας (συνδυασμένης επιβατικής και εμπορευματικής κυκλοφορίας) είναι υψηλότερο εκείνου αποκλειστικά επιβατικής γραμμής υψηλής ταχύτητας, καθώς οι ακτίνες κλίσης και καμπύλης καθιστούν λιγότερο ευέλικτη τη χάραξη των διαδρόμων και συνήθως αυτοί χρειάζονται μεγαλύτερη έκταση γης. Το κόστος συντήρησης των μικτών γραμμών θα είναι επίσης υψηλότερο, καθώς γίνεται εντατικότερη χρήση των υποδομών.

43. Οι γραμμές μικτής κυκλοφορίας είναι πιο δαπανηρές από τις αποκλειστικά επιβατικές γραμμές υψηλής ταχύτητας. Σύμφωνα με μελέτη, η διαφορά μπορεί να ανέρχεται σε 5 %, ή ακόμη σε 13 %, αν η αποκλειστικά επιβατική γραμμή περιορίζεται σε ταχύτητα 250 χλμ./ώρα (γράφημα 5).

Γράφημα 5 - Διαφορές στο κόστος κατασκευής γραμμών υψηλής ταχύτητας



Πηγή: Μελέτη RAVE 2009, της 5.8.2009, του Πανεπιστημίου της Λισαβόνας· σύγκριση με μικτή γραμμή υψηλής ταχύτητας 350 χλμ./ώρα (γραμμή βάσης 100).

44. Η επιλογή της καταλληλότερης εναλλακτικής δυνατότητας μπορεί να καταστήσει εφικτή την εξοικονόμηση εκατομμυρίων ευρώ. Για παράδειγμα, στο τμήμα Μόναχο-Βερόνα, κατασκευάζεται γραμμή υψηλής ταχύτητας στο ελεγχθέν τμήμα της βασικής σήραγγας Brenner. Αυτό δεν δικαιολογείται βάσει των στοιχείων για την ταχύτητα: υπάρχουν επί του παρόντος 13 στάσεις στη γραμμή συμβατικού σιδηροδρόμου μεταξύ Μονάχου και Βερόνας με 41 λεπτά χρόνου στάσης στους σταθμούς (12,6 % του συνολικού χρόνου διαδρομής). Επί του παρόντος, οι επιβάτες χρειάζονται 5 ώρες και 24 λεπτά για να μεταβούν από το Μόναχο στη Βερόνα. Ακόμη και αν ο χρόνος διαδρομής μειωθεί σε περίπου 3,5 ώρες όταν θα ολοκληρωθεί η γραμμή υψηλής ταχύτητας Brenner, η μέση ταχύτητα στη γραμμή αυτή θα παραμείνει μόλις 115 χλμ./ώρα, ήτοι υπερβολικά χαμηλή ώστε να αποτελεί πειστικό επιχειρήμα για την κατασκευή πλήρους γραμμής υψηλής ταχύτητας.

Οι έλεγχοι οικονομικής αποδοτικότητας είναι σπάνιοι

45. Τόσο η κατασκευή όσο και η συντήρηση των σιδηροδρομικών υποδομών υψηλής ταχύτητας κοστίζουν περισσότερο από εκείνες των συμβατικών σιδηροδρόμων. Ωστόσο, υπό ορισμένες περιστάσεις, οι υπηρεσίες πολύ υψηλής ταχύτητας, τουλάχιστον 300 χλμ./ώρα, ενδέχεται να παρέχουν περιορισμένες πρόσθετες εξοικονομήσεις χρόνου διαδρομής σε σύγκριση με εκείνες των αμαξοστοιχιών που κινούνται σε αναβαθμισμένες συμβατικές γραμμές. Επομένως, θα πρέπει να εξεταστεί επίσης η εναλλακτική δυνατότητα της αναβάθμισης των υφιστάμενων συμβατικών γραμμών για την αύξηση των ταχυτήτων, αντί της κατασκευής γραμμής πολύ υψηλής ταχύτητας, καθώς η λύση αυτή θα μπορούσε να έχει ως αποτέλεσμα σημαντική εξοικονόμηση κόστους.

46. Στην Ιταλία και τη Γερμανία εφαρμόζεται μια ορθή πρακτική: έργα για τα οποία έχει ήδη δρομολογηθεί το προπαρασκευαστικό στάδιο ή για τα οποία έχουν ήδη προκύψει νομικές υποχρεώσεις αξιολογούνται εκ νέου πριν από κάθε νέο στάδιο προγραμματισμού ώστε να επιβεβαιώνεται ότι τα χαρακτηριστικά τους εξακολουθούν να ανταποκρίνονται σε τρέχουσες ανάγκες. Αυτή η διαδικασία επανεξέτασης του έργου αναδεικνύει τον τρόπο με τον οποίο επιλογές σχεδιασμού οδηγούν σε σημαντικές εξοικονομήσεις με περιορισμένο αντίκτυπο στις επιδόσεις. Για παράδειγμα, η επανεξέταση έργου που διενεργήθηκε σε σχέση με το τμήμα Βενετία-Τεργέστη κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η διαφορετική διαμόρφωση της γραμμής θα μπορούσε να συμβάλει στην εξοικονόμηση 5,7 δισεκατομμυρίων ευρώ προσθέτοντας μόλις 10 λεπτά στη διάρκεια της μετακίνησης, ήτοι εξοικονόμηση 570 εκατομμυρίων ευρώ για κάθε πρόσθετο λεπτό χρόνου διαδρομής (πίνακας 3).

Πίνακας 3 - Σύγκριση κόστους σιδηροδρόμου υψηλής ταχύτητας και συμβατικού σιδηροδρόμου: Βενετία – Τεργέστη

Διαμόρφωση σχεδιασμού	Εκ κατασκευής ταχύτητα (χλμ./ώρα)	Κόστος (δισ. ευρώ)	Χρόνος διαδρομής (λεπτά)	Εξοικονόμηση (εκατ. ευρώ/λεπτά)
Νέα γραμμή υψηλής ταχύτητας 300 χλμ./ώρα	300	7,5	55	570
Αναβαθμισμένη συμβατική γραμμή	200	1,8	65	

Πηγή: ΕΕΣ.

47. Η πρακτική αυτή, η οποία εφαρμόζεται στην Ιταλία και στη Γερμανία, δεν χρησιμοποιείται στα άλλα κράτη μέλη που επισκεφθήκαμε: σε αυτά αξιολογείται μόνο η προτεινόμενη κατασκευή γραμμής υψηλής ταχύτητας και δεν λαμβάνεται καθόλου υπόψη αν οποιοδήποτε τμήμα, ή ακόμη και ολόκληρη η γραμμή, πρέπει όντως να είναι σε θέση να υποστηρίξει υπηρεσίες πολύ υψηλής ταχύτητας ή αν η αναβάθμιση της συμβατικής γραμμής θα εκπλήρωνε επίσης τους συγκεκριμένους στόχους του έργου.

48. Αναλύσαμε επίσης την οικονομική αποδοτικότητα αξιολογώντας τη σχέση μεταξύ του κόστους επένδυσης και του πραγματικά εξοικονομηθέντος χρόνου στις ελεγχθείσες γραμμές υψηλής ταχύτητας (πίνακας 4). Από την ανάλυσή μας προκύπτει ότι το κόστος ανά εξοικονομηθέν λεπτό είναι κατά μέσο όρο 90 εκατομμύρια ευρώ ανά εξοικονομηθέν λεπτό χρόνου διαδρομής, οι δε τιμές κυμαίνονται από 34,5 εκατομμύρια ευρώ (στη γραμμή υψηλής ταχύτητας Eje Atlántico) έως 369 εκατομμύρια ευρώ (στη γραμμή υψηλής ταχύτητας Στουτγάρδη-Μόναχο).

Πίνακας 4 - Κόστος ελεγχθείσας γραμμής υψηλής ταχύτητας ανά χιλιόμετρο και ανά εξοικονομηθέν λεπτό

Ελεγχθείσα γραμμή	Μήκος (χλμ.)	Συνολικό κόστος (εκατ. ευρώ)	Εξοικονομηθείς χρόνος διαδρομής (λεπτά)	Κόστος ανά εξοικονομηθέν λεπτό (εκατ. ευρώ)
Βερολίνο-Μόναχο	671	14 682	140	104,87
Στουτγάρδη-Μόναχο	267	13 273	36	368,69
Ρήνος-Ροδανός	138	2 588	75	34,51
LGV Est Européenne	406	6 712	130	51,63
Μαδρίτη-Βαρκελώνη-γαλλικά σύνορα	797	12 109	305	39,70
Eje Atlántico	165	2 596	75	34,61
Μαδρίτη-Γαλικία	549	7 684*	110	69,85
Μαδρίτη-Λεόν	345	5 415	95	57,00
Μιλάνο-Βενετία	273	11 856	49	241,96
Τορίνο-Σαλέρνο	1 007	32 169	192	167,55
Σύνολο/μέσος όρος	4 618**	109 084	1 207	90,38

*Η ανάλυση της εκτίμησης κόστους για το σύνολο της γραμμής και ο χρόνος διαδρομής περιλαμβάνουν τα αλληλεπικαλυπτόμενα 133 χλμ. της ΓΥΤ Μαδρίτη-Λεόν (μη συμπεριλαμβανομένης της σήραγγας Guadarrama).

** Μαζί με το τμήμα Μόναχο-Βερόνα, μήκους 445 χιλιομέτρων, το συνολικό μήκος ελεγχθεισών γραμμών ανέρχεται σε 5 063 χιλιόμετρα.

Πηγή: ΕΕΣ.

Τα κράτη μέλη δεν χρησιμοποιούν αναλύσεις κόστους-οφέλους ως εργαλείο για τη λήψη αποφάσεων

49. Καθώς οι επενδύσεις σε γραμμές υψηλής ταχύτητας είναι δαπανηρές, είναι κρίσιμο να πραγματοποιείται εξαρχής ορθή ανάλυση κάθε σημαντικού κόστους και οφέλους προτού ληφθεί η απόφαση κατασκευής ή μη. Όταν χρησιμοποιούνται ορθώς, οι αναλύσεις κόστους-οφέλους (ΑΚΟ) καθιστούν εφικτή την αξιολόγηση της κοινωνικής απόδοσης της επένδυσης σε ένα έργο, καθώς και του κοινωνικά επιθυμητού χαρακτήρα και της χρησιμότητας της επένδυσης πριν από τη λήψη οποιασδήποτε απόφασης. Απαιτείται καθαρή συμβολή στην κοινωνική ευημερία (π.χ. μέσω συντελεστών κόστους-οφέλους που υπερβαίνουν το 1, ήτοι όταν τα οφέλη υπερβαίνουν το κόστος) στο πλαίσιο ευρέος φάσματος σεναρίων ζήτησης (π.χ. μεγάλη ανάπτυξη της κυκλοφορίας έναντι μικρής) και

προσφοράς (π.χ. κατασκευή γραμμής υψηλής ταχύτητας έναντι αναβάθμισης των συμβατικών γραμμών) προκειμένου να υποστηριχθεί μια θετική απόφαση.

50. Το Συνέδριο ζήτησε από εξωτερικό εμπειρογνώμονα να διενεργήσει συγκριτική ανάλυση των διάφορων ΑΚΟ που συνδέονται με τις ελεγχθείσες γραμμές υψηλής ταχύτητας. Ο εμπειρογνώμονας κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι ΑΚΟ χρησιμοποιούνται γενικά απλώς ως υποχρεωτικό διοικητικό βήμα και όχι ως εργαλείο για τη βελτίωση της λήψης αποφάσεων και την εξασφάλιση της συμμετοχής των ενδιαφερομένων. Εκτιμούμε ότι αξίζει να αναφερθούν τα ακόλουθα παραδείγματα.

- i) ΑΚΟ με αρνητική οικονομική καθαρή τρέχουσα αξία έγινε δεκτή για τη συγχρηματοδότηση από την ΕΕ του έργου αριθ. 2007-FR-24070-P (που αφορούσε το ανατολικό τμήμα της γραμμής υψηλής ταχύτητας Ρήνος-Ροδανός) στη Γαλλία. Για ένα άλλο γαλλικό έργο σιδηροδρόμου υψηλής ταχύτητας (έργο αριθ. 2010-FR-92204-P, το οποίο αφορούσε την αναβάθμιση της υφιστάμενης γραμμής μεταξύ Mulhouse και συνόρων για τη λειτουργία σε αυτήν αμαξοστοιχιών υψηλής ταχύτητας και υπεραστικών ταχειών) δεν διενεργήθηκε καμία ΑΚΟ, αλλά το έργο έλαβε χρηματοδότηση από την ΕΕ.
- ii) Όταν λήφθηκε η απόφαση κατασκευής των τμημάτων Halle/Λειψία–Erfurt–Ebensfeld και Στουτγάρδη-Wendlingen-Ulm στη Γερμανία δεν είχε διενεργηθεί καμία ΑΚΟ. Η απόφαση κατασκευής τους είχε πολιτικό χαρακτήρα και ΑΚΟ διενεργήθηκε μόνο σε μεταγενέστερο στάδιο (εκ των υστέρων) για να αποδειχθεί η κοινωνικοοικονομική αποδοτικότητα.
- iii) Οι περισσότερες μελέτες στην Ισπανία, ανεξαρτήτως περιφέρειας και χαρακτηριστικών του έργου, εμφάνισαν πολύ παρόμοια αποτελέσματα και σχετικά χαμηλό δείκτη οικονομικής αποδοτικότητας (περίπου ένα). Στην πραγματικότητα, μερικά έργα έχουν περιορισμένη μόνο πιθανότητα να αποδειχθούν βιώσιμα από άποψη κοινωνικής αποδοτικότητας (για παράδειγμα, το τμήμα του σιδηροδρόμου υψηλής ταχύτητας «Venta de Baños – León» δεν ήταν βιώσιμο από κοινωνικοοικονομική άποψη βάσει διάφορων σεναρίων ευαισθησίας), αλλά παρ' όλα αυτά τελούν υπό κατασκευή.

iv) Από το 2007, δεν υπήρξε καμία επικαιροποίηση της ΑΚΟ για τον άξονα Brenner. Στην ανάλυση του 2007, ο συντελεστής οικονομικής αποδοτικότητας ήταν 1,9. Στο μεταξύ, ο σχεδιασμός και η κατασκευή του έργου της βασικής σήραγγας Brenner έχει ήδη καθυστερήσει κατά περίπου ένδεκα έτη: η ολοκλήρωσή του αναμενόταν αρχικά για το 2016, αλλά πλέον δεν αναμένεται πριν από το 2027. Τα πιο πρόσφατα στοιχεία δείχνουν ότι το προβλεπόμενο κόστος για τη σήραγγα θα είναι περίπου 9,3 δισεκατομμύρια ευρώ (λαμβάνομένου υπόψη του δείκτη πληθωρισμού). Στο διάστημα από τις προκαταρκτικές εκτιμήσεις του 2002 έως την εκτίμηση του 2013, το κόστος αυξήθηκε κατά 46 % (από 5,9 δισεκατομμύρια ευρώ σε 8,6 δισεκατομμύρια ευρώ), και οι εμπορευματικές μεταφορές προβλέπεται πλέον ότι θα μειωθούν. Οι παράγοντες αυτοί μειώνουν σημαντικά τον δείκτη οικονομικής αποδοτικότητας και καθιστούν μη ρεαλιστικά τα στοιχεία της ΑΚΟ του 2007 σχετικά με τον αριθμό των επιβατών και τις εμπορευματικές μεταφορές. Το σημείο αυτό δεν αμφισβητήθηκε από τον INEA, ο οποίος διαχειρίζεται το έργο για λογαριασμό της Επιτροπής.

51. Όσον αφορά τις προσκλήσεις υποβολής προτάσεων στο πλαίσιο του μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη» για το 2015, ο INEA θέσπισε ειδική αξιολόγηση του κόστους και του οφέλους προτού συμφωνήσει στη χορήγηση στήριξης από τον ανωτέρω μηχανισμό. Εκτιμούμε ότι αυτό θα συμβάλει στη βελτίωση της ποιότητας της λήψης αποφάσεων εξαρχής. Ωστόσο, ο INEA (όπως και οι διαχειριστικές αρχές, σε περίπτωση δαπανών στο πλαίσιο της πολιτικής συνοχής υπό επιμερισμένη διαχείριση) δεν αξιολογεί επί του παρόντος το κόστος ανά εξοικονομηθέν λεπτό ούτε το κόστος της αναβάθμισης της υφιστάμενης γραμμής συμβατικού σιδηροδρόμου, ως εναλλακτικής δυνατότητας στην προτεινόμενη νέα γραμμή υψηλής ταχύτητας, προτού συμφωνήσει στη χορήγηση συγχρηματοδότησης από την ΕΕ.

Οι υπερβάσεις κόστους, οι καθυστερήσεις στην κατασκευή και οι καθυστερήσεις στην έναρξη εκμετάλλευσης αποτελούν τον κανόνα και όχι την εξαίρεση

52. Ο προϋπολογισμός της ΕΕ δεν θίγεται από τις υπερβάσεις κόστους στις επενδύσεις σε σιδηροδρόμους υψηλής ταχύτητας, καθώς το ανώτατο όριο του συγχρηματοδοτούμενου ποσού είναι το αρχικά συμφωνηθέν ποσό. Παρότι οι υπερβάσεις κόστους βαρύνουν τους

εθνικούς προϋπολογισμούς, αξιολογήσαμε την έκταση των υπερβάσεων κόστους και των καθυστερήσεων, τόσο σε επίπεδο έργου όσο και γραμμής. Βάσει των στοιχείων που είχαμε στη διάθεσή μας, εκτιμούμε τη συνολική υπέρβαση κόστους σε 5,7 δισεκατομμύρια ευρώ σε επίπεδο έργου και σε 25,1 δισεκατομμύρια ευρώ σε επίπεδο γραμμής (44 % και 78 %, αντίστοιχα).

53. Σε τρία έργα εκ των 30 που εξετάστηκαν παρατηρήθηκαν σημαντικές υπερβάσεις κόστους άνω του 20 % των αρχικών εκτιμήσεων και σε όλες τις ελεγχθείσες γραμμές υψηλής ταχύτητας παρατηρήθηκαν υπερβάσεις κόστους άνω του 25 % (**πίνακας 5**). Οι υψηλότερες υπερβάσεις κόστους καταγράφηκαν στις γερμανικές γραμμές: η υπέρβαση κόστους στη γραμμή Στουτγάρδη-Μόναχο ανήλθε σε 622,1 %.

Πίνακας 5 - Επισκόπηση του κόστους ανά χιλιόμετρο και σύγκριση με τις εκτιμήσεις

Ελεγχθείσα γραμμή	Συνολικό μήκος (χλμ.)	Συνολικό κόστος (εκατ. ευρώ)**	Αρχικό εκτιμηθέν κόστος (εκατ. ευρώ)	Πραγματική υπέρβαση κόστους (%)	Αρχικό κόστος κατασκευής ανά χλμ. (εκατ. ευρώ)	Τελικό κόστος ολοκλήρωσης ανά χλμ. (εκατ. ευρώ)
Βερολίνο-Μόναχο	671	14 682	8 337	76,1 %	12,4	21,9
Στουτγάρδη-Μόναχο	267	13 273	1 838	622,1 %	6,9	49,7
Ρήνος-Ροδανός	138	2 588	2 053	26,1 %	14,9	18,8
LGV Est Européenne	406	6 712	5 238	28,1 %	12,9	16,5
Μαδρίτη-Βαρκελώνη-γαλλικά σύνορα	797	12 109	8 740	38,5 %	11,0	15,2
Eje Atlántico	165	2 596	2 055	26,3 %	12,5	15,7
Μαδρίτη-Λεόν	345	5 415	4 062	33,3 %	11,8	15,7
Μαδρίτη-Γαλικία*	416***	5 714***	μ.δ.	μ.δ.	μ.δ.	13,7***
Τορίνο-Σαλέρνο*	1 007	32 169	μ.δ.	μ.δ.	μ.δ.	31,9
Μιλάνο-Βενετία*	273	11 856	μ.δ.	μ.δ.	μ.δ.	43,4

* Δεν υπάρχουν διαθέσιμες εκτιμήσεις κόστους σε επίπεδο γραμμής και, ως εκ τούτου, δεν μπορούν να εκτιμηθούν οι δυνητικές υπερβάσεις.

** Κατά τον χρόνο του ελέγχου και επίσης για τις μη ολοκληρωμένες γραμμές: Στουτγάρδη-Μόναχο, Μαδρίτη-Γαλικία και Μιλάνο-Βενετία.

*** Υπολογισμός στο τμήμα Medina del Campo-Γαλικία, μη συμπεριλαμβανομένων, επομένως, των 133 χιλιομέτρων που αλληλεπικαλύπτονται με τη ΓΥΤ Μαδρίτη-Λεόν.

Πηγή: ΕΕΣ. Όλα τα ποσά είναι εκπεφρασμένα σε ονομαστικούς όρους.

54. Σημαντικές ήταν επίσης οι καθυστερήσεις σε επίπεδο έργου: οκτώ εκ των 30

ελεγχθέντων έργων είχαν καθυστερήσει κατά τουλάχιστον ένα έτος, και το ήμισυ των

γραμμών (πέντε εκ των δέκα γραμμών που ελέγχθηκαν) είχαν καταγράψει καθυστερήσεις που υπερέβαιναν τη δεκαετία. Η γραμμή Μιλάνο-Βενετία προβλέπεται ότι θα καταγράψει τη μεγαλύτερη καθυστέρηση σε σχέση με τις αρχικές εκτιμήσεις (18 έτη).

55. Η υψηλότερη υπέρβαση κόστους σε έργο ανήλθε σε 83 %, για τον σταθμό «Stuttgart 21» (εικόνα 2), ο οποίος έλαβε επιχορηγήσεις ύψους 726,6 εκατομμυρίων ευρώ από την ΕΕ.

Εικόνα 2 - Κατασκευαστικές εργασίες στον σταθμό «Stuttgart 21»



Πηγή: ΕΕΣ.

56. Για το συγκεκριμένο έργο, λόγω των μη ρεαλιστικών αρχικών εκτιμήσεων κόστους για τη διάνοιξη σήραγγας σε πυκνοκατοικημένο κέντρο πόλης και ανεπαρκούς εκτίμησης γεωλογικών και περιβαλλοντικών πτυχών, καθώς και πτυχών πολιτιστικής κληρονομιάς της τοπικής κοινότητας, το κόστος κατασκευής εκτοξεύθηκε στα ύψη. Το συνολικό κόστος κατασκευής ύψους 4,5 δισεκατομμυρίων ευρώ, κατά την εκτίμηση του 2003, αυξήθηκε σε 6,5 δισεκατομμύρια ευρώ το 2013 και σε 8,2 δισεκατομμύρια ευρώ (πιο πρόσφατη εκτίμηση διαθέσιμη τον Ιανουάριο του 2018). Αυτό σημαίνει ότι υπάρχει διαφορά 3,7 δισεκατομμυρίων ευρώ σε σχέση με την αρχική συμφωνία. Έως τώρα, όλοι οι χρηματοδότες εταίροι αρνούνται να καλύψουν ποσά πέραν του κόστους που καθορίστηκε στην αρχική συμφωνία χρηματοδότησης.

57. Θα υπάρξει επίσης σημαντική καθυστέρηση στην ολοκλήρωση των έργων για τον σταθμό αυτό, καθώς αρχικά είχε προβλεφθεί ότι οι κατασκευαστικές εργασίες θα ολοκληρώνονταν έως το 2008. Η έναρξη αναβλήθηκε ήδη από το 2001 στο 2009 και, σύμφωνα με τις τρέχουσες εκτιμήσεις, οι εργασίες θα ολοκληρωθούν έως το 2025.

58. Τέλος, για 18 έργα³², αξιολογήσαμε επίσης τον χρόνο που απαιτήθηκε για να τεθούν όντως σε λειτουργία οι γραμμές μετά την ολοκλήρωση των συγχρηματοδοτηθεισών από την ΕΕ εργασιών. Έξι έργα τέθηκαν σε λειτουργία εντός ενός μήνα από το πέρας των κατασκευαστικών εργασιών. Για δύο έργα, η θέση σε λειτουργία καθυστέρησε κατά περίπου ένα έτος· για έξι έργα, η καθυστέρηση ήταν δύο έτη· για ένα άλλο έργο, η καθυστέρηση ήταν τέσσερα έτη· εξάλλου, δύο έργα στη Γερμανία θα καθυστερήσουν οκτώ έτη (τα έργα αυτά ολοκληρώθηκαν στο τέλος του 2015 και, σύμφωνα με τρέχουσες εκτιμήσεις, η γραμμή δεν θα τεθεί σε λειτουργία πριν από το τέλος του 2023). Σε μια άλλη περίπτωση (τη διασυνοριακή γραμμή Figueras – Perpignan μεταξύ Ισπανίας και Γαλλίας), παρότι η γραμμή ολοκληρώθηκε στο σύνολό της, δεν μπόρεσε να χρησιμοποιηθεί παρά μόνο 22 μήνες αργότερα, επειδή δεν ήταν συνδεδεμένη με το υπόλοιπο δίκτυο σε αμφότερα τα άκρα της.

Η άποψη του πολίτη: πραγματική αξιολόγηση των χρόνων διαδρομής, των τιμών και των συνδέσεων, των υπηρεσιών προς τους πελάτες και των σταθμών και της ζώνης επιρροής αυτών

Οι χρόνοι διαδρομής και οι τιμές των εισιτηρίων αποτελούν σημαντικούς παράγοντες επιτυχίας

59. Εξετάσαμε την ανταγωνιστικότητα των σιδηροδρόμων υψηλής ταχύτητας ζητώντας από ταξιδιωτικό πράκτορα να αναζητήσει τις φθηνότερες τιμές εισιτηρίων μετ' επιστροφής, τους χρόνους διαδρομής και τον αριθμό συνδέσεων σε δεδομένες ημέρες τόσο για επιβάτες που πραγματοποιούν επαγγελματικά ταξίδια όσο και για επιβάτες που

³² Ένδεκα εκ των τριάντα ελεγχθέντων έργων βρίσκονται ακόμη σε εξέλιξη ή δεν είχαν υλοποιηθεί κατάλληλα, με αποτέλεσμα σημαντικές αποδεδειγμένες χρηματοδότησης της ΕΕ. Για ένα ολοκληρωμένο έργο, η ημερομηνία θέσης σε λειτουργία δεν είχε καθοριστεί κατά τον χρόνο του ελέγχου.

πραγματοποιούν ταξίδια αναψυχής στις ελεγχθείσες γραμμές. Σύνοψη της μεθοδολογίας μας και τα σχετικά δεδομένα παρουσιάζονται στο παράρτημα VI. Με τον τρόπο αυτό μπορέσαμε να υπολογίσουμε μέσες τιμές ανά χιλιόμετρο και λεπτό διαδρομής.

60. Οι τιμές των εισιτηρίων ενδέχεται να παρουσιάζουν σημαντικές διαφορές (π.χ. ανάλογα με την ώρα της ημέρας και τη διαθεσιμότητα ειδικών προσφορών). Ωστόσο, η έρευνα αυτή πραγματοποιήθηκε σε επαρκή κλίμακα (συλλέχθηκαν δεδομένα για περισσότερες από 5 000 διαδρομές μετ' επιστροφής), ώστε να μπορέσουμε να αξιολογήσουμε ρεαλιστικά τις εναλλακτικές δυνατότητες μετακίνησης μεταξύ των ζευγών αφετηρίας και προορισμού στις ελεγχθείσες γραμμές. Από την ανάλυση αυτή προέκυψαν τα ακόλουθα στοιχεία.

- i) Όσον αφορά την ταχύτητα: οι σιδηρόδρομοι υψηλής ταχύτητας είναι συχνά πολύ ταχύτεροι (κατά μέσο όρο 30 % έως 50 % του χρόνου διαδρομής) από τους συμβατικούς σιδηροδρόμους. Η αεροπορική μετακίνηση (από την απογείωση έως την προσγείωση) είναι ταχύτερη από τους σιδηροδρόμους υψηλής ταχύτητας. Ωστόσο, όταν αξιολογείται ο πραγματικός συνολικός χρόνος διαδρομής από κέντρο πόλης σε κέντρο πόλης, συμπεριλαμβανομένων της μετάβασης στον αερολιμένα και των διαδικασιών επιβίβασης, οι σιδηρόδρομοι υψηλής ταχύτητας είναι συχνά ανταγωνιστικοί.
- ii) Όσον αφορά τις τιμές των εισιτηρίων: οι σιδηρόδρομοι υψηλής ταχύτητας είναι συχνά πολύ φθηνότεροι από την αεροπορική μετακίνηση. Οι κρατήσεις της τελευταίας στιγμής για αμφότερους τους τρόπους μεταφοράς είναι πιο δαπανηρές από τις κρατήσεις που πραγματοποιούνται νωρίτερα. Στη Γερμανία, οι τιμές των εισιτηρίων στη γραμμή υψηλής ταχύτητας Στουτγάρδη-Μόναχο είναι χαμηλότερες από τις τιμές των εισιτηρίων του συμβατικού σιδηροδρόμου.
- iii) Ο αριθμός των προσφερόμενων σιδηροδρομικών υπηρεσιών υψηλής ταχύτητας διαφέρει σημαντικά κατά τη διάρκεια του έτους. Η διαθεσιμότητα συνδέσεων είναι σημαντική: μερικές γραμμές υψηλής ταχύτητας έχουν μεγάλο αριθμό συνδέσεων (π.χ. 50-60 ημερησίως στη Γερμανία), ενώ δύο εκ των τεσσάρων

ελεγχθεισών γραμμών στην Ισπανία (Μαδρίτη-Σαντιάγο και Μαδρίτη-Λεόν) και οι δύο ελεγχθείσες γαλλικές γραμμές είχαν πολύ λίγες συνδέσεις.

- iv) Μερικές από τις ελεγχθείσες διαδρομές δεν μπορούν πρακτικά να πραγματοποιηθούν με τον συμβατικό σιδηρόδρομο· για παράδειγμα, η διάρκεια της μετάβασης από τη Ρώμη στο Τορίνο με συμβατικό σιδηρόδρομο υπερβαίνει τις 20 ώρες. Με τον σιδηρόδρομο υψηλής ταχύτητας, ο χρόνος διαδρομής μειώνεται κατά το ήμισυ, ενώ αεροπορικώς στο ένα δέκατο. Η κατάσταση είναι παρόμοια στη γραμμή Μαδρίτη-Σαντιάγο.
- v) Οι πιο επιτυχημένες συνδέσεις από την άποψη των επιβατών που τις πραγματοποιούν για επαγγελματικούς σκοπούς (π.χ. Μαδρίτη-Βαρκελώνη, Τορίνο-Ρώμη, Παρίσι-Στρασβούργο) είναι επίσης οι πιο δαπανηρές. Συνολικά, το υψηλότερο κόστος του σιδηροδρόμου υψηλής ταχύτητας ανά χιλιόμετρο διαδρομής καταγράφεται στη Γαλλία (τόσο για επαγγελματικές μετακινήσεις όσο και για μετακινήσεις αναψυχής).

61. Προκειμένου να αξιολογήσουμε την πραγματική ανταγωνιστικότητα των σιδηροδρόμων υψηλής ταχύτητας, αναλύσαμε τον συνολικό χρόνο διαδρομής από κέντρο πόλης σε κέντρο πόλης και τις τιμές των διαθέσιμων εναλλακτικών δυνατοτήτων. Αναλύσαμε περαιτέρω τα δεδομένα μας για τέσσερις γραμμές και υπολογίσαμε τα σχετικά στοιχεία, συγκρίνοντας τον σιδηρόδρομο υψηλής ταχύτητας, τον συμβατικό σιδηρόδρομο, την αεροπορική και την οδική μετακίνηση, περιλαμβάνοντας επομένως το κόστος των ιδιωτικών αυτοκινήτων και των λεωφορείων μεγάλων αποστάσεων³³ **(πίνακας 6)**.

³³ Μετά την πρόσφατη ελευθέρωση της αγοράς, οι υπηρεσίες λεωφορείων καταγράφουν εντυπωσιακούς ρυθμούς ανάπτυξης σε πολλά κράτη μέλη. Για παράδειγμα, στη Γερμανία, ο αριθμός των επιβατών αυξήθηκε από τρία εκατομμύρια το 2012 σε 25 εκατομμύρια το 2015 (πηγή: «*Les autocars et le marché voyageurs longue distance: vers un jeu perdant-perdant?*», Καθηγ. Yves Crozet, Πανεπιστήμιο Λυών, 2015).

Πίνακας 6 - Ανάλυση μεταφορών από πόρτα σε πόρτα σε επιλεγμένες γραμμές υψηλής ταχύτητας

	ΜΑΔΡΙΤΗ, Puerta del Sol - ΒΑΡΚΕΛΩΝΗ, Plaça de Catalunya		ΡΩΜΗ, Piazza del Campidoglio - ΜΙΛΑΝΟ, Piazza del Duomo		ΒΕΡΟΛΙΝΟ, Potsdamer Platz - ΜΟΝΑΧΟ, Marienplatz		ΠΑΡΙΣΙ, Place de la Concorde - ΣΤΡΑΣΒΟΥΡΓΟ, Place du Château	
Απόσταση	607-698 χλμ.		572-661 χλμ.		587-654 χλμ.		466-548 χλμ.	
Τρόπος μεταφοράς	Χρόνος	Τιμή (ευρώ)	Χρόνος	Τιμή (ευρώ)	Χρόνος	Τιμή (ευρώ)	Χρόνος	Τιμή (ευρώ)
Αυτοκίνητο	10:40-18:20	138-190	10:40-18:40	180	10:00-16:40	95-142	8:40-12:20	44-79
Αεροπλάνο	6:30-8:00	227-253	6:30-7:00	140	6:30-8:00	146	ά.α.	ά.α.
Λεωφορείο	16:20-18:00	36-49	15:00-21:00	40	17:00-23:00	45-79	13:00-22:40	33-55
Συμβατικός σιδηρόδρομος	11:30-12:00	124-128	9:00-23:00	61-103	ά.α.	ά.α.	ά.α.	ά.α.
Σιδηρόδρομος υψηλής ταχύτητας	6:00-8:20	159-181	6:50-9:00	23-205	8:30-10:30	66	5:10-5:30	158-165

Πηγή: ΕΕΣ.

62. Από την ανάλυση «από κέντρο πόλης σε κέντρο πόλης» προκύπτουν τα ακόλουθα:

- i) Μεταξύ Μαδρίτης και Βαρκελώνης, η σύνδεση του σιδηροδρόμου υψηλής ταχύτητας είναι η ταχύτερη επιλογή μετακίνησης: ακόμη και η αεροπορική μετακίνηση από πόρτα σε πόρτα απαιτεί περισσότερο χρόνο και είναι πιο δαπανηρή. Έτσι εξηγείται η σημαντική αύξηση του μεριδίου αγοράς του σιδηροδρόμου υψηλής ταχύτητας στη γραμμή αυτή τα τελευταία χρόνια. Συγκεκριμένα, από την έναρξη λειτουργίας της εν λόγω γραμμής το 2008, η κατανομή μεταξύ των δύο τρόπων μεταφοράς (αεροπορικής και σιδηροδρομικής) μεταβλήθηκε από 85:15 σε 38:62 το 2016. Η ανάλυση αυτή μπορεί να χρησιμοποιηθεί για να αξιολογηθεί η επιτυχία της λειτουργίας των σιδηροδρόμων υψηλής ταχύτητας και να μετρηθεί ο βαθμός βιωσιμότητας των πραγματοποιηθεισών επενδύσεων.
- ii) Μεταξύ Ρώμης και Μιλάνου, η αεροπορική μετακίνηση και η μετακίνηση με σιδηρόδρομο υψηλής ταχύτητας κατέχουν επίσης τις πρώτες θέσεις όσον αφορά τους χρόνους διαδρομής. Ο αριθμός των αμαξοστοιχιών αυξήθηκε και οι τιμές των εισιτηρίων μειώθηκαν με την πάροδο του χρόνου. Επομένως, οι σιδηρόδρομοι υψηλής ταχύτητας καταλαμβάνουν με την πάροδο του χρόνου μεγαλύτερο

μερίδιο αγοράς, επίσης εις βάρος των συμβατικών σιδηροδρόμων μεγάλων αποστάσεων.

- iii) Η μετάβαση από το Βερολίνο στο Μόναχο με συμβατικό σιδηρόδρομο είναι δυνατή, αλλά περιλαμβάνει πολλές αλλαγές. Η αεροπορική μετακίνηση είναι ταχύτερη, αλλά δαπανηρή. Ο σιδηρόδρομος υψηλής ταχύτητας είναι η δεύτερη ταχύτερη επιλογή και είναι φθηνότερος. Παρότι το κόστος της μετακίνησης με λεωφορείο είναι το χαμηλότερο όλων, ο χρόνος διαδρομής είναι αποθαρρυντικός.
- iv) Από το Παρίσι στο Στρασβούργο, δεν υπάρχουν αεροπορικές συνδέσεις ούτε απευθείας συνδέσεις με συμβατικό σιδηρόδρομο. Ο σιδηρόδρομος υψηλής ταχύτητας έχει τον ταχύτερο συνολικό χρόνο διαδρομής, αλλά οι τιμές των εισιτηρίων είναι πολύ υψηλότερες από εκείνες των μετακινήσεων με αυτοκίνητο ή με λεωφορείο.

63. Το γενικό συμπέρασμα είναι ότι ο συνολικός χρόνος διαδρομής και το επίπεδο της τιμής είναι δύο σημαντικοί παράγοντες επιτυχίας. Σε συνδυασμό με μια πραγματικά τακτική υπηρεσία (συχνές αμαξοστοιχίες, οι οποίες τηρούν τις ώρες αναχώρησης και άφιξης), οι παράγοντες αυτοί θα μπορούσαν να συμβάλουν στην ενίσχυση των μελλοντικών μεταφορών με σιδηρόδρομο υψηλής ταχύτητας.

Απαιτούνται περαιτέρω βελτιώσεις στην έκδοση των σιδηροδρομικών εισιτηρίων και την παρακολούθηση των δεδομένων σχετικά με τις παρεχόμενες στους επιβάτες υπηρεσίες

64. Από δημοσιευμένες έρευνες σχετικά με τους σιδηροδρόμους υψηλής ταχύτητας³⁴ προκύπτει ότι η ευελιξία στην έκδοση εισιτηρίων και η ακρίβεια βελτιώνουν τη διατροφική ανταγωνιστικότητα και προάγουν τη βιώσιμη επιτυχία. Οι παράγοντες αυτοί θα μπορούσαν να αναπτυχθούν περαιτέρω.

65. Η έκδοση σιδηροδρομικών εισιτηρίων υστερεί σε σύγκριση με την έκδοση εισιτηρίων του κλάδου των αεροπορικών μεταφορών. Για παράδειγμα, οι ενιαίες λύσεις ηλεκτρονικής

³⁴ Πηγή: Florence School of Regulation, «Low-cost air and high-speed rail: an untapped potential for complementarity?», Μάρτιος 2014.

έκδοσης εισιτηρίων, όπως αυτές που παρέχουν τη δυνατότητα κράτησης διαδρομών που αφορούν περισσότερες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ή τη διέλευση συνόρων, είναι αρκετά απλούστερες για τις αεροπορικές μεταφορές από ό,τι για τις σιδηροδρομικές. Δεν υπάρχει ουσιαστικά καμία διαθέσιμη μηχανή αναζήτησης στην οποία να συνδυάζεται η αεροπορική μετακίνηση με τη μετακίνηση με σιδηρόδρομο υψηλής ταχύτητας.

66. Η Επιτροπή ξεκίνησε τη συλλογή δεδομένων για τις υπηρεσίες και δεικτών για τις εξελίξεις στη χρήση σιδηροδρομικών δικτύων καθώς και για την εξέλιξη του πλαισίου συνθηκών, μέσω της πλατφόρμας του συστήματος παρακολούθησης της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών (Rail Market Monitoring Scheme, RMMS). Ωστόσο, τα δεδομένα αυτά δεν ήταν έως τώρα συνεκτικά, καθώς, έως το τέλος του 2017, δεν εφαρμόζονταν με ολοκληρωμένο τρόπο κοινά πρότυπα. Επιπλέον, επί του παρόντος συλλέγεται μόνο ένα περιορισμένο σύνολο δεδομένων σχετικά με τους σιδηροδρόμους υψηλής ταχύτητας, σε αντίθεση με τους συμβατικούς σιδηροδρόμους, και καλύπτει τους τομείς της χρέωσης για τις υποδομές, της κατανομής χωρητικότητας, τις επενδύσεις σε υποδομές και τις υποχρεώσεις των δημόσιων υπηρεσιών στο πλαίσιο των σιδηροδρόμων υψηλής ταχύτητας.

67. Έως το 2017 δεν υπήρχαν, εξάλλου, συμφωνημένοι κοινοί ορισμοί της ακρίβειας. Επομένως, τα δεδομένα σχετικά με την ακρίβεια διαφέρουν σε μεγάλο βαθμό εντός της ΕΕ. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις είναι υποχρεωμένες να δημοσιεύουν τις εκθέσεις σχετικά με την ακρίβεια και την ικανοποίηση των πελατών στη βάση δεδομένων ERADIS, όπως προβλέπεται στο άρθρο 28, παράγραφος 2, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1371/2007, αλλά δεν υπάρχει κοινή μεθοδολογία ούτε τυποποιημένο πλαίσιο για τις εκθέσεις αυτές, οι οποίες είναι δύσχρηστες και δεν παρέχουν στους επιβάτες σαφή επισκόπηση της κατάστασης. Η Επιτροπή ζήτησε τη διενέργεια ερευνών από το Ευρωβαρόμετρο για την παρακολούθηση της ικανοποίησης των πελατών από τις σιδηροδρομικές υπηρεσίες. Η πλέον πρόσφατη έρευνα δημοσιεύθηκε το 2013 και η έκθεση παρακολούθησης της συνέχειάς της αναμένεται μέχρι τον Ιούνιο του 2018. Χρειάζεται ακόμη να σημειωθεί σημαντική πρόοδος στην παρακολούθηση αυτών των ζητημάτων σε επίπεδο ΕΕ.

Τόσο ο αριθμός όσο και η τοποθεσία των σταθμών έχουν σημασία

68. Η ύπαρξη του κατάλληλου αριθμού σταθμών είναι ζωτικής σημασίας για την επιτυχία της γραμμής και τη λειτουργική της βιωσιμότητα³⁵. Εάν στη γραμμή υπάρχουν ελάχιστες ή καθόλου ενδιάμεσες στάσεις, η συνολική ταχύτητα μεταξύ αφητηρίας και προορισμού είναι υψηλή και η ανταγωνιστικότητα με άλλους τρόπους μεταφοράς βέλτιστη. Ωστόσο, αυτό αποβαίνει εις βάρος της βιωσιμότητας, καθώς οι δυνητικοί επιβάτες που διαμένουν κατά μήκος της γραμμής και μπορούν να τη χρησιμοποιήσουν είναι λιγότεροι. Αντιθέτως, εάν οι στάσεις της γραμμής είναι περισσότερες, η μέση ταχύτητά της είναι χαμηλότερη και η ανταγωνιστικότητα με άλλους τρόπους μεταφοράς τίθεται σε κίνδυνο, αλλά από την άλλη πλευρά, μπορούν να επιβιβαστούν περισσότεροι επιβάτες στην αμαξοστοιχία, αυξάνοντας τα έσοδα από τα εισιτήρια.

69. Αναλύσαμε τον αριθμό στάσεων στις ελεγχθείσες γραμμές και τον σχετικό αντίκτυπο στους χρόνους διαδρομής και στην ανταγωνιστικότητα των υπηρεσιών στη γραμμή, καθώς και την προσβασιμότητα και τη συνδεσιμότητά τους και τα αποτελέσματα αναβάθμισης που παράγουν. Όλες οι πληροφορίες και όλα τα βασικά δεδομένα της ανάλυσης των σταθμών παρατίθενται στο **παράρτημα VII**.

70. Τα στοιχεία από τους επίσημους πίνακες δρομολογίων δείχνουν ότι κάθε ενδιάμεση στάση αυξάνει, κατά μέσο όρο, τον συνολικό χρόνο διαδρομής κατά 4 έως 12 λεπτά³⁶ και μειώνει τη μέση ταχύτητα κατά 3 έως 16 χλμ./ώρα³⁷. Ο αριθμός των στάσεων κυμαίνεται από τέσσερις (LGV Ρήνος-Ροδανός) έως 15 (στη γραμμή Βερολίνο-Μόναχο) και οι

³⁵ Βλέπε επίσης: Γαλλικό Ελεγκτικό Συνέδριο, Ειδική έκθεση 2014: «*LA GRANDE VITESSE FERROVIAIRE: UN MODÈLE PORTÉ AU-DELÀ DE SA PERTINENCE*», και ετήσια δημόσια έκθεση 2013 σχετικά με το LGV Est-Européenne «*La participation des collectivités territoriales au financement de la LGV-EST: des contreparties coûteuses, une gare de trop*».

³⁶ Π.χ. ο χρόνος διαδρομής με την απευθείας αμαξοστοιχία Μαδρίτη - Βαρκελώνη είναι 150 λεπτά, ενώ με τις αμαξοστοιχίες που σταματούν επίσης στη Guadalajara ή στις Calatayud, Zaragoza, Lleida και Camp de Tarragona ο χρόνος διαδρομής είναι 190 λεπτά.

³⁷ Π.χ. η μέση ταχύτητα με την απευθείας αμαξοστοιχία Μαδρίτη - Βαρκελώνη είναι 268 χλμ./ώρα, ενώ με τις αμαξοστοιχίες που σταματούν επίσης στη Guadalajara ή στις Calatayud, Zaragoza, Lleida και Camp de Tarragona είναι μόλις 211 χλμ./ώρα.

αποστάσεις μεταξύ αυτών εμφανίζουν σημαντικές διαφορές (η μεγαλύτερη απόσταση μεταξύ δύο στάσεων στην ίδια γραμμή υψηλής ταχύτητας είναι 253 χιλιόμετρα και η μικρότερη είναι 26 χιλιόμετρα). Στις ελεγχθείσες γραμμές παρέχονται διαφορετικά είδη υπηρεσιών³⁸ (για παράδειγμα, στη γραμμή Μαδρίτη-Βαρκελώνη, μερικές αμαξοστοιχίες διατρέχουν απόσταση 621 χιλιομέτρων χωρίς στάση, ενώ άλλες αμαξοστοιχίες στη γραμμή εξυπηρετούν επίσης ενδιάμεσες στάσεις, με συχνότητα που ποικίλλει). Η μεγαλύτερη χρονική διαφορά μεταξύ της πλέον απευθείας και της λιγότερο απευθείας σιδηροδρομικής υπηρεσίας είναι 72 λεπτά (στη γραμμή Βερολίνο-Μόναχο).

71. Για την αξιολόγηση του δυνητικού αριθμού χρηστών γραμμής υψηλής ταχύτητας, εξετάσαμε επίσης τις ζώνες επιρροής καθεμίας από τις δέκα γραμμές υψηλής ταχύτητας και τις τέσσερις διασυνοριακές γραμμές που υποβλήθηκαν σε έλεγχο³⁹. Μερικοί σταθμοί δεν έχουν επαρκή αριθμό επιβατών στην άμεση ζώνη επιρροής τους και βρίσκονται υπερβολικά κοντά ο ένας στον άλλο. Αυτό μειώνει τη συνολική αποτελεσματικότητα των υπηρεσιών υψηλής ταχύτητας, επειδή οι αμαξοστοιχίες υποχρεούνται να σταματούν υπερβολικά συχνά χωρίς να προσεγγίζουν πολλούς νέους επιβάτες, ή καθιστά υπερβολικά περίπλοκη την καθημερινή διαχείριση των αμαξοστοιχιών, προκειμένου να διασφαλίζεται αποδεκτό επίπεδο χρήσης.

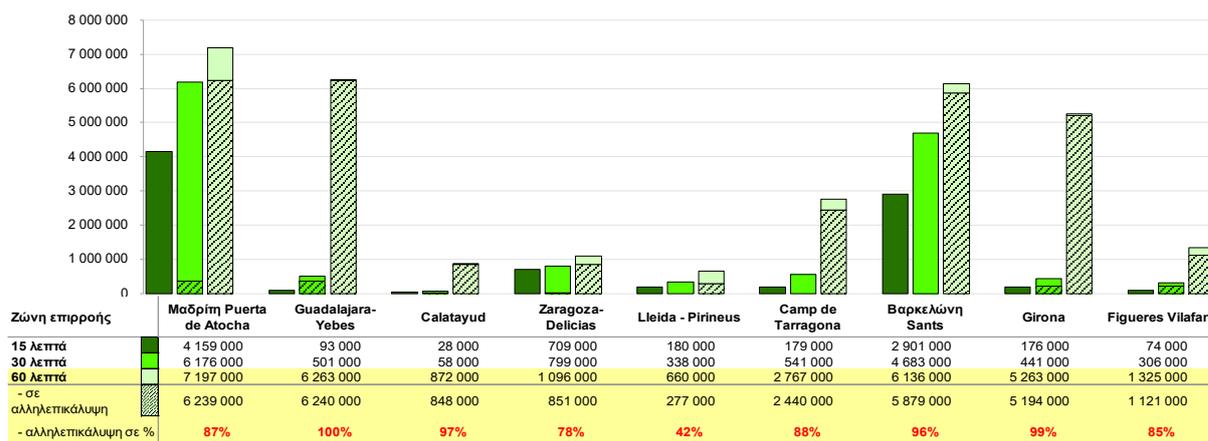
72. Στο παράρτημα VIII παρατίθενται συνολικά αποτελέσματα και βασικά δεδομένα για τους σταθμούς όλων των ελεγχθεισών γραμμών υψηλής ταχύτητας. Για παράδειγμα, όπως προκύπτει από το γράφημα 6, παρότι η γραμμή Μαδρίτη-Βαρκελώνη-γαλλικά σύνορα έχει πολύ μεγάλη ζώνη επιρροής (στην οποία οφείλεται η επιτυχία της), η ζώνη επιρροής μερικών σταθμών στη γραμμή (π.χ. Guadalajara-Yebes ή Calatayud) είναι εξαιρετικά μικρή. Λαμβανομένου υπόψη του πολύ περιορισμένου αριθμού κατοίκων στη ζώνη επιρροής 15 λεπτών από τον σταθμό, εγείρονται εύλογες αμφιβολίες σχετικά με την οικονομική αποδοτικότητα και την αποτελεσματικότητα της διατήρησης των σταθμών αυτών ως

³⁸ Με εξαίρεση τις ΓΥΤ Μιλάνο-Βενετία και Eje Atlantico, στις οποίες όλες οι υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών ΣΥΤ κάνουν τις ίδιες ακριβώς στάσεις.

³⁹ Βλέπε επίσης ειδική έκθεση αριθ. 21/2014, σημείο 53 κ. επ., όπου εφαρμόσαμε παρόμοια τεχνική.

στάσεων στη γραμμή υψηλής ταχύτητας (η αλληλεπικάλυψη κατά 100 % της ζώνης επιρροής 60 λεπτών για τον σταθμό Guadalajara οφείλεται στην εγγύτητά του με τη Μαδρίτη).

Γράφημα 6 - Ανάλυση σταθμών της γραμμής υψηλής ταχύτητας Μαδρίτη-Βαρκελώνη-γαλλικά σύνορα



Πηγή: ΕΕΣ και Eurostat.

73. Ενώ πρόθεση της Επιτροπής είναι να συνδέσει όλους τους αερολιμένες κεντρικού δικτύου με το σιδηροδρομικό δίκτυο έως το 2050, κατά προτίμηση με σιδηροδρόμους υψηλής ταχύτητας, λιγостоί μόνο σταθμοί σιδηροδρόμων υψηλής ταχύτητας διαθέτουν επί του παρόντος απευθείας σύνδεση υψηλής ταχύτητας με κάποιον αερολιμένα. Οι σιδηρόδρομοι υψηλής ταχύτητας και οι αεροπορικές μεταφορές μπορούν να λειτουργήσουν συμπληρωματικά (μεταφέροντας επιβάτες σε έναν αερολιμένα, οι σιδηρόδρομοι υψηλής ταχύτητας μπορούν να διευρύνουν τη ζώνη επιρροής του αερολιμένα και οι επιβάτες των αεροπορικών μεταφορών μπορούν να αποφασίσουν να χρησιμοποιούν έναν ορισμένο αερολιμένα λόγω της αδιάλειπτης και ταχείας σιδηροδρομικής σύνδεσης μετά την προσγείωση). Ωστόσο, διαπιστώσαμε ότι ο συνδυασμός σιδηροδρόμων υψηλής ταχύτητας και αεροπορικής μεταφοράς είναι περίπλοκος για τους επιβάτες. Για παράδειγμα, παρότι η γραμμή υψηλής ταχύτητας Μαδρίτη – Βαρκελώνη περνά κοντά στους δύο πιο πολυσύχναστους αερολιμένες της Ισπανίας (Μαδρίτη-Barajas και Βαρκελώνη-El Prat, οι οποίοι χρησιμοποιήθηκαν από

50,4 εκατομμύρια και 44,2 εκατομμύρια επιβάτες, αντίστοιχα, το 2016⁴⁰), δεν υπάρχουν σχέδια για τη σύνδεσή τους με το σιδηροδρομικό δίκτυο υψηλής ταχύτητας⁴¹.

74. Για να είναι επιτυχημένοι και ανταγωνιστικοί, οι σταθμοί υψηλής ταχύτητας θα πρέπει να βρίσκονται σε καλή τοποθεσία.

- i) Πρέπει να είναι εύκολα προσβάσιμοι στους επιβάτες με πολλούς τρόπους μεταφοράς, μεταξύ άλλων πεζή και με ποδήλατο, και να προσφέρουν κατάλληλες διευκολύνσεις δημόσιων μεταφορών και χώρους στάθμευσης σε προσιτές τιμές.
- ii) Πρέπει να προσφέρουν πολλαπλές και λειτουργικές συνδέσεις σιδηροδρόμου υψηλής ταχύτητας, καθώς και επαρκή αριθμό αμαξοστοιχιών καθ' όλη τη διάρκεια της ημέρας.
- iii) Πρέπει να συμβάλλουν στην οικονομική δραστηριότητα στην ευρύτερη περιοχή (αποτέλεσμα «αναβάθμισης» ή «πολεοδομικής ανάπλασης»).

75. Αναλύσαμε την προσβασιμότητα, τη συνδεσιμότητα και τα αποτελέσματα αναβάθμισης 18 σιδηροδρομικών σταθμών υψηλής ταχύτητας (δύο ανά ελεγχθείσα γραμμή). Όλες οι πληροφορίες, συμπεριλαμβανομένων των ποσοτικών κριτηρίων που χρησιμοποιήθηκαν, παρατίθενται στο παράρτημα ΙΧ. Από την ανάλυσή μας προκύπτει ότι η πρόσβαση σε 14 σταθμούς επιδέχεται βελτίωση. Για παράδειγμα, η πρόσβαση στον σταθμό TGV στη Meuse (εικόνα 3) στη γραμμή LGV Est-Européenne είναι δύσκολη: όπως φαίνεται από το βέλος, ο σταθμός βρίσκεται σε απομονωμένη τοποθεσία στην ύπαιθρο. Μερικές τοπικές γραμμές λεωφορείων και ένας μικρός χώρος στάθμευσης ιδιωτικών αυτοκινήτων είναι τα μόνα μέσα πρόσβασης στον σταθμό.

⁴⁰ Tráfico de pasajeros, operaciones y carga en los aeropuertos Españoles, Aena 2016.

⁴¹ Επί του παρόντος, διεξάγεται μελέτη σκοπιμότητας για τη σύνδεση σιδηροδρόμου υψηλής ταχύτητας με τον αερολιμένα Μαδρίτη-Barajas, καθώς και ενημερωτική μελέτη σχετικά με την προσαρμογή του σταθμού του αερολιμένα σε υπηρεσίες υψηλής ταχύτητας, με τη χρήση συγχρηματοδότησης από τον μηχανισμό «Συνδέοντας την Ευρώπη», στο πλαίσιο του έργου 2015-ES-TM-0173-S.

Εικόνα 3 - Ο σταθμός TGV στη Meuse.



Πηγή: ΕΕΣ.

76. Διαπιστώσαμε επίσης ότι επτά σταθμοί δεν είχαν τις κατάλληλες διαστάσεις: τέσσερις ήταν υπερβολικά μεγάλοι και τρεις ήταν υπερβολικά μικροί σε σχέση με τον αριθμό των επιβατών. Τέσσερις σταθμοί δεν παρείχαν γενικές υπηρεσίες στο κοινό. Πέντε σταθμοί δεν διέθεταν καλές συνδέσεις, ενώ σε άλλους επτά σταθμούς η βελτίωση των συνδέσεων θα μπορούσε να αποβεί επωφελής.

77. Από την ανάλυση των αλλαγών που επήλθαν με την πάροδο του χρόνου (για παράδειγμα, στην αγορά εργασίας, στην αγορά ακινήτων, στον αριθμό των επιχειρήσεων που προσελκύνθηκαν και στις θέσεις απασχόλησης που δημιουργήθηκαν), δεν διαπιστώσαμε σαφή αποτελέσματα αναβάθμισης για τους 15 εκ των 18 σταθμών στις ελεγχθείσες γραμμές υψηλής ταχύτητας. Η έναρξη λειτουργίας του σταθμού Belfort-Montbéliard στη γραμμή Ρήνος-Ροδανός παρότρυνε το άνοιγμα καταστημάτων και ενός ξενοδοχείου κοντά στον σταθμό και κατέστησε εφικτή τη μετεγκατάσταση περιφερειακού νοσοκομείου. Σε δύο άλλες περιπτώσεις, εργασίες αναβάθμισης στους σταθμούς –οι οποίες συνδέονταν με την άφιξη υπηρεσιών υψηλής ταχύτητας– διευκόλυναν τις συνδέσεις μεταξύ γειτονιών που χωρίζονταν προηγουμένως από σιδηροτροχιές. Αυτό υποδηλώνει ότι οι

γραμμές υψηλής ταχύτητας ενδέχεται να συνοδεύουν και να στηρίζουν ήδη δρομολογηθείσες οικονομικές βελτιώσεις που αναμένονταν στην περιοχή, αλλά δεν θα οδηγήσουν από μόνες τους σε άνθηση της τοπικής οικονομίας⁴².

Βιωσιμότητα των σιδηροδρόμων υψηλής ταχύτητας: η αποτελεσματικότητα της συγχρηματοδότησης της ΕΕ βρίσκεται σε κίνδυνο

78. Για να είναι επιτυχημένη μια γραμμή υψηλής ταχύτητας και να είναι βιώσιμη η επένδυση, η γραμμή θα πρέπει να είναι σε θέση να μεταφέρει υψηλό αριθμό επιβατών. Αξιολογήσαμε το στοιχείο αυτό με δύο τρόπους: αφενός, προβαίνοντας σε συγκριτική αξιολόγηση του αριθμού των επιβατών διαχρονικά και, αφετέρου, αναλύοντας τον αριθμό των κατοίκων στη ζώνη επιρροής κατά μήκος της γραμμής.

Ανάλυση δεδομένων που αφορούν τους επιβάτες: τρεις από τις επτά ολοκληρωμένες σιδηροδρομικές γραμμές υψηλής ταχύτητας μεταφέρουν αριθμό επιβατών μικρότερο του σημείου αναφοράς των εννέα εκατομμυρίων επιβατών ετησίως

79. Βάσει σημείου αναφοράς που προκύπτει από ακαδημαϊκές και θεσμικές πηγές, μια γραμμή υψηλής ταχύτητας θα πρέπει να έχει ιδανικά εννέα εκατομμύρια επιβάτες, ή τουλάχιστον έξι εκατομμύρια επιβάτες στο πρώτο έτος λειτουργίας τους, για να είναι επιτυχημένη⁴³. Το 2016, μόνο τρεις γραμμές μετέφεραν όντως περισσότερους από εννέα εκατομμύρια επιβάτες ετησίως (Μαδρίτη-Βαρκελώνη, Τορίνο-Σαλέρνο και LGV Est-Européenne). Σε τρεις εκ των επτά ολοκληρωμένων γραμμών υψηλής ταχύτητας που ελέγξαμε (Eje Atlántico, Ρήνος-Ροδανός και Μαδρίτη-Λεόν), ο αριθμός των μεταφερόμενων

⁴² Σε παρόμοια συμπεράσματα κατέληξε η ερευνητική μελέτη με τίτλο «Retour sur les effets économiques du TGV. Les effets structurants sont un mythe». Πηγή: Καθηγ. Y. Crozet: <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01094554/document>.

⁴³ Ο αριθμός των 9 εκατομμυρίων επιβατών εμφανίζεται στις ακόλουθες πηγές:
i) «In what circumstances is investment in HSR worthwhile?», De Rus, Gines, and Nash, C.A., Munich Personal RePEc Archive (MPRA), Δεκέμβριος 2007, και
ii) «Guide to Cost Benefit Analysis of Investment Projects», Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2008, σ. 84 (αυτό το σημείο αναφοράς ΑΚΟ της Επιτροπής δεν περιέχεται στη νεότερη έκδοση του 2014).

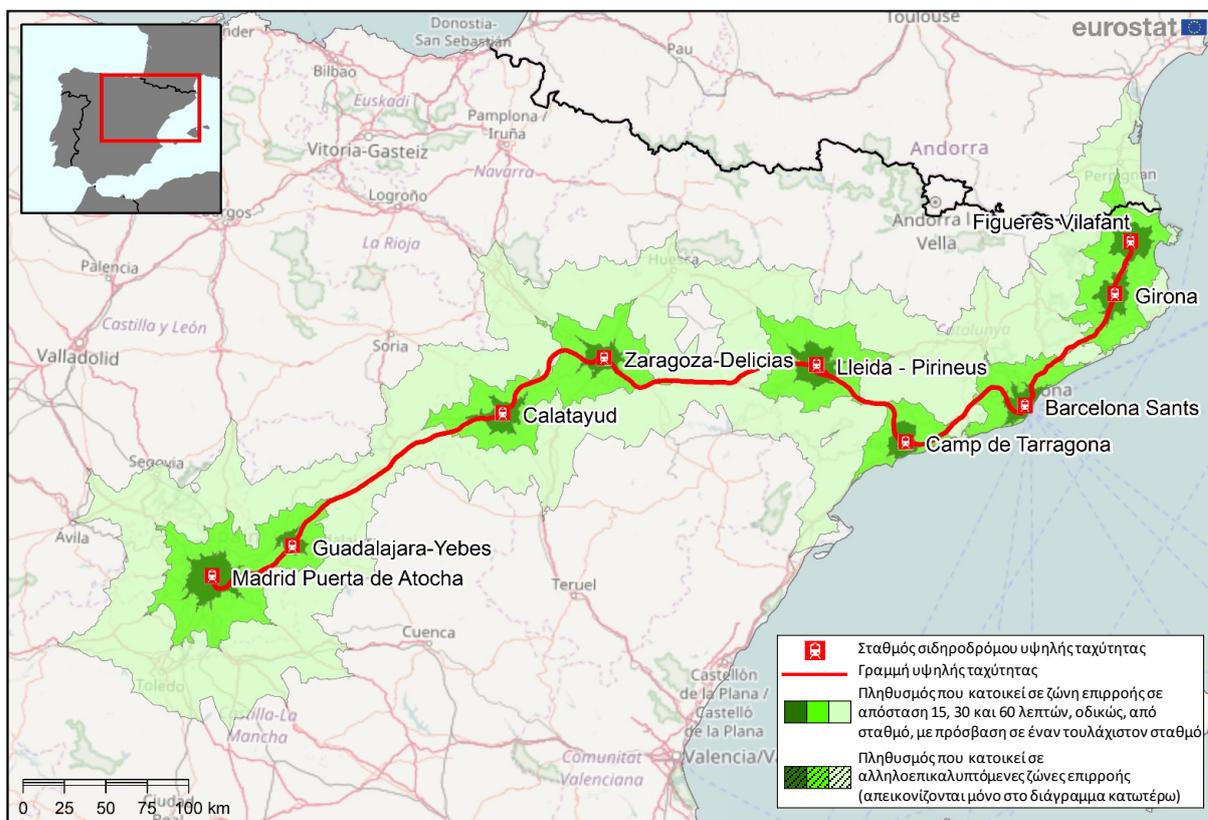
επιβατών ήταν πολύ μικρότερος⁴⁴. Το κόστος υποδομής των εν λόγω γραμμών ήταν 10,6 δισεκατομμύρια ευρώ, εκ των οποίων η συνεισφορά της ΕΕ ήταν περίπου 2,7 δισεκατομμύρια ευρώ. Αυτό σημαίνει ότι υφίσταται υψηλός κίνδυνος αναποτελεσματικής δαπάνης της συγχρηματοδότησης της ΕΕ στις γραμμές αυτές.

Ανάλυση της ζώνης επιρροής όσον αφορά τον αριθμό των κατοίκων κατά μήκος των γραμμών: σε εννέα από τις 14 ελεγχθείσες γραμμές και τμήματα υψηλής ταχύτητας δεν υπάρχει επαρκής αριθμός πιθανών επιβατών

80. Διενεργήσαμε επίσης ανάλυση της ζώνης επιρροής για να αξιολογήσουμε τη δυνητική βιωσιμότητα των μεταφορών σε επίπεδο γραμμής (βλέπε γράφημα 7). Στο παράρτημα VIII παρατίθενται επίσης συνολικά αποτελέσματα και βασικά δεδομένα για όλες τις ελεγχθείσες γραμμές υψηλής ταχύτητας.

⁴⁴ Δεδομένου ότι τέθηκε σε λειτουργία μόλις τον Δεκέμβριο του 2017, η γραμμή υψηλής ταχύτητας Βερολίνο-Μόναχο δεν λήφθηκε υπόψη στην ανάλυση.

Γράφημα 7 - Ανάλυση της ζώνης επιρροής της γραμμής υψηλής ταχύτητας Μαδρίτη-Βαρκελώνη-γαλλικά σύνορα



Πηγή: ΕΕΣ και Eurostat.

81. Εννέα εκ των 14 ελεγχθεισών γραμμών υψηλής ταχύτητας και διασυνοριακών συνδέσεων δεν είχαν αρκετά υψηλό αριθμό επιβατών στις ζώνες επιρροής 15 και 30 λεπτών κατά μήκος της γραμμής, προκειμένου να είναι επιτυχημένη η γραμμή υψηλής ταχύτητας. Πρόκειται για τις γραμμές Μαδρίτη-Λεόν, Eje Atlántico, Μαδρίτη-Γαλικία, Μιλάνο-Βενετία, Ρήνος-Ροδανός, Στουτγάρδη-Μόναχο, Μόναχο-Βερόνα, Figueres-Perpignan και Basque Y. Αξίζει να επισημανθεί ότι οι τρεις γραμμές οι οποίες δεν ανταποκρίνονταν στο σημείο αναφοράς του αριθμού επιβατών (βλέπε ανωτέρω) εμπίπτουν επίσης στο κριτήριο αυτό.

82. Αναλύσαμε επίσης την επιτυχία των σιδηροδρόμων υψηλής ταχύτητας σε παγκόσμιο πλαίσιο, προκειμένου να κατανοήσουμε τους λόγους επιτυχίας τους (**πλαίσιο 2**).

Πλαίσιο 2 - Η λειτουργία της αμαξοστοιχίας Shinkansen

Η αμαξοστοιχία Shinkansen (εικόνα 4) και οι σιδηροδρομικές μεταφορές υψηλής ταχύτητας στην Ιαπωνία παρέχουν τη δυνατότητα ευρύτερης σύγκρισης των σιδηροδρομικών μεταφορών υψηλής ταχύτητας σε παγκόσμια κλίμακα.

Η γραμμή υψηλής ταχύτητας, μήκους 550 χιλιομέτρων, από το Τόκιο στην Οσάκα, είναι πολύ επιτυχημένη και μεταφέρει 163 εκατομμύρια επιβάτες ετησίως. Οι λόγοι της επιτυχίας της είναι πολλαπλοί: η γραμμή συνδέει μεγαλουπόλεις με πληθυσμούς αρκετών εκατομμυρίων· οι αμαξοστοιχίες κινούνται σε ειδικές σιδηροτροχιές με πολύ υψηλή συχνότητα (έως 433 αμαξοστοιχίες ημερησίως)· η αξιοπιστία και η ακρίβεια της παρεχόμενης υπηρεσίας είναι εξαιρετικές (το 2016, η μέση καθυστέρηση ήταν κατώτερη των 24 δευτερολέπτων καθ' όλη τη διάρκεια του έτους)· υπάρχουν τα πλέον προηγμένα μέτρα ασφάλειας και προστασίας στους σταθμούς και κατά μήκος της γραμμής και οι επιβάτες λαμβάνουν επαρκή στήριξη στους σταθμούς.

Εικόνα 4 - Αμαξοστοιχία Shinkansen στον κεντρικό σταθμό του Τόκιο



Πηγή: ΕΕΣ.

Η ανταγωνιστικότητα του σιδηροδρόμου υψηλής ταχύτητας σε σύγκριση με άλλους τρόπους μεταφοράς: δεν υπάρχει ακόμη αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει»

83. Ο σιδηρόδρομος υψηλής ταχύτητας διαθέτει περιορισμένο μόνο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα. Ενώ η ιαπωνική αμαξοστοιχία Shinkansen παραμένει ανταγωνιστική ακόμη και σε διαδρομές άνω των 900 χιλιομέτρων, ο σιδηρόδρομος υψηλής ταχύτητας στην Ευρώπη είναι γενικά ανταγωνιστικός σε διαδρομές μεταξύ 200 και 500 χιλιομέτρων, με χρόνους διαδρομής που δεν υπερβαίνουν τις τέσσερις ώρες. Το αυτοκίνητο είναι ο κυρίαρχος τρόπος μεταφοράς για αποστάσεις κάτω των 200 χιλιομέτρων, λόγω της ευελιξίας που παρέχει κατά το τελευταίο στάδιο της μετακίνησης, ενώ οι αεροπορικές μεταφορές είναι πιο ανταγωνιστικές για μεγαλύτερες αποστάσεις.

84. Ένα σύστημα φορολογίας βασισμένο στις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα αποτελεί εργαλείο με το οποίο μπορεί να ληφθεί υπόψη ο αντίκτυπος των διάφορων τρόπων μεταφοράς στο περιβάλλον. Επί του παρόντος, δεν υφίσταται καμία επιχειρησιακή συμφωνία με κανένα κράτος μέλος της ΕΕ ανάλογη προς το ειδικό ταμείο σιδηροδρομικών υποδομών της Ελβετίας, το οποίο χρηματοδοτείται εν μέρει από φόρους που επιβάλλονται στα φορτηγά που διέρχονται από τη χώρα. Η προσέγγιση που εφαρμόζει η Ελβετία μειώνει τη δημοσιονομική επιβάρυνση των φορολογουμένων για την κατασκευή και τη συντήρηση του σιδηροδρομικού δικτύου, καθώς διοχετεύει απευθείας φορολογικά έσοδα τα οποία εισπράττονται από έναν τρόπο μεταφοράς σε επενδυτική ενίσχυση άλλου τρόπου μεταφοράς.

85. Επί του παρόντος, δεν υπάρχει στην ΕΕ κανένα σύστημα χρέωσης, το οποίο να λαμβάνει υπόψη τόσο την αρχή «ο χρήστης πληρώνει» όσο και την αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει» στους διάφορους τρόπους μεταφοράς, προκειμένου να ενισχυθεί η ανταγωνιστικότητα των σιδηροδρόμων. Στο παρελθόν, υπήρξαν απόπειρες αλλαγής των συνθηκών διατροφικών μεταφορών, με τον εσωτερικό καταλογισμό του εξωτερικού κόστους από διάφορους τρόπους μεταφοράς, αλλά αυτές υπήρξαν σε μεγάλο βαθμό ανεπιτυχείς. Παρ' όλα αυτά, η φορολόγηση σε συνάρτηση με τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου παραμένει στο πρόγραμμα δράσης πολλών κυβερνήσεων. Για παράδειγμα, η θέσπιση προγράμματος διασταυρούμενης χρηματοδότησης εξετάζεται επί του παρόντος

(εκ νέου⁴⁵) στη Γαλλία, ενώ, το 2018, η Ιταλία θα χρηματοδοτήσει την κατασκευή της βασικής σήραγγας Brenner και των νότιων γραμμών εισόδου σε αυτήν από τα έσοδα ειδικού ταμείου, το οποίο συστάθηκε το 1997, με έσοδα από τα διόδια των αυτοκινητοδρόμων⁴⁶.

Αδιάλειπτη και ανταγωνιστική διασυνοριακή λειτουργία των σιδηροδρόμων υψηλής ταχύτητας: δεν έχει ακόμη καθολικό χαρακτήρα

Δεδομένου ότι υφίστανται ακόμη πολλοί φραγμοί, το άνοιγμα των αγορών και η ανταγωνιστικότητά τους στις γραμμές υψηλής ταχύτητας της ΕΕ θα απαιτήσουν πολύ χρόνο

86. Ο αποτελεσματικός ανταγωνισμός στις γραμμές υψηλής ταχύτητας μπορεί αποδεδειγμένα να συμβάλει στη βελτίωση των υπηρεσιών και τη μείωση των τιμών για τους επιβάτες στην ΕΕ. Επί του παρόντος, οι περιπτώσεις στις οποίες υπάρχει ανταγωνισμός στις γραμμές υψηλής ταχύτητας είναι πολύ λίγες (ανταγωνισμός στις γραμμές υπάρχει στην Ιταλία και, σε περιορισμένο βαθμό, στην Αυστρία⁴⁷). Το άνοιγμα στον ανταγωνισμό της ιταλικής γραμμής υψηλής ταχύτητας Τορίνο-Σαλέρνο βελτίωσε τις παρεχόμενες στους επιβάτες υπηρεσίες. Υπάρχουν περισσότερες επιλογές όσον αφορά τις αμαξοστοιχίες (η νέα επιχείρηση πραγματοποιεί 34 καθημερινές συνδέσεις προς κάθε κατεύθυνση στον πίνακα

⁴⁵ Η αρχή του οικολογικού φόρου «eco-taxe poids lourds» είχε ήδη ψηφιστεί το 2008 στο πλαίσιο των πολιτικών συσκέψεων με την ονομασία «Grenelle de l'Environnement» στη Γαλλία, αλλά, το 2014, αποφασίστηκε η μη εφαρμογή των διατάξεων αυτών στην πράξη.

⁴⁶ Άρθρο 55, παράγραφος 13, του νόμου 449/1997, της 27ης Δεκεμβρίου 1997, ο οποίος δημοσιεύθηκε στο συμπλήρωμα της ΕΕ 302 της 30.12.1997, σ. 5-113.

⁴⁷ Στην Αυστρία, παρότι η αγορά είναι κατά βάση ανοικτή, δεν υπάρχουν ανταγωνιστικές διαδικασίες υποβολής προσφορών για ζημιόγουνους υπηρεσίες επιβατικών σιδηροδρόμων υψηλής ταχύτητας. Στη Γερμανία, η αγορά είναι ανοικτή, αλλά η κατεστημένη σιδηροδρομική επιχείρηση δεν έχει κανέναν βασικό ανταγωνιστή στις σιδηροδρομικές γραμμές υψηλής ταχύτητας. Επιπλέον, υπάρχει ανταγωνισμός στη γραμμή υψηλής ταχύτητας Στοκχόλμη-Γκέτεμποργκ και υπάρχουν σιδηροδρομικές επιχειρήσεις σε διεθνείς διαδρομές μεταξύ των οποίων δεν υπάρχει ανταγωνισμός. Δεν πρόκειται για νέες επιχειρήσεις στην αγορά, αλλά συνήθως για εμπορικές εταιρικές σχέσεις μεταξύ κατεστημένων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων (π.χ. Eurostar, Thalys, Thello).

δρομολογίων του 2017-2018) και οι τιμές των εισιτηρίων μειώθηκαν κατά τουλάχιστον 24 %⁴⁸. Υπάλληλοι του ERA που απάντησαν σε ερωτήσεις μας ανέφεραν παρόμοιο θετικό αποτέλεσμα στην Αυστρία: ο ανταγωνισμός μεταξύ της κατεστημένης σιδηροδρομικής επιχείρησης και νέας επιχείρησης στην αγορά έφερε περισσότερους πελάτες, και για την κατεστημένη σιδηροδρομική επιχείρηση.

87. Ωστόσο, στη Γαλλία και την Ισπανία, η αγορά σιδηροδρομικών υπηρεσιών υψηλής ταχύτητας δεν ήταν ακόμη ανοικτή και δεν υπήρχε ανταγωνισμός στις γραμμές υψηλής ταχύτητας. Τα συγκεκριμένα κράτη μέλη θα αναμείνουν έως το 2020 για να αξιολογήσουν αν η κατεστημένη σιδηροδρομική επιχείρηση είναι έτοιμη να δεχθεί τον ανταγωνισμό στον τομέα των επιβατικών υπηρεσιών μεγάλων αποστάσεων. Ακόμη και μετά το χρονικό αυτό σημείο, εάν θεωρηθεί ότι οι γραμμές λειτουργούν υπό καθεστώς υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας, τα εν λόγω κράτη μέλη θα μπορούν να χορηγήσουν 10ετή αναβολή, υπό ορισμένες προϋποθέσεις, και τούτο σημαίνει ότι το πραγματικό άνοιγμα στον ανταγωνισμό μπορεί να αναβληθεί έως το 2035.

88. Παράλληλα με το σταδιακό άνοιγμα της αγοράς που προβλέπεται στην τέταρτη δέσμη μέτρων για τις σιδηροδρομικές μεταφορές, στον κλάδο των σιδηροδρόμων εξακολουθούν να εφαρμόζονται ορισμένες πρακτικές οι οποίες εμποδίζουν την υλοποίηση ενός πραγματικά αδιάλειπτου σιδηροδρομικού δικτύου υψηλής ταχύτητας στην ΕΕ και εμποδίζουν δυνητικά την είσοδο στην αγορά των γραμμών υψηλής ταχύτητας νέων αλλοδαπών ανταγωνιστικών επιχειρήσεων. Στις πρακτικές αυτές συγκαταλέγονται τεχνικοί και διοικητικοί φραγμοί και άλλα εμπόδια στη διαλειτουργικότητα. Οι πρακτικές συνέπειες της κατάστασης αυτής για τους επιβάτες εξηγούνται στο πλαίσιο 3.

⁴⁸ G. Adinolfi, «La guerra dei prezzi», *La Repubblica*, 15 Οκτωβρίου 2017.

Πλαίσιο 3 – Αντίκτυπος για τους επιβάτες της μη αδιάλειπτης κυκλοφορίας αμαξοστοιχιών που διασχίζουν τα σύνορα

1. Η απουσία διαλειτουργικότητας στο τμήμα Μόναχο-Βερόνα συνεπάγεται στάση και καθυστερήσεις στον σταθμό του Brenner

Υπάρχουν περισσότεροι από 11 000 εθνικοί κανόνες για τον τομέα των σιδηροδρόμων, τους οποίους ο ERA ταξινομεί σε κατηγορίες επί του παρόντος με σκοπό να τους εξορθολογίσει σε μεταγενέστερο στάδιο. Δεν υπάρχουν κοινός κανόνες για διασυνοριακές σιδηροδρομικές μεταφορές. Η Γερμανία και η Αυστρία εφαρμόζουν εναρμονισμένη προσέγγιση, αλλά η Ιταλία εξακολουθεί να εφαρμόζει διαφορετικό σύνολο κανόνων⁴⁹. Η κατάσταση αυτή συνεπάγεται υποχρεωτική αναμονή στα σύνορα Αυστρίας-Ιταλίας: όλες οι αμαξοστοιχίες υποχρεούνται να σταματούν στα σύνορα για να πραγματοποιήσουν τις λειτουργικές αλλαγές που απαιτούνται από την ιταλική και την αυστριακή εθνική νομοθεσία, οι οποίες προβλέπουν διαφορετικές απαιτήσεις. Οι επιβατικές αμαξοστοιχίες αναγκάζονται να σταματούν για τουλάχιστον 14 λεπτά (**εικόνα 5**), ενώ η καθυστέρηση για τις εμπορευματικές αμαξοστοιχίες είναι 45 λεπτά. Οι καθυστερήσεις αυτές έχουν μεγάλη σημασία, λαμβανομένου υπόψη ότι η, ύψους πολλών δισεκατομμυρίων ευρώ, επένδυση σε υποδομές στη γραμμή υψηλής ταχύτητας Μόναχο-Βερόνα έχει συνολικό στόχο εξοικονόμησης χρόνου 114 λεπτών.

⁴⁹ Για παράδειγμα, i) στα σύνορα Αυστρίας-Ιταλίας οι οδηγοί αλλάζουν: ενώ η γερμανική και η αυστριακή νομοθεσία απαιτούν μόνο έναν γερμανόφωνο οδηγό, στην Ιταλία απαιτούνται δύο διπλωματούχοι ιταλόφωνοι οδηγοί· ii) η Γερμανία και η Αυστρία απαιτούν ανακλαστική πινακίδα στην οπίσθια πλευρά των εμπορευματικών αμαξοστοιχιών· στην Ιταλία, οι ανακλαστικές πινακίδες δεν είναι αποδεκτές και απαιτείται σήμα ουράς· iii) η Ιταλία δεν δέχεται τους τεχνικούς ελέγχους που πραγματοποιεί η γερμανική αρχή σιδηροδρόμων και επιβάλλει τους δικούς της ανεξάρτητους τεχνικούς ελέγχους στα σύνορα.

Εικόνα 5 - Επιβάτες αναμένουν στον σταθμό Brenner για να συνεχίσουν το ταξίδι τους



Πηγή: ΕΕΣ.

Το πρόβλημα αυτό αναδείχθηκε ήδη στην ειδική έκθεση αριθ. 8/2010 του Συνεδρίου⁵⁰. Οκτώ χρόνια αργότερα, οι συστάσεις μας δεν οδήγησαν σε καμία αλλαγή στην πράξη. Οι εθνικές αρχές στα κράτη μέλη που επισκεφθήκαμε ανέφεραν ότι τα διασυνοριακά προβλήματα που προκαλούν οι διαφορετικοί εθνικοί κανόνες περί απασχόλησης ή γλωσσών εργασίας θα μπορούσαν να επιλυθούν με βέλτιστο τρόπο με τη θέσπιση εναρμονισμένων κανόνων σε ολόκληρη την ΕΕ. Για παράδειγμα, στις αεροπορικές μεταφορές χρησιμοποιείται μόνο μία γλώσσα εργασίας (η αγγλική)- αυτό συμβάλλει στη μείωση των φραγμών μεταξύ ηπείρων και θα μπορούσε να βοηθήσει στην επίλυση παρόμοιων προβλημάτων μεταξύ κρατών μελών.

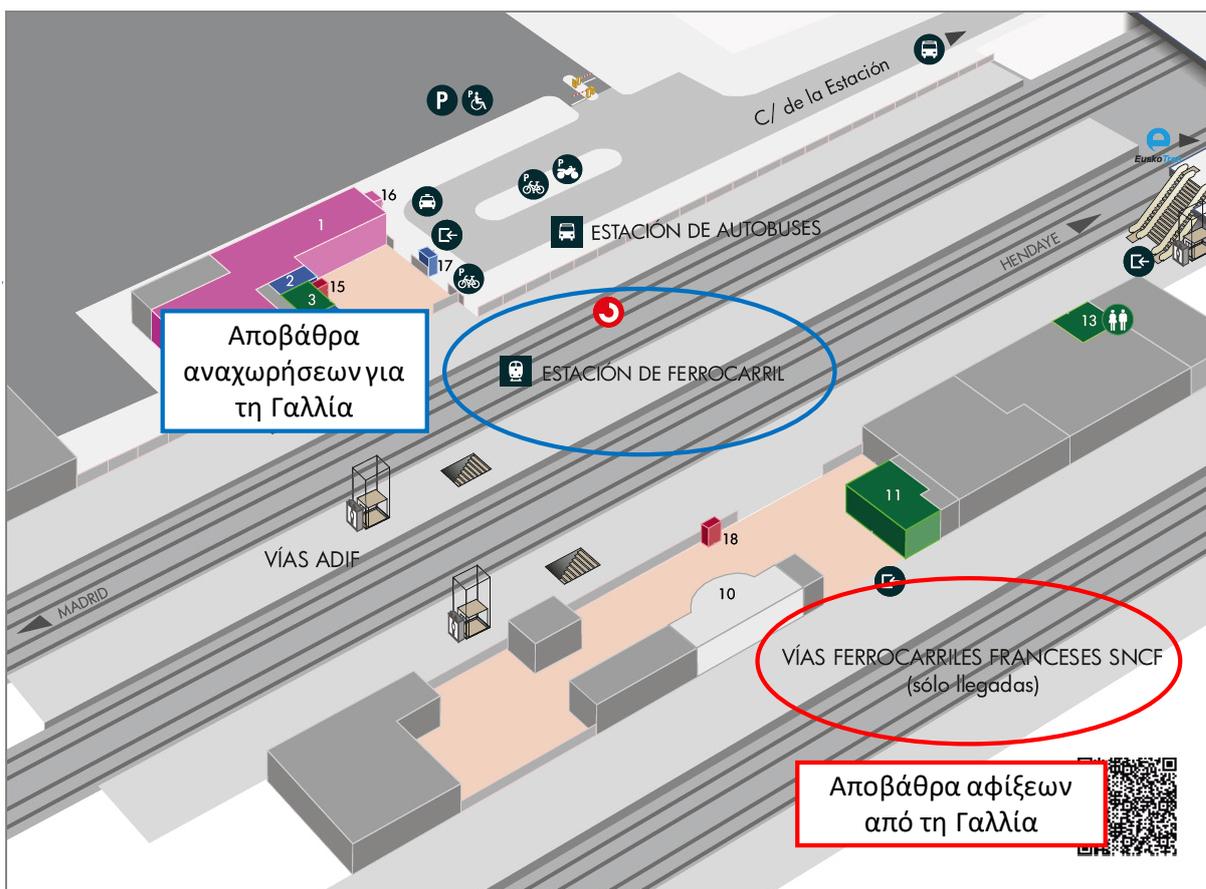
2. Η απουσία συνδέσμων υποδομών μεταξύ Γαλλίας και Ισπανίας (διασυνοριακή διαδρομή Ατλαντικού) υποχρεώνει τους επιβάτες να αλλάζουν αμαξοστοιχίες και αποβάθρες

Επειδή το μεγαλύτερο μέρος του τμήματος μεταξύ του Μπορντώ και των ισπανικών συνόρων δεν αποτελεί προτεραιότητα για τη Γαλλία, οι υποδομές στα σύνορα παραμένουν απαρχαιωμένες, μη συμβατές και ακατάλληλες για ένα σύγχρονο σιδηροδρομικό δίκτυο υψηλής ταχύτητας. Η Γαλλία δεν είναι διατεθειμένη να επενδύσει στις υποδομές αυτές (και, ως εκ τούτου, δεν ζητεί χρηματοδότηση από την ΕΕ) και αυτό θα επηρεάσει αρνητικά τις συνδέσεις της Ισπανίας και της Πορτογαλίας στο δίκτυο της ΕΕ κατά μήκος του διαδρόμου του Ατλαντικού. Στην ισπανική πλευρά των συνόρων, οι εργασίες για τη σύνδεση του βασικού σιδηροδρομικού δικτύου υψηλής

⁵⁰ Ειδική έκθεση αριθ. 8/2010 με τίτλο «Βελτίωση των επιδόσεων των μεταφορών στους διευρωπαϊκούς σιδηροδρομικούς άξονες: Υπήρξαν αποτελεσματικές οι επενδύσεις της ΕΕ σε σιδηροδρομική υποδομή;»

ταχύτητας με το υπόλοιπο ισπανικό δίκτυο βρίσκονται σε εξέλιξη (με συγχρηματοδότηση από την ΕΕ ύψους 318 εκατομμυρίων ευρώ). Το αποτέλεσμα είναι ότι, επί του παρόντος, όλοι οι επιβάτες αναγκάζονται να αλλάζουν αποβάθρα και αμαξοστοιχία για να διασχίσουν τα σύνορα (εικόνα 6).

Εικόνα 6 - Όλοι οι επιβάτες αναγκάζονται να αλλάζουν αμαξοστοιχία στα σύνορα Γαλλίας και Ισπανίας



Πηγή: ADIF, με σημειώσεις του ΕΕΣ.

Τέλη τροχαίας πρόσβασης: υπερβολικά πολύπλοκα και δυνητικά επιζήμια για τον ανταγωνισμό

89. Βάσει του νομικού πλαισίου της ΕΕ για τις σιδηροδρομικές μεταφορές, ο διαχειριστής της υποδομής (οντότητα διαφορετική από τη σιδηροδρομική επιχείρηση) πρέπει να παρέχει τη δυνατότητα σε κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση να χρησιμοποιεί τις σιδηροτροχιές, εφόσον συνεισφέρει στο κόστος συντήρησης αυτών. Αυτά τα τέλη τροχαίας πρόσβασης έχουν διαφορετικό αντίκτυπο στη βιωσιμότητα του δικτύου. Ανάλογα με το ύψος στο οποίο καθορίζονται, μπορούν να συμβάλουν στην ανάκτηση μέρους του κόστους της επένδυσης σε υποδομές και, αν είναι αρκετών χαμηλά, μπορούν επίσης να παροτρύνουν τον

ανταγωνισμό στις γραμμές παρέχοντας τη δυνατότητα συμμετοχής σε νεοεισερχόμενες στην αγορά επιχειρήσεις.

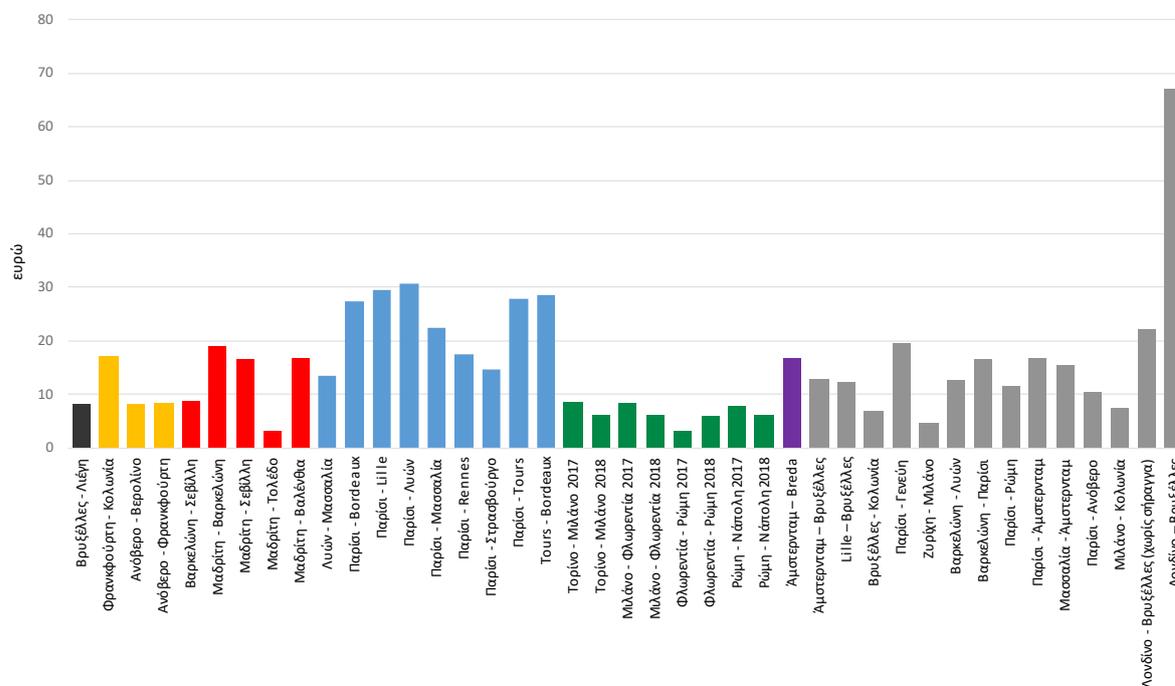
90. Η οδηγία (ΕΕ) αριθ. 2012/34/ΕΕ⁵¹ προβλέπει ότι τα τέλη τροχαίας πρόσβασης πρέπει να καθορίζονται πρωτίστως βάσει της επιβάρυνσης που δημιουργείται άμεσα από τη λειτουργία της σιδηροδρομικής μεταφοράς. Ωστόσο, οι αρχές στις οποίες βασίζεται ο καθορισμός της τιμολόγησης διαφέρουν σημαντικά μεταξύ κρατών μελών⁵², κυρίως επειδή η νομοθεσία επιτρέπει τη χρήση πολλών παραμέτρων. Σε όλα τα κράτη μέλη που επισκεφθήκαμε, είχαν εφαρμοστεί «προσαυξήσεις» προκειμένου να ληφθούν υπόψη συγκεκριμένες κατηγορίες δαπανών, όπως η ώρα της ημέρας του ζητηθέντος διαθέσιμου χρόνου ή η ύπαρξη, ή η απουσία, συμφόρησης.

91. Σύμφωνα με τη Διεθνή Ένωση Σιδηροδρόμων, τα τέλη τροχαίας πρόσβασης δεν υπολογίζονται με διαφάνεια. Μεταβάλλονται τακτικά και εξαρτώνται από τουλάχιστον 56 μεταβλητές, οι οποίες παράγουν πολύ διαφορετικά αποτελέσματα. Αυτό επιβεβαιώνεται στο γράφημα 8, στο οποίο απεικονίζεται το ακριβές ύψος των τελών τροχαίας πρόσβασης σε επιλεγμένα ζεύγη αφετηρίας-προορισμού στην ΕΕ τα οποία συνδέονται με σιδηροδρόμους υψηλής ταχύτητας και αποδεικνύεται ότι το ύψος των τελών διαφέρει όντως σημαντικά. Για παράδειγμα, τα τέλη τροχαίας πρόσβασης είναι πολύ υψηλά στη Γαλλία και πολύ χαμηλότερα στην Ιταλία.

⁵¹ Οδηγία 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Νοεμβρίου 2012, για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου (κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ) (ΕΕ L 343 της 14.12.2012, σ. 32).

⁵² Για παράδειγμα: στην Ιταλία, τα τέλη πρόσβασης δεν περιλαμβάνουν μόνο τα άμεσα έξοδα, αλλά και άλλα έξοδα του διαχειριστή της υποδομής, τα οποία η αρχή εκτιμά «αποδοτικά και εύλογα», ενώ στη Γερμανία στόχος της πολιτικής για τα τέλη τροχαίας πρόσβασης είναι η ανάκτηση σημαντικού ποσοστού του κόστους των υποδομών από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Στην Αυστρία, τα τέλη τροχαίας πρόσβασης βασίζονται στα λειτουργικά έξοδα, ενώ στη Γαλλία, τα τέλη τροχαίας πρόσβασης καθορίζονται βάσει δύο κριτηρίων: περιλαμβάνουν ένα λειτουργικό σκέλος, στο οποίο χρησιμοποιούνται οικονομετρικά μοντέλα για την εκτίμηση του οριακού κόστους που καθορίζεται βάσει της εκμετάλλευσης της γραμμής (περίπου 30 % της συνολικής αξίας), και ένα σκέλος οικονομικής αξίας, το οποίο καθορίζεται έτσι ώστε να εισπράττεται «το υψηλότερο δυνατό τέλος πρόσβασης το οποίο μπορούν να καταβάλουν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις» (περίπου 70 % της συνολικής αξίας). Στην Ισπανία, τα τέλη τροχαίας πρόσβασης προορίζονται για την κάλυψη άμεσων εξόδων.

Γράφημα 8 - Ύψος τελών τροχαίας πρόσβασης για επιλεγμένα ζεύγη αφετηρίας-προορισμού στην ΕΕ



Πηγή: UIC.

92. Ο ορθός καθορισμός του ύψους των τελών τροχαίας πρόσβασης είναι σημαντικός για τη διασφάλιση βιωσιμότητας και ανταγωνιστικότητας.

- i) Στη Γαλλία, τα τέλη τροχαίας πρόσβασης διατηρούνται σε υψηλά επίπεδα, με σκοπό να αποφέρουν έσοδα στους διαχειριστές της υποδομής και για να διασφαλίζουν τη βιωσιμότητα της λειτουργίας διαχειριστών της υποδομής που έχουν σημαντικές οφειλές. Με τον τρόπο αυτό μειώνεται η ανάγκη χρηματοδότησης και συντήρησης από το κράτος νέων σιδηροδρομικών υποδομών υψηλής ταχύτητας. Ταυτόχρονα, τα υπερβολικά υψηλά τέλη τροχαίας πρόσβασης αποθαρρύνουν την είσοδο νέων επιχειρήσεων στην αγορά, προστατεύοντας κατ' αυτόν τον τρόπο την κατεστημένη σιδηροδρομική επιχείρηση από τον ανταγωνισμό.
- ii) Στην Ιταλία, τα τέλη τροχαίας πρόσβασης χρησιμοποιούνταν προηγουμένως ως μέσο αύξησης του ανταγωνισμού μεταξύ της κατεστημένης σιδηροδρομικής επιχείρησης και της νεοεισερχόμενης στην αγορά επιχείρησης. Επιπλέον άλλων

μέτρων (όπως διασφάλιση του δικαιώματος πρόσβασης σε υπηρεσίες σταθμού), η ιταλική ρυθμιστική αρχή των σιδηροδρόμων μείωσε τα τέλη προκειμένου να διασφαλίζεται ο θεμιτός ανταγωνισμός. Αυτό βελτίωσε την κατάσταση για τους επιβάτες (βλέπε σημείο 86).

Ισχυρή και ανεξάρτητη ρυθμιστική αρχή: αναγκαιότητα, η οποία δεν είναι πάντοτε πραγματικότητα

93. Αυτός ο συμβιβασμός μεταξύ οικονομικής βιωσιμότητας και ανταγωνιστικότητας είναι καθοριστικής σημασίας. Είναι, επομένως, σημαντικό να υπάρχουν εθνικές ρυθμιστικές αρχές σε κάθε κράτος μέλος, προκειμένου να λαμβάνουν μέτρα και η Επιτροπή να επιβλέπει το σύστημα. Οι φορείς αυτοί θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι οι κανόνες που διέπουν τη χρήση των προσαυξήσεων για την ανάκτηση του πλήρους κόστους των υποδομών εφαρμόζονται ορθώς, καθώς νόμιμος στόχος είναι η βέλτιστη χρήση των διαθέσιμων υποδομών.

94. Βάσει του δικαίου της ΕΕ, οι εθνικές ρυθμιστικές αρχές των σιδηροδρόμων πρέπει να διαθέτουν ευρεία ανεξαρτησία και εκτενείς εξουσίες για την παρακολούθηση των σιδηροδρομικών αγορών, ώστε να διασφαλίζεται ότι οι νεοεισερχόμενες επιχειρήσεις δεν υφίστανται διακρίσεις, και να μπορεί να αναπτυχθεί θεμιτός ανταγωνισμός. Θα πρέπει να τους παρέχονται επαρκείς πόροι. Η Επιτροπή παρακολουθεί τις απαιτήσεις αυτές και στηρίζει εθνικούς φορείς επαγρύπνησης στις δραστηριότητές τους, διευκολύνει δε τον διάλογο και την ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών μεταξύ ρυθμιστικών αρχών. Επισημάναμε τα δύο ακόλουθα ζητήματα.

- i) Η Ισπανία είναι το μόνο κράτος μέλος το οποίο θεωρεί τα τέλη τροχαίας πρόσβασης φόρους και τα καθορίζει διά νόμου. Αυτό περιορίζει τη διαχειριστική ανεξαρτησία του διαχειριστή της υποδομής και τις εξουσίες της ρυθμιστικής αρχής να τα τροποποιήσει σε περίπτωση μη συμμόρφωσης προς τους κανόνες. Επιπλέον, περιορίζει τον διαθέσιμο χρόνο για την αναθεώρηση των τελών και καθιστά πιο περίπλοκες τις αναθεωρήσεις και την υποβολή καταγγελιών. Η θέση της ρυθμιστικής αρχής είναι δύσκολη, επειδή διαθέτει περιορισμένο προσωπικό και

επειδή, εν αντιθέσει προς ό,τι προβλέπεται στην αναδιατυπωμένη οδηγία, οι αποφάσεις της δεν δεσμεύουν τον διαχειριστή της υποδομής.

- ii) Στη Γαλλία, το 2017, η ρυθμιστική αρχή εξέδωσε αρνητική γνώμη σχετικά με νέο μοντέλο υπολογισμού των τελών τροχαίας πρόσβασης, το οποίο είχε προβλεφθεί για το 2018. Η γαλλική κυβέρνηση παρενέβη καθορίζοντας μέσω διατάγματος το ύψος των τελών πρόσβασης για το 2018, διατηρώντας τα τέλη σύμφωνα με το αρχικά ισχύον μοντέλο. Μια τέτοια προσέγγιση περιορίζει στην πράξη την εξουσία της ρυθμιστικής αρχής.

95. Η Επιτροπή έλαβε μέτρα στις δύο αυτές περιπτώσεις κινώντας διαδικασίες επί παραβάσει. Παρακολουθεί εκ του σύνεγγυς τις νομοθετικές πρωτοβουλίες που βρίσκονται σε εξέλιξη προκειμένου να διασφαλίζεται ότι δεν μειώνονται παράλληλα οι εξουσίες των ρυθμιστικών αρχών.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ

Οι μεταφορές με σιδηροδρόμους υψηλής ταχύτητας παρουσιάζουν πολλά πλεονεκτήματα, αλλά δεν υπάρχει ρεαλιστικό μακροπρόθεσμο σχέδιο στην ΕΕ ούτε πραγματικό δίκτυο υψηλής ταχύτητας της ΕΕ

96. Ο σιδηρόδρομος υψηλής ταχύτητας στηρίζει τους στόχους της πολιτικής για τη βιώσιμη κινητικότητα της ΕΕ, επειδή έχει αποτύπωμα άνθρακα χαμηλότερο εκείνου άλλων τρόπων μεταφοράς⁵³. Συνεπάγεται πολλά άλλα οφέλη, όπως αυξημένα επίπεδα ασφάλειας, μειώνει τις πιέσεις σε κορεσμένα οδικά δίκτυα, παρέχει τη δυνατότητα τόσο σε επιβάτες που πραγματοποιούν επαγγελματικά ταξίδια όσο και σε επιβάτες που πραγματοποιούν ταξίδια αναψυχής να μετακινούνται ταχέως και με άνεση και μπορεί να παράσχει κοινωνικοοικονομική στήριξη σε περιφέρειες.

⁵³ Υπό την προϋπόθεση ότι οι υποδομές που δημιουργήθηκαν χρησιμοποιούνται συχνά και εντατικά και υπό την παραδοχή ότι η ηλεκτρική ενέργεια που χρησιμοποιείται παράγεται από καθαρή πηγή (βλέπε υποσημείωση 17).

97. Ο στόχος της Επιτροπής περί τριπλασιασμού του μήκους του σιδηροδρομικού δικτύου υψηλής ταχύτητας (ώστε να υπερβεί τα 30 000 χιλιόμετρα το 2030) δεν υποστηρίζεται από αξιόπιστη ανάλυση. Δεν θεωρούμε πιθανό να επιτευχθεί ο στόχος αυτός, επειδή απαιτούνται περίπου 16 έτη για τον σχεδιασμό, την κατασκευή και την έναρξη λειτουργίας των σιδηροδρομικών υποδομών υψηλής ταχύτητας. Έως το τέλος του 2017, λειτουργούσαν μόνο 9 000 χιλιόμετρα γραμμών υψηλής ταχύτητας, ενώ άλλα 1 700 χιλιόμετρα τελούσαν υπό κατασκευή.

98. Δεν υφίσταται πραγματικό ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο υψηλής ταχύτητας: υπάρχει μόνο ένα συνονθύλευμα εθνικών γραμμών υψηλής ταχύτητας. Η Επιτροπή δεν έχει εξουσία να αποφασίσει αν και πότε θα πρέπει να κατασκευαστούν οι γραμμές υψηλής ταχύτητας που αναφέρονται λεπτομερώς στον κανονισμό για τα ΔΕΔ-Μ, καθώς οι αποφάσεις για την κατασκευή σιδηροδρομικών γραμμών υψηλής ταχύτητας εμπίπτουν στην αποκλειστική αρμοδιότητα των κρατών μελών. Η ολοκλήρωση των διεθνικών διαδρόμων της ΕΕ μέσω της σύνδεσης των εθνικών δικτύων δεν αποτελεί προτεραιότητα για τα ελεγχθέντα κράτη μέλη. Παρότι θεσπίστηκε ταυτόχρονα μηχανισμός χρηματοδότησης από την ΕΕ (ο κανονισμός για τον μηχανισμό «Συνδέοντας την Ευρώπη») και παρότι τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη έχουν υπογράψει διάφορες διεθνείς συμφωνίες, οι εργασίες για τη διέλευση των συνόρων από σιδηροδρόμους υψηλής ταχύτητας δεν ολοκληρώνονται με συντονισμένο τρόπο. Αυτό συνεπάγεται χαμηλή προστιθέμενη αξία της ΕΕ για τη συγχρηματοδότηση που διαθέτει η Ένωση για επενδύσεις σε σιδηροδρομικές υποδομές υψηλής ταχύτητας στα κράτη μέλη (**σημεία 21 έως 36**).

Οι αρχές της χρηστής δημοσιονομικής διαχείρισης δεν εφαρμόστηκαν με συνέπεια στις ελεγχθείσες επενδύσεις σε σιδηροδρομικές υποδομές υψηλής ταχύτητας

99. Η ποιότητα της εκτίμησης των αναγκών στα κράτη μέλη είναι χαμηλή. Εναλλακτικές λύσεις, όπως η αναβάθμιση υφιστάμενων συμβατικών γραμμών αντί της κατασκευής νέων γραμμών υψηλής ταχύτητας, εξετάζονται συστηματικά μόνο στην Ιταλία και τη Γερμανία: πρόκειται για ορθή πρακτική η οποία θα πρέπει να τύχει καθολικής εφαρμογής. Οι αποφάσεις κατασκευής γραμμών έχουν εθνικό και πολιτικό χαρακτήρα και σπάνια βασίζονται σε κατάλληλες αναλύσεις κόστους-οφέλους.

100. Οι σιδηροδρομικές υποδομές υψηλής ταχύτητας είναι δαπανηρές και γίνονται ολοένα και περισσότερο: οι γραμμές που ελέγξαμε κόστισαν, κατά μέσο όρο, 25 εκατομμύρια ευρώ ανά χιλιόμετρο. Η οικονομική αποδοτικότητα είναι χαμηλή. Παρότι ο προϋπολογισμός της ΕΕ δεν θίγεται από τις υπερβάσεις κόστους στις επενδύσεις σε σιδηροδρόμους υψηλής ταχύτητας, καθώς το ανώτατο όριο του συγχρηματοδοτούμενου ποσού είναι το αρχικά συμφωνηθέν ποσό και κάθε αύξηση του κόστους επιβαρύνει τους εθνικούς προϋπολογισμούς, οι υπερβάσεις κόστους και οι καθυστερήσεις στην κατασκευή των ελεγχθεισών γραμμών ήταν ο κανόνας και, μετά την κατασκευή τους, μεσολαβεί μεγάλο χρονικό διάστημα έως ότου οι γραμμές τεθούν σε λειτουργία. Οι συνολικές υπερβάσεις κόστους ανέρχονται σε 5,7 δισεκατομμύρια ευρώ σε επίπεδο έργου και σε 25,1 δισεκατομμύρια ευρώ σε επίπεδο γραμμής (44 % και 78 %, αντίστοιχα). Οι καθυστερήσεις ήταν επίσης σημαντικές, καθώς στο ήμισυ των γραμμών καταγράφονται καθυστερήσεις που υπερβαίνουν τη δεκαετία. Από την αξιολόγηση της απόδοσης της ταχύτητας που διενεργήσαμε προκύπτει σαφώς ότι οι σιδηροδρομικές υπηρεσίες υψηλής ταχύτητας δεν είναι πάντοτε απαραίτητες: στις περισσότερες περιπτώσεις, επιτυγχάνεται κατά μέσο όρο μόλις το 45 % περίπου της εκ κατασκευής ταχύτητας. Μόνο δύο γραμμές υψηλής ταχύτητας έχουν μέση ταχύτητα λειτουργίας άνω των 200 χλμ./ώρα και καμία δεν έχει ταχύτητα άνω των 250 χλμ./ώρα. Οι διαπιστώσεις μας δείχνουν ότι τέσσερις εκ των δέκα ελεγχθεισών γραμμών θα κοστίσουν άνω των 100 εκατομμυρίων ευρώ ανά εξοικονομηθέν λεπτό διαδρομής. Εάν είχε αποδοθεί η δέουσα προσοχή στα προαναφερθέντα στοιχεία θα μπορούσαν να εξοικονομηθούν εκατοντάδες εκατομμύρια ευρώ και να διασφαλιστεί η καλή χρήση των κατασκευαζόμενων γραμμών υψηλής ταχύτητας (σημεία 37 έως 57).

Η αξιολόγηση της κατάστασης για τους πολίτες της ΕΕ αναδεικνύει τα πλεονεκτήματα του σιδηροδρόμου υψηλής ταχύτητας, ενώ η βιωσιμότητα της συγχρηματοδότησης της ΕΕ για τις γραμμές υψηλής ταχύτητας βρίσκεται σε κίνδυνο

101. Από την αξιολόγηση των χρόνων διαδρομής, των τιμών και του αριθμού συνδέσεων προκύπτει ότι ο σιδηρόδρομος υψηλής ταχύτητας εμφανίζει πλεονεκτήματα σε σύγκριση με τους ανταγωνιστικούς τρόπους μεταφοράς (αεροπορικές μεταφορές, συμβατικός σιδηρόδρομος και οδικές μεταφορές). Το γενικό συμπέρασμα είναι ότι ο συνολικός χρόνος διαδρομής και το επίπεδο της τιμής είναι εξίσου σημαντικοί παράγοντες επιτυχίας. Σε

συνδυασμό με τακτικές (συχνές αμαξοστοιχίες) και αξιόπιστες υπηρεσίες (ακρίβεια στις αναχωρήσεις και στις αφίξεις), οι παράγοντες αυτοί θα μπορούσαν να παράσχουν στον σιδηρόδρομο υψηλής ταχύτητας τη δυνατότητα να αυξήσει το μερίδιο αγοράς του. Ο αριθμός των σταθμών σε μια γραμμή είναι σημαντικός και η τοποθεσία τους ζωτικής σημασίας: δεν ήταν εύκολα προσβάσιμοι ούτε είχαν καλές συνδέσεις όλοι οι σταθμοί που ελέγχθηκαν και, σε 15 εκ των 18 ελεγχθέντων σιδηροδρομικών σταθμών υψηλής ταχύτητας, δεν διαπιστώθηκαν σαφή αποτελέσματα αναβάθμισης της ευρύτερης περιοχής.

102. Εκτιμούμε ότι η βιωσιμότητα βρίσκεται σε κίνδυνο: κρίνοντας βάσει του σημείου αναφοράς των 9 εκατομμυρίων επιβατών ετησίως, τρεις εκ των επτά ολοκληρωμένων ελεγχθεισών γραμμών δεν μπορούν να θεωρηθούν επιτυχημένες σιδηροδρομικές γραμμές υψηλής ταχύτητας (Eje Atlántico, Ρήνος-Ροδανός και Μαδρίτη-Λεόν), δεδομένου ότι ο αριθμός των μεταφερόμενων επιβατών ήταν πολύ μικρότερος. Το κόστος υποδομής των εν λόγω γραμμών ήταν 10,6 δισεκατομμύρια ευρώ, εκ των οποίων η συνεισφορά της ΕΕ ήταν περίπου 2,7 δισεκατομμύρια ευρώ. Αυτό σημαίνει ότι υφίσταται υψηλός κίνδυνος αναποτελεσματικής δαπάνης της συγχρηματοδότησης της ΕΕ στις γραμμές αυτές, ο οποίος θα μπορούσε να μετριαστεί με μια εμπειριστατωμένη εκ των προτέρων εκτίμηση του κόστους και των οφελών για τις επιμέρους γραμμές.

103. Από την εκτίμησή μας για τον αριθμό των κατοίκων της ζώνης επιρροής των ελεγχθεισών γραμμών προκύπτει ότι 9 από τις 14 ελεγχθείσες γραμμές και διασυνοριακές συνδέσεις δεν έχουν αρκετούς δυνητικούς επιβάτες ώστε να είναι επιτυχημένες. Επιπλέον, ο σιδηρόδρομος υψηλής ταχύτητας και άλλοι τρόποι μεταφοράς δεν ανταγωνίζονται ισότιμα, καθώς δεν υπόκεινται στα ίδια τέλη όλοι οι τρόποι μεταφοράς (σημεία 58 έως 85).

Απέχουμε ακόμη αρκετά από την αδιάλειπτη και ανταγωνιστική διασυνοριακή λειτουργία των σιδηροδρόμων υψηλής ταχύτητας

104. Εξακολουθούν να υφίστανται πολλοί τεχνικοί, διοικητικοί και άλλοι φραγμοί στη διαλειτουργικότητα, παρότι το Συνέδριο ζήτησε την επείγουσα λήψη μέτρων για την άρση των φραγμών αυτών σε ειδική έκθεση που δημοσιεύτηκε το 2010. Η αγορά των σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών δεν είναι ανοικτή στη Γαλλία και την Ισπανία, παρότι υφίσταται ανταγωνισμός στις γραμμές στην Ιταλία και, σε περιορισμένο βαθμό,

στην Αυστρία. Στη Γερμανία, η αγορά των σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών είναι ανοικτή, αλλά δεν υπάρχει ανταγωνισμός στις γραμμές υψηλής ταχύτητας. Βάσει των ισχυόντων κανόνων, ο ανταγωνισμός μπορεί να μην επιτευχθεί έως και το 2035. Καθώς ο ανταγωνισμός ενθαρρύνει τη βελτίωση των υπηρεσιών, την αύξηση της συχνότητας των αμαξοστοιχιών και τη μείωση των τιμών για τους επιβάτες, θα πρέπει να υλοποιηθεί συντομότερα.

105. Στόχος των τελών τροχαίας πρόσβασης είναι η ανάκτηση εξόδων που πραγματοποιήθηκαν για επενδύσεις σε υποδομές, καθώς και των εξόδων λειτουργίας. Εάν καθοριστούν σε επίπεδο αρκούντως χαμηλό ώστε να καθίσταται εφικτή η συμμετοχή νέων επιχειρήσεων στην αγορά, τα τέλη τροχαίας πρόσβασης μπορούν να αποτελέσουν κίνητρο για τον ανταγωνισμό στις γραμμές. Ωστόσο, τα συστήματα που χρησιμοποιούνται για τον υπολογισμό τους είναι υπερβολικά πολύπλοκα, καθώς μπορούν να εφαρμόζονται πολλές μεταβλητές.

106. Κάθε κράτος μέλος οφείλει να έχει ρυθμιστική αρχή, η οποία πρέπει να διαθέτει κατάλληλες αρμοδιότητες, επαρκές προσωπικό και να είναι ανεξάρτητη από την οντότητα που καθορίζει τα τέλη, καθώς και από την κυβέρνηση. Η ρυθμιστική αρχή πρέπει να εφαρμόζει τους κανόνες με αυστηρότητα ώστε να διασφαλίζεται η τήρηση των συμφωνηθεισών πολιτικών. Σε δύο εκ των τεσσάρων περιπτώσεων που αξιολογήσαμε, εντοπίσαμε στοιχεία που αποδεικνύουν ότι οι ρυθμιστικές αρχές δεν μπορούν να ασκήσουν τα προβλεπόμενα εκ του νόμου καθήκοντά τους. Η Επιτροπή έλαβε μέτρα σχετικά με τις δύο αυτές υποθέσεις κινώντας διαδικασίες επί παραβάσει (**σημεία 86 έως 95**).

Σύσταση 1 – Ο σχεδιασμός του σιδηροδρομικού δικτύου υψηλής ταχύτητας της ΕΕ

Στο πλαίσιο του εποπτικού ρόλου της, η Επιτροπή θα πρέπει να λάβει τα ακόλουθα μέτρα:

1. Βάσει των εισηγήσεων και των δεσμεύσεων των κρατών μελών, θα πρέπει να θεσπίσει, στο πλαίσιο της αναθεώρησης του κανονισμού για τα ΔΕΔ-Μ, ένα ρεαλιστικό μακροπρόθεσμο σχέδιο ανάπτυξης για την κατασκευή των υπόλοιπων υποδομών που απαιτούνται για την ολοκλήρωση του κεντρικού σιδηροδρομικού δικτύου υψηλής ταχύτητας της ΕΕ. Αυτός ο μακροπρόθεσμος σχεδιασμός θα πρέπει να βασίζεται στα κύρια εκτελεστά στρατηγικά έργα υποδομής στο κεντρικό δίκτυο, με ιδιαίτερη έμφαση στα διασυνοριακά τμήματα, τα οποία πρέπει να ολοκληρωθούν έως το 2030 για τη βελτίωση της προστιθέμενης αξίας της ΕΕ.

Βάσει του εκτελεστού στρατηγικού σχεδίου που αναφέρεται στο σημείο 1 ανωτέρω, θα πρέπει να λάβει τα προβλεπόμενα διορθωτικά μέτρα, εάν τα έργα στα εν λόγω τμήματα προτεραιότητας δεν ξεκινήσουν σύμφωνα με το εγκριθέν χρονοδιάγραμμα, εάν καθυστερήσουν ή εάν φαίνεται πιθανό ότι προβλήματα συντονισμού κατά μήκος των διάφορων συνόρων θα εμποδίσουν την έναρξη λειτουργίας της γραμμής κατά τα προβλεπόμενα.

Ημερομηνία-στόχος για την υλοποίηση της σύστασης: κατά την κατάρτιση των νέων νομοθετικών προτάσεων για τα ΔΕΔ-Μ.

2. Να συνδέσει τη συγχρηματοδότηση της ΕΕ με εκτίμηση των αναγκών για γραμμές πολύ υψηλής ταχύτητας, καθώς και με στενότερη παρακολούθηση και εποπτεία, παρέχοντας συγκεκριμένες προϋποθέσεις που διατυπώνονται στις εκτελεστικές αποφάσεις σχετικά με τα βασικά τμήματα προτεραιότητας. Επιπλέον, ο ρόλος των ευρωπαϊκών συντονιστών στη διευκόλυνση της υλοποίησης των διασυνοριακών έργων πρέπει να ενισχυθεί, όπως και η σύνδεση μεταξύ των σχεδίων για τους διαδρόμους του κεντρικού δικτύου και της υλοποίησης του μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη».

Ημερομηνία-στόχος για την υλοποίηση της σύστασης: πάραυτα.

Σύσταση 2 – Συγχρηματοδότηση από την ΕΕ για τη στήριξη των επενδύσεων σε σιδηροδρομικές υποδομές υψηλής ταχύτητας

Η Επιτροπή θα πρέπει:

1. Να αναθεωρήσει τον κανονισμό για τα ΔΕΔ-Μ ώστε να μπορεί να επιβάλει την εμπρόθεσμη υλοποίηση των βασικών στρατηγικών δικτύων υποδομών που προσδιορίζονται ανωτέρω.

Ημερομηνία-στόχος για την υλοποίηση της σύστασης: έναρξη των εργασιών όσο το δυνατόν νωρίτερα ώστε να διασφαλιστεί η ολοκλήρωση των εργασιών έως το 2023.

2. Μόλις αναθεωρηθεί ο κανονισμός για τα ΔΕΔ-Μ, να διαθέσει τη συγχρηματοδότηση της ΕΕ για τη στήριξη των εν λόγω έργων στρατηγικής προτεραιότητας.

Ημερομηνία-στόχος για την υλοποίηση της σύστασης: αμέσως μετά την αναθεώρηση του κανονισμού για τα ΔΕΔ-Μ.

3. Κατά τον προγραμματισμό της πολιτικής συνοχής να επικεντρώσει, από κοινού με τα κράτη μέλη, τη χρηματοδότησή της σε εκείνες τις σιδηροδρομικές γραμμές υψηλής ταχύτητας που περιλαμβάνονται στους διαδρόμους του κεντρικού δικτύου.

Ημερομηνία-στόχος για την υλοποίηση της σύστασης: κατά την κατάρτιση των προγραμμάτων για τη μετά το 2020 περίοδο.

4. Η συγχρηματοδότηση της ΕΕ να εξαρτηθεί από την καθιέρωση αποτελεσματικού ανταγωνισμού στις γραμμές υψηλής ταχύτητας που έλαβαν στήριξη, το συντομότερο δυνατόν μετά την ολοκλήρωση των εργασιών.

Ημερομηνία-στόχος για την υλοποίηση της σύστασης: πάραυτα.

5. Να συνδέσει την παροχή συγχρηματοδότησης από την ΕΕ σε δικαιούχους όχι με την επίτευξη εκροών αλλά και με την επίτευξη των προαναγγελθέντων αποτελεσμάτων. Για τον σκοπό αυτό, θα πρέπει να θεσπίσει την αρχή της καταβολής σταθερού ποσοστού από τη συγχρηματοδότηση της ΕΕ που χορηγείται στον δικαιούχο, ως επίδομα απόδοσης, εάν, εκ των υστέρων αξιολόγηση, αποδεικνύει ότι υπάρχει υπέρβαση επί τα βελτίω των αναμενόμενων αποτελεσμάτων. Το εν λόγω επίδομα θα πρέπει να καταβάλλεται από αποθεματικό επιδόσεων, παρόμοιο με αυτό που υπάρχει επί του παρόντος στο πλαίσιο της πολιτικής συνοχής.

Ημερομηνία-στόχος για την υλοποίηση της σύστασης: κατά την κατάρτιση των νέων νομοθετικών προτάσεων για την μετά το 2020 περίοδο.

6. Στον προσεχή κανονισμό για τα ΔΕΔ-Μ, να αποφασίσει, από κοινού με τα κράτη μέλη, σχετικά με την καθιέρωση ισχυρότερων εκτελεστών εργαλείων, ώστε να επιταχυνθεί η ολοκλήρωση των τωρινών υποχρεώσεων που απορρέουν από τον κανονισμό για τα ΔΕΔ-Μ.

Στο πλαίσιο των εν λόγω εκτελεστών εργαλείων θα πρέπει να βρίσκεται επίσης λύση σε περίπτωση που ένα κράτος μέλος δεν προχωρά εγκαίρως την υλοποίηση των βασικών έργων με σκοπό την εκπλήρωση των δεσμεύσεων που ανέλαβε για την ολοκλήρωση των έργων του κεντρικού δικτύου.

Ημερομηνία-στόχος για την υλοποίηση της σύστασης: κατά την κατάρτιση των νέων νομοθετικών προτάσεων σχετικά με τον μηχανισμό «Συνδέοντας την Ευρώπη» για τη μετά το 2020 περίοδο.

Σύσταση 3 - Απλούστευση των διασυνοριακών κατασκευών

Για την απλούστευση των τρεχουσών και μελλοντικών σημαντικών διασυνοριακών επενδύσεων σε σιδηροδρομικές υποδομές υψηλής ταχύτητας, η Επιτροπή θα πρέπει:

1. Να αναθεωρήσει τους κανόνες για τις δημόσιες συμβάσεις, ώστε να υπάρχει η δυνατότητα ενιαίου νομικού πλαισίου για βασικά διασυνοριακά έργα υποδομής. Αυτό περιλαμβάνει ζητήματα όπως η γλώσσα των εγγράφων των διαγωνισμών, οι συμβάσεις και τα λογιστικά συστήματα των διαχειριστικών φορέων που υλοποιούν τα έργα και διαδικασίες για την επίλυση διαφορών.
2. Να δημιουργήσει, ή να διευκολύνει τη δημιουργία, «υπηρεσιών μίας στάσης», ήτοι ενιαίων φορέων για τον εξορθολογισμό των διάφορων διατυπώσεων οι οποίες πρέπει να γίνονται σεβαστές σε αμφότερες τις πλευρές των συνόρων.
3. Να επισπεύσει την άρση όλων των διοικητικών και κανονιστικών φραγμών στη διαλειτουργικότητα.

Ημερομηνία-στόχος για την υλοποίηση της σύστασης: έως τα μέσα του 2019.

Σύσταση 4 – Μέτρα βελτίωσης των μεταφορών με σιδηρόδρομο υψηλής ταχύτητας για τους επιβάτες

Η Επιτροπή θα πρέπει:

1. Να παράσχει στήριξη στον σιδηροδρομικό τομέα ώστε να αναπτύξει ενεργά ενιαίες λύσεις ηλεκτρονικής έκδοσης εισιτηρίων, μεταξύ άλλων για μεταφορές με σιδηρόδρομο υψηλής ταχύτητας.
2. Να παρακολουθεί τα κράτη μέλη ώστε να διασφαλίζει ότι λαμβάνουν κάθε δυνατό μέτρο για την εφαρμογή των κανόνων της ΕΕ για τον πλήρη και ορθό υπολογισμό των τελών τροχαίας πρόσβασης, ιδίως σε σχέση με την υποχρέωση συντονισμού των επιβαρύνσεων για τη διευκόλυνση των διασυνοριακών σιδηροδρομικών μεταφορών υψηλής ταχύτητας.
3. Στο πλαίσιο του εποπτικού της ρόλου, να ελέγχει ότι τα κράτη μέλη τηρούν τις υποχρεώσεις τους να διασφαλίζουν την επίβλεψη από ανεξάρτητους φορείς των προϋποθέσεων πρόσβασης στην αγορά των σιδηροδρομικών μεταφορών υψηλής ταχύτητας και ότι οι διαχειριστές της υποδομής συντονίζονται μεταξύ τους ώστε να διασφαλίζεται βέλτιστη αποτελεσματική χρήση των εν λόγω διαδρομών.

4. Να βελτιώσει την ενημέρωση για τους πολίτες i) αναπτύσσοντας, όσον αφορά τα δεδομένα για την ακρίβεια, συγκεκριμένους δείκτες για τους σιδηροδρόμους υψηλής ταχύτητας και ii) αναπτύσσοντας, βάσει των δεδομένων που είναι ήδη διαθέσιμα στις βάσεις δεδομένων της Επιτροπής (ERADIS) σχετικά με τις πληροφορίες για την ικανοποίηση από την εξυπηρέτηση των πελατών, ένα πρότυπο πλαίσιο και μεθοδολογία για την υποβολή των εκθέσεων. Τα στοιχεία και τα αποτελέσματα θα διαδίδονται στο πλαίσιο της διετούς έκθεσής της σχετικά με την παρακολούθηση της σιδηροδρομικής αγοράς.

5. Να ενισχύσει τον θεμιτό διατροφικό ανταγωνισμό καθορίζοντας αρχές που απαιτούν να λαμβάνονται κατάλληλα υπόψη τα εξωτερικά έξοδα όλων των τρόπων μεταφοράς και υποστηρίζοντας την εφαρμογή τους.

Ημερομηνία-στόχος για την υλοποίηση της σύστασης: έως το τέλος του 2019.

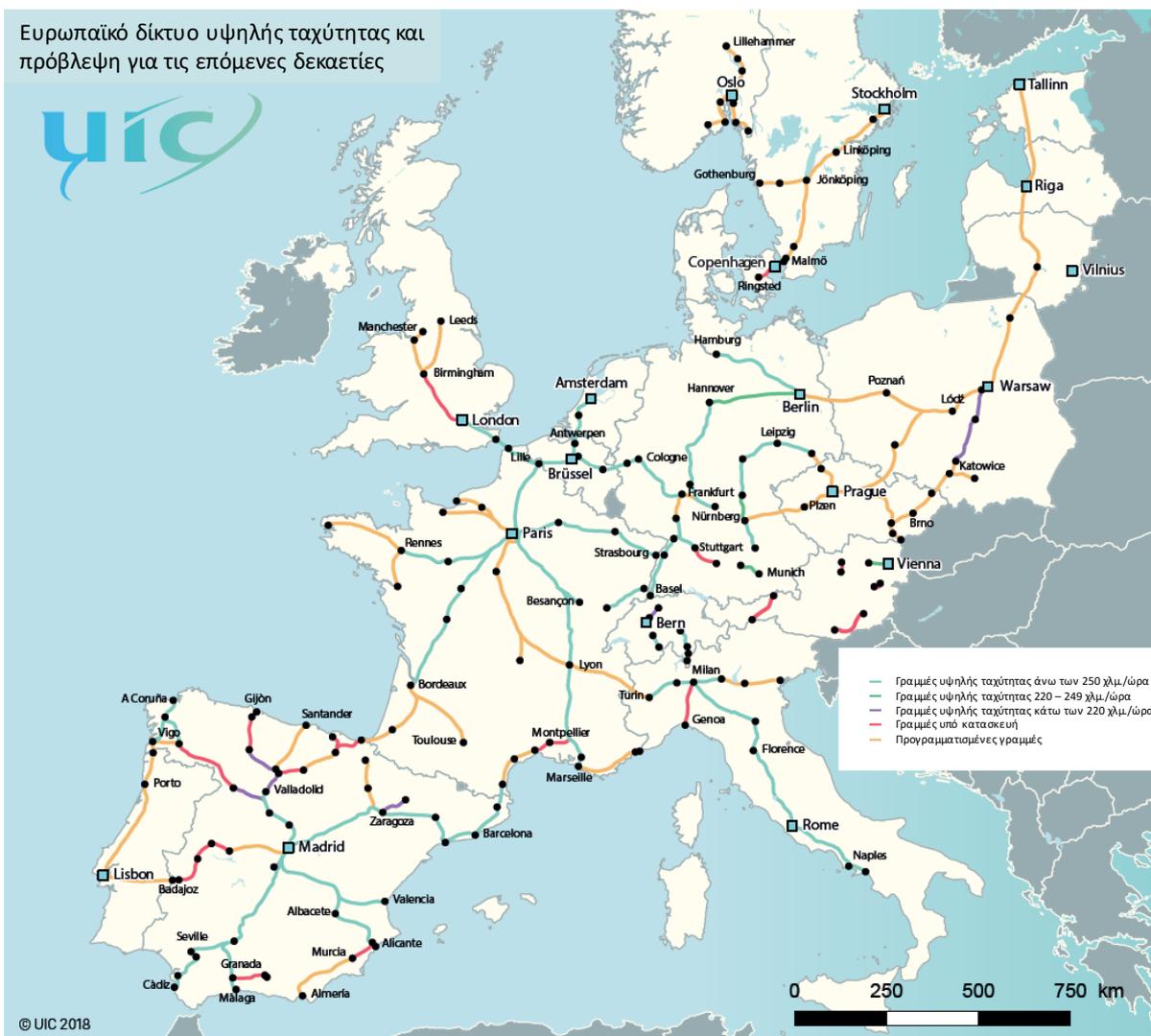
Η παρούσα έκθεση εγκρίθηκε από το Τμήμα II, του οποίου προεδρεύει η Iliana IVANOVA, Μέλος του Ελεγκτικού Συνεδρίου, στο Λουξεμβούργο, κατά τη συνεδρίασή του της 13ης Ιουνίου 2018.

Για το Ελεγκτικό Συνέδριο

Klaus-Heiner LEHNE

Πρόεδρος

Χάρτης ευρωπαϊκού δικτύου υψηλής ταχύτητας



Πηγή: UIC.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ**Επισκόπηση της χρηματοδότησης του ΣΥΤ από το 2000 ανά κράτος μέλος και τρόπο διαχείρισης**

Κράτος μέλος	Γενικό σύνολο	Σύνολο σε %	Περίοδος προγραμματισμού 2000-06				Περίοδος προγραμματισμού 2007-13				Περίοδος προγραμματισμού 2014-20			
			Άμεση διαχείριση	Επιμερισμένη διαχείριση	Σύνολο	Σύνολο σε %	Άμεση διαχείριση	Επιμερισμένη διαχείριση	Σύνολο	Σύνολο σε %	Άμεση διαχείριση	Επιμερισμένη διαχείριση	Σύνολο	Σύνολο σε %
Βέλγιο	95,5	0,4 %	76,0	-	76,0	0,9 %	19,0	-	19,0	0,2 %	0,5	-	0,5	0,0 %
Βουλγαρία	259,4	1,1 %	-	-	-	-	-	259,4	259,4	2,7 %	-	-	-	-
Τσεχική Δημοκρατία	0,3	0,0 %	-	-	-	-	0,3	-	0,3	0,0 %	-	-	-	-
Δανία	90,4	0,4 %	8,4	-	8,4	0,1 %	82,0	-	82,0	0,8 %	-	-	-	-
Γερμανία	2 693,9	11,4 %	377,9	12,2	390,1	4,5 %	492,3	351,8	844,1	8,6 %	1 459,7	-	1 459,7	27,8 %
Ελλάδα	1 050,9	4,4 %	-	241,9	241,9	2,8 %	1,0	308,3	309,3	3,2 %	499,7	-	499,7	9,5 %
Ισπανία	11 232,2	47,3 %	197,5	6 175,8	6 373,3	73,3 %	299,4	4 264,3	4 563,7	46,6 %	295,2	-	295,2	5,6 %
Γαλλία	2 004,7	8,4 %	252,9	-	252,9	2,9 %	814,7	101,6	916,3	9,4 %	835,5	-	835,5	15,9 %
Ιταλία	2 042,5	8,6 %	195,7	241,0	436,7	5,0 %	608,1	-	608,1	6,2 %	997,6	-	997,6	19,0 %
Κάτω Χώρες	104,6	0,4 %	98,3	-	98,3	1,1 %	6,3	-	6,3	0,1 %	-	-	-	-
Αυστρία	996,6	4,2 %	39,6	-	39,6	0,5 %	308,7	-	308,7	3,2 %	648,3	-	648,3	12,3 %
Πολωνία	1 996,7	8,4 %	-	-	-	-	1,9	1 710,6	1 712,5	17,5 %	-	284,2	284,2	5,4 %
Πορτογαλία	917,9	3,9 %	36,3	543,2	579,4	6,7 %	43,0	102,9	145,9	1,5 %	192,5	-	192,5	3,7 %
Σλοβενία	0,7	0,0 %	-	-	-	-	0,7	-	0,7	0,0 %	-	-	-	-
Φινλανδία	5,0	0,0 %	-	-	-	-	5,0	-	5,0	0,1 %	-	-	-	-
Σουηδία	6,6	0,0 %	-	-	-	0,0 %	4,6	1,9	6,6	0,1 %	-	-	-	-
Ηνωμένο Βασίλειο	232,7	1,0 %	185,0	8,5	193,5	2,2 %	-	-	-	-	39,2	-	39,2	0,7 %
Μη καταλογισθέν	+1,5	0,0 %	1,5	-	1,5	0,0 %	-	-	-	-	-	-	-	-
Γενικό σύνολο	23 732,1	100,0 %	1 469,2	7 222,6	8 691,8	100,0 %	2 687,1	7 100,8	9 787,9	100,0 %	4 968,2	284,2	5 252,4	100,0 %

Σημείωση: Τιμές σε εκατομμύρια ευρώ τον Φεβρουάριο του 2018· καταβληθέντα/κατανεμηθέντα ποσά· ποσά διασυνοριακών έργων κατανεμηθέντα εξίσου μεταξύ των ενδιαφερόμενων κρατών μελών· για λόγους διατήρησης της συνεκτικότητας στο σύνολο του πίνακα, τα δεδομένα παρουσιάζονται όπως καταγράφηκαν από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Επομένως, λόγω των διαφορετικών μεθοδολογιών, για τα ελεγχθέντα κράτη μέλη, οι τιμές μπορεί να διαφέρουν από τις τιμές που αναφέρονται στο κείμενο της ειδικής έκθεσης· τα δεδομένα δεν περιλαμβάνουν στήριξη για το ERTMS και χρηματοδότηση από την ΕΤΕπ.

Πηγή: Ευρωπαϊκή Επιτροπή. ΕΕΣ.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ**Ανάλυση έργων**

Χώρα	ΓΥΤ	Κωδικός έργου	Τίτλος έργου	Αρχικό συνολικό κόστος (σε εκατ. ευρώ)	Αρχική επιχορήγηση ΕΕ (σε εκατ. ευρώ)	Πραγματικό συνολικό κόστος (σε εκατ. ευρώ)	Πραγματική επιχορήγηση ΕΕ (σε εκατ. ευρώ)	Συνολικό μήκος του συγχρηματοδοτηθέντος τμήματος, χλμ.	Κόστος ανά χλμ. (εκατ. ευρώ)	Επιτεύχθηκε η εκροή εμπρόθεσμα και εντός του προϋπολογισμού; Χρησιμοποιήθηκε όσο το δυνατόν συντομότερα μετά το πέρας της κατασκευής;	Επιτεύχθηκαν τα προσδοκώμενα αποτελέσματα;	Επιτεύχθηκαν οι στόχοι;
Ισπανία	Μαδρίτη - Βαρκελώνη - γαλλικά σύνορα	1999ES16CPT001	Suministro y montaje de materiales de vía en la Línea de Alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera francesa. Tramo Madrid-Lleida	745	464	848,1	464	485	1,7	Όχι, υπήρξε καθυστέρηση και υπέρβαση κόστους	Ναι	Ναι, εν μέρει
Ισπανία	Μαδρίτη - Βαρκελώνη - γαλλικά σύνορα	2001ES16CPT009	Línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-Frontera francesa. Tramo: Lleida-Martorell (Plataforma). Subtramos XI-A y XI-B (Sant Sadurní D'Anoia - Gelida)	78,1	48,5	73,3	43,3	6,3	11,7	Ναι, εν μέρει, υπήρξε καθυστέρηση αλλά όχι υπέρβαση κόστους	Ναι, εν μέρει	Ναι, εν μέρει
Ισπανία	Μαδρίτη - Λεόν	2002ES16CPT002	Nuevo acceso ferroviario al Norte y Noroeste de España, Madrid - Segovia - Valladolid / Medina del Campo. Tramo: Soto del Real – Segovia. Túnel de Guadarrama (Infraestructura y vía)	1 380,3	1 001,4	1 702,5	1 001,4	32,5	52,4	Όχι, υπήρξε καθυστέρηση και υπέρβαση κόστους	Ναι	Ναι
Ισπανία	Μαδρίτη - Λεόν	2009ES162PR011	Línea de Alta Velocidad Venta de Baños-Palencia-León Plataforma Fase I	365,8	102,7	384,8	125,6	92,9	4,1	Όχι, υπήρξε καθυστέρηση και υπέρβαση κόστους	Ναι, εν μέρει	Ναι, εν μέρει
Ισπανία	Eje Atlántico	2003ES161PR008	Eje Atlántico. Tramo Santiago-Oroso (Variante de Berdía)	85,5	55,2	101,8	49,5	9,1	11,2	Ναι, εν μέρει, υπήρξε μικρή καθυστέρηση και υπέρβαση κόστους	Όχι	Ναι
Ισπανία	Μαδρίτη - Γαλικία	2009-ES-19091-E	Línea de alta velocidad Madrid-Galicia para tráfico mixto. Tramo La Hiniesta-Perilla-Otero-Cernadilla	211,5	35,2	243,4	35,2	83,2	2,9	Όχι, υπήρξε καθυστέρηση και υπέρβαση κόστους	Πολύ νωρίς για αξιολόγηση	Πολύ νωρίς για αξιολόγηση, απουσία πραγματικών στόχων· όχι ακόμη μετρήσιμο
Ισπανία / Πορτογαλία	Μαδρίτη- Extremadura	2007-EU-03080-P	Μελέτες και έργα για τον σιδηροδρομικό άξονα υψηλής ταχύτητας Νοτιοδυτικής Ευρώπης (PP3) - Άξονας Λισαβόνα-Μαδρίτη: Διασυνοριακό τμήμα Evora-Merida	3 027,45	312,7	247,10 (μέρος ES), σύνολο 312,66	29,00 μέρος ES, μέρος PT 0,83	50+80 (πλευρά PT)	4,9	Όχι, υπήρξε σημαντική μείωση της εμβέλειας του έργου	Όχι	Όχι
Ισπανία / Γαλλία	Figueres - Perpiñán	2007-EU-03110-P	Εργασίες κατασκευής τμήματος σιδηροδρόμου υψηλής ταχύτητας μεταξύ Perpiñan και Figueras	994	69,8	952	60,6	51,9	18,3	Ναι	Όχι	Όχι
Ισπανία / Γαλλία	Y Vasca	2007-EU-03040-P	Σκέλος Ατλαντικού του διεθνούς τμήματος του PP3 Vitoria-Dax (estudios y obras para la nueva línea de alta velocidad)	1 250	70	70,8 (μέρος ES)	5,1 (μέρος ES, σύνολο 11,48)	16,5	4,3	Όχι, υπήρξε σημαντική καθυστέρηση και μείωση της εμβέλειας του έργου	Όχι	Όχι
Ισπανία / Γαλλία	Y Vasca	2014-EU-TM-0600-M	Διάδρομος του Ατλαντικού: Τμήμα Bergara-San Sebastian-Bayonne. Μελέτες και εργασίες και υπηρεσίες για εργασίες συνέχειας. Πρώτη φάση	1 165,1	459,3	μ.δ.	μ.δ.	67,8	17,2	Πολύ νωρίς για αξιολόγηση, αλλά πρέπει να αναμένονται καθυστερήσεις	Πολύ νωρίς για αξιολόγηση	Πολύ νωρίς για αξιολόγηση
Γαλλία	Est-Européenne	2009-FR-17044-E	Seconde phase de la LGV Est Européenne entre Baudrecourt et Strasbourg - Réalisation du génie civil de la LGV	2 340	76	2 130	76	106	20,1	Ναι, εν μέρει, υπήρξε καθυστέρηση αλλά όχι υπέρβαση κόστους	Ναι, εν μέρει	Ναι
Γαλλία	Est-Européenne	2005-FR-401-b-P	Ligne à grande vitesse Est - section Vair es - Baudrecourt: installations et projets d'accompagnement dans râtelier de maintenance de l'OURCQ et gares nouvelles	92,3	3	93,4	1	μ.δ.	μ.δ.	Όχι, υπήρξε καθυστέρηση και υπέρβαση κόστους	Ναι	Ναι
Γαλλία	Ρήνος-Ροδανός	2007-FR-24070-P	Ligne à grande vitesse (LGV) Rhin - Rhône Branche Est	2 312	198	2 610	198	137,5	19	Όχι, υπήρξε καθυστέρηση και υπέρβαση κόστους	Όχι	Ναι, εν μέρει
Γαλλία	Ρήνος-Ροδανός	2010-FR-92204-P	Adaptation de la ligne existante entre Mulhouse et la frontière en vue de la circulation de trains à grande vitesse (TGV) ou d'intercity express (ICE) sur l'axe Mulhouse-Mulheim (Fribourg)	4,1	0,7	3,4	0,6	4	0,9	Ναι	Ναι	Ναι, εν μέρει. Στη γραμμή δεν αναπτύχθηκε ERTMS

Ιταλία	Μιλάνο - Βενετία	2012-IT-06072-P	Tratta AV/AC Treviglio - Brescia: completamento 1° lotto costruttivo tratta e realizzazione opere di sistemazione stazione di Brescia.	644	123	644,2	114,2	51,3	12,6	En μέρει, καθυστερήσεις οι οποίες δεν επηρεάζουν την αναμενόμενη έναρξη λειτουργίας της γραμμής	Ναι	Ναι, αλλά τα αποτελέσματα θα είναι εμφανή μόνο όταν τεθεί σε λειτουργία ολόκληρη η γραμμή
Ιταλία	Μιλάνο - Βενετία	2011-IT-93095-P	Tratta AV/AC Treviglio - Brescia: opere civili (fase)	26,4	5	26,4	4,9	0,3	87,1	En μέρει, καθυστερήσεις οι οποίες δεν επηρεάζουν την αναμενόμενη έναρξη λειτουργίας της γραμμής	Ναι	Ναι, αλλά τα αποτελέσματα θα είναι εμφανή μόνο όταν τεθεί σε λειτουργία ολόκληρη η γραμμή
Ιταλία	Τορίνο - Σαλέρνο	2006IT161PR003	Tratta Campana della linea AV/AC Roma-Napoli	273	118,7	273	118,7	14,8	18,5	En μέρει, τήρηση της προθεσμίας του έργου, αλλά καθυστέρηση 3 ετών για την έναρξη λειτουργίας της γραμμής	Ναι	Ναι
Ιταλία	Τορίνο - Σαλέρνο	Δραστηριότητα 6 ΕΠ 1994-1999	Linea AV/AC Roma - Napoli (tratta campana): realizzazione di parte del I lotto e del II lotto	712,7	146,3	713	234,6	58	12,3	Όχι, υπήρξαν σημαντικές καθυστερήσεις στην ολοκλήρωση	Ναι	Ναι
Ιταλία	Μόναχο - Βερόνα	2007-IT-01030-M	Βόρεια γραμμή εισόδου στο Brenner	422,3*	58,8	82,2**	14,5	μ.δ.**	μ.δ.**	Όχι, υπήρξαν σημαντικές καθυστερήσεις και μείωση της εμβέλειας του έργου.	Όχι	Όχι
Ιταλία / Αυστρία	Μόναχο - Βερόνα	2014-EU-TM-0190-W	Βασική σήραγγα Brenner - Εργασίες	9 300***	878,6	σε εξέλιξη***	σε εξέλιξη	64***	145***	Πολύ νωρίς για αξιολόγηση	Πολύ νωρίς για αξιολόγηση	Πολύ νωρίς για αξιολόγηση
Ιταλία / Αυστρία	Μόναχο - Βερόνα	2014-EU-TM-0186-S	Βασική σήραγγα Brenner - Μελέτες	9 300***	302,9	σε εξέλιξη**	σε εξέλιξη	64***	145***	Πολύ νωρίς για αξιολόγηση	Πολύ νωρίς για αξιολόγηση	Πολύ νωρίς για αξιολόγηση
Ιταλία / Αυστρία	Μόναχο - Βερόνα	2007-EU-01190-S	Έργο προτεραιότητας ΔΕΔ αριθ. 1 Βασική σήραγγα Brenner - Μελέτες	9 300***	193,4	σε εξέλιξη***	193,35	64***	145***	En μέρει, υπήρξε καθυστέρηση ενός έτους	Πολύ νωρίς για αξιολόγηση	Πολύ νωρίς για αξιολόγηση
Ιταλία / Αυστρία	Μόναχο - Βερόνα	2007-EU-01180-P	Έργο προτεραιότητας ΔΕΔ αριθ. 1 Βασική σήραγγα Brenner - Έργα	9 300***	592,7	σε εξέλιξη***	65,8	64***	145***	Όχι, υπήρξαν σημαντικές καθυστερήσεις	Πολύ νωρίς για αξιολόγηση	Πολύ νωρίς για αξιολόγηση
Ιταλία / Αυστρία	Μόναχο - Βερόνα	2012-EU-01098-S	Έργο προτεραιότητας ΔΕΔ αριθ. 1 Βασική σήραγγα Brenner - Μελέτες	9 300***	85,7	σε εξέλιξη***	70,9	64***	145***	Ναι, εν μέρει, η εμβέλεια του έργου δεν επιτεύχθηκε πλήρως	Πολύ νωρίς για αξιολόγηση	Πολύ νωρίς για αξιολόγηση
Γερμανία/ Αυστρία	Μόναχο - Βερόνα	2012-EU-01092-S	Προμελέτη για τη βόρεια γραμμή εισόδου στη βασική σήραγγα Brenner μεταξύ Μονάχου (Γερμανία) και Radfeld (Αυστρία)	6,7	3,4	μ.δ.	0,7	μ.δ.	μ.δ.	Όχι, υπήρξε καθυστέρηση 5 ετών	Όχι	Όχι
Γερμανία	Βερολίνο - Λειψία/Halle - Erfurt - Νυρεμβέργη - Μόναχο	2009DE161PR002	Neubau VDE 8.1 Ebensfeld - Erfurt, Einzelmaßnahmen Projektabschnitt Thüringen	705,8	239,3	815	239,3	60,9	13,4	Ναι, εν μέρει, υπήρξε υπέρβαση κόστους, αλλά όχι καθυστερήσεις	Ναι	Πολύ νωρίς για αξιολόγηση
Γερμανία	Βερολίνο - Λειψία/Halle - Erfurt - Νυρεμβέργη - Μόναχο	2007-DE-01050-P	Verkehrsprojekt Deutsche Einheit (VDE) 8.2, Neubaustrecke (NBS) Erfurt - Leipzig/Halle, Abschnitt Erfurt - Halle bzw. Gröbers	762	48,8	770	48,8	122	6,3	Ναι, εν μέρει, υπήρξε μικρή υπέρβαση κόστους	Ναι, εν μέρει, υπήρξε εμπορευματική αμαρτωσιότητα στη γραμμή	Ναι, εν μέρει, καθώς δεν υπήρξε εμπορευματική αμαρτωσιότητα στη γραμμή και οι αναμενόμενοι χρόνοι διαδρομής δεν επιτεύχθηκαν πλήρως
Γερμανία	Στουτγάρδη - Μόναχο	2007-DE-17200-P	Aus- und Neubaustrecke Stuttgart-Wendlingen einschl. Stuttgart 21	2 894,5	135,1	6 526	128,8	57	114,5	Όχι, υπήρξαν σημαντικές υπερβάσεις κόστους και καθυστερήσεις	Πολύ νωρίς για αξιολόγηση	Πολύ νωρίς για αξιολόγηση
Γερμανία	Στουτγάρδη - Μόναχο	2007-DE-17010-P	Neubaustrecke Wendlingen - Ulm	2 065,5	117,2	3 259	117,2	59,6	54,7	Όχι, υπήρξαν σημαντικές υπερβάσεις κόστους και καθυστερήσεις	Πολύ νωρίς για αξιολόγηση	Πολύ νωρίς για αξιολόγηση
Πορτογαλία	Λισαβόνα - Μαδρίτη	2014-PT-TM-0627-M	Ligação Ferroviária Sines/Elvas (Espanha): Troço Évora-Caia e Estação Técnica ao km 118 da Linha do Sul (Σιδηροδρομική σύνδεση Sines/Elvas (Ισπανία): Τμήμα Évora-Caia και τεχνικός σταθμός στο 118ο χλμ. της Βόρειας Γραμμής)	814,7	127,7	μ.δ.	μ.δ.	130	6,3	Πολύ νωρίς για αξιολόγηση	Πολύ νωρίς για αξιολόγηση	Πολύ νωρίς για αξιολόγηση

* Το ποσό αφορά το συνολικό επιλέξιμο κόστος.

** Η εμβέλεια του έργου μειώθηκε σημαντικά.

*** Εκτίμηση κατά τον χρόνο του ελέγχου για το συνολικό έργο της βασικής σήραγγας Brenner.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV**Βασικά δεδομένα για τον ΣΥΤ ανά κράτος μέλος****Δεδομένα εισόδου**

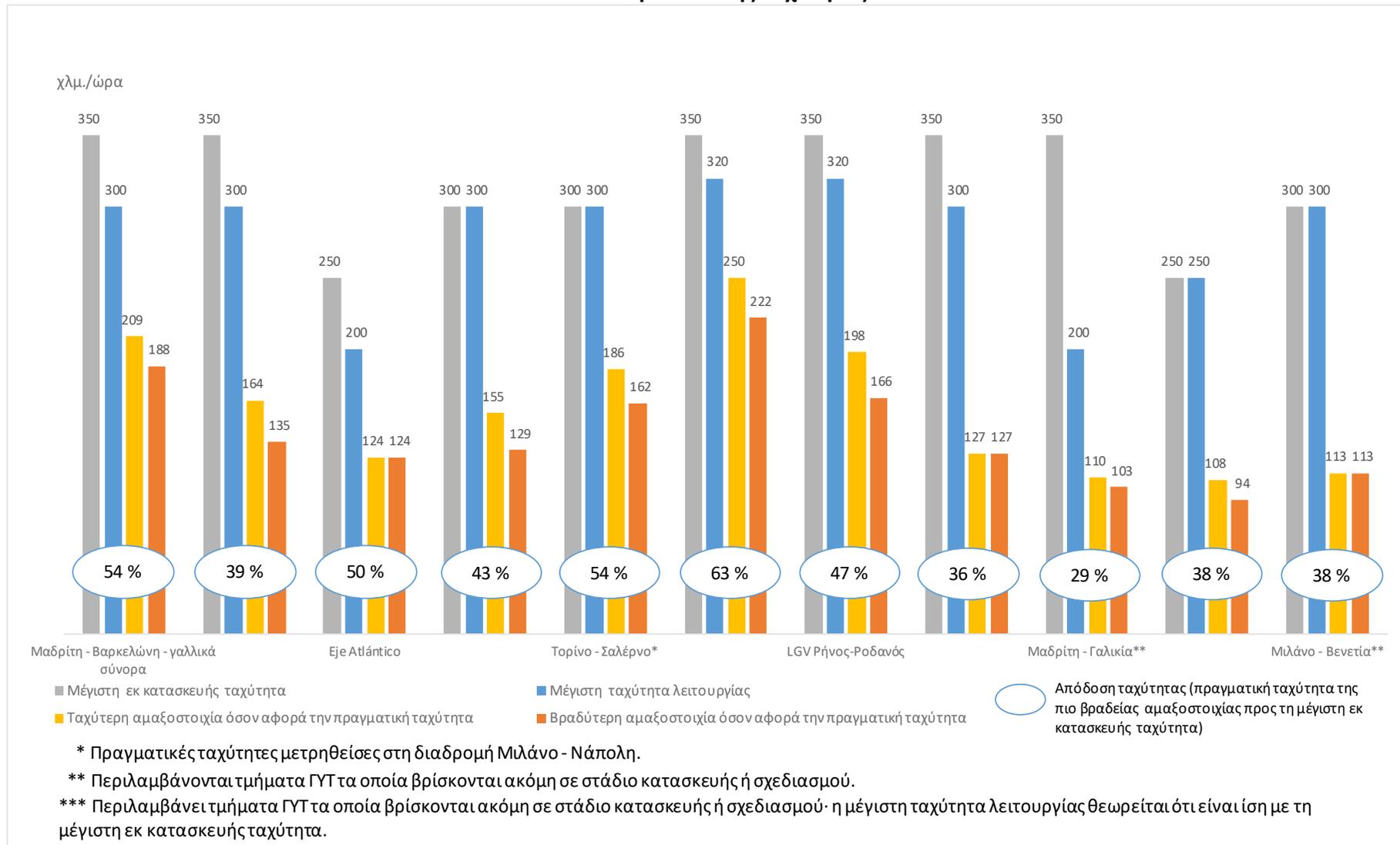
	ΣΥΤ - ολοκληρωμένος (χλμ.)	ΣΥΤ - ολοκληρωμένος και υπό κατασκευή (χλμ.)	Συνολικό κόστος - ολοκληρωμένος (εκατ. ευρώ)	Συνολικό κόστος - ολοκληρωμένος και υπό κατασκευή (εκατ. ευρώ)	Συγχρηματοδότηση από την ΕΕ - ολοκληρωμένος και υπό κατασκευή (εκατ. ευρώ)	Επιβατοχιλιόμετρα (δισ.)	Πληθυσμός (εκατ.)
Ισπανία	2 675	3 827	31 015	53 554	14 071	13,4	46,2
Γαλλία	2 548	2 628	38 395	40 382	1 406	49,0	67,0
Ιταλία	1 144	1 280	31 812	41 912	724	20,0	60,6
Γερμανία	2 141	2 331	28 506	34 105	2 694	27,2	82,8

Υπολογισμένοι βασικοί δείκτες επιδόσεων

	Συνολικό κόστος - ολοκληρωμένος / χλμ.	Συνολικό κόστος - ολοκληρωμένος και υπό κατασκευή / χλμ.	Συνολικό κόστος - ολοκληρωμένος / κεφαλήν	Συνολικό κόστος - ολοκληρωμένος και υπό κατασκευή / κεφαλήν	Συνολικό κόστος - ολοκληρωμένος / χλμ. / κεφαλήν	Συνολικό κόστος - ολοκληρωμένος και υπό κατασκευή / χλμ. / κεφαλήν	Συγχρηματοδότηση από την ΕΕ / κεφαλήν	Επιβατοχιλιόμετρα (χιλ.) / χλμ. ΣΥΤ	Επιβατοχιλιόμετρα / κεφαλήν
Ισπανία	12	14	671	1 159	0,25	0,30	305	5,0	290
Γαλλία	15	15	573	603	0,22	0,23	21	19,2	731
Ιταλία	28	33	525	692	0,46	0,54	12	17,5	330
Γερμανία	13	15	344	412	0,16	0,18	33	12,7	329

Σημείωση: Για τη Γαλλία και την Ιταλία, τα στοιχεία δεν περιλαμβάνουν τις διασυνοριακές συνδέσεις της βασικής σήραγγας Brenner και της σήραγγας Λυών - Τορίνο· τα επιβατοχιλιόμετρα για την Ιταλία είναι η πιο πρόσφατη δημόσια διαθέσιμη εκτίμηση.

Πηγή: ΕΕΣ, εθνική διοίκηση, διαχειριστές της υποδομής και σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.

Ανάλυση απόδοσης ταχύτητας

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

Παράρτημα VI - Αξιολόγηση, από τη σκοπιά του πολίτη, των χρόνων διαδρομής, των τιμών και των συνδέσεων των ελεγχθεισών σιδηροδρομικών γραμμών υψηλής ταχύτητας: μεθοδολογία και δεδομένα

Εφαρμοσθείσα μεθοδολογία συλλογής δεδομένων:

Η εργασία περιελάμβανε τη συλλογή τιμών εισιτηρίων και ταξιδιωτικών δεδομένων που ισχύουν για συγκεκριμένες ημερομηνίες για τις αφετηρίες και τους προορισμούς των ελεγχθεισών ΓΥΤ, τη χρήση των τρόπων μεταφοράς του ΣΥΤ, του συμβατικού σιδηροδρόμου και των αεροπορικών μεταφορών, και την ανάλυση τυχόν ιδιαίτερων μοντέλων που εντοπίστηκαν στις ακόλουθες διαδρομές.

Κράτος μέλος	ΓΥΤ προς έλεγχο	Τιμή και ταξιδιωτικές πληροφορίες σχετικά με	Αντίστοιχοι σιδηροδρομικοί σταθμοί
Ισπανία	Μαδρίτη-Βαρκελώνη-γαλλικά σύνορα	Μαδρίτη-Βαρκελώνη	Μαδρίτη Puerta de Atocha - Βαρκελώνη Sants
	Μαδρίτη-Γαλικία-Eje Atlántico	Μαδρίτη-Σαντιάγο ντε Κομποστέλα	Μαδρίτη Chamartín - Σαντιάγο ντε Κομποστέλα
	Μαδρίτη-Valladolid-Λεόν	Μαδρίτη-Λεόν	Μαδρίτη Chamartín - Λεόν
Γερμανία	Στουτγάρδη-Μόναχο	Στουτγάρδη-Μόναχο	Στουτγάρδη Hbf - Μόναχο Hbf
	Βερολίνο-Μόναχο	Λειψία/Halle-Μόναχο	Λειψία Hbf - Μόναχο Hbf
Ιταλία	Τορίνο-Σαλέρνο	Τορίνο-Ρώμη	Τορίνο Porta Nuova - Ρώμη Termini
	Μιλάνο-Βενετία	Μιλάνο-Βενετία	Μιλάνο Centrale - Βενετία S. Lucia
Γαλλία	LGV Est-Européenne	Παρίσι-Στρασβούργο	Παρίσι EST - Στρασβούργο Gare
	LGV Ρήνος-Ροδανός	Dijon-Mulhouse	Dijon Ville - Mulhouse Ville

Το πρώτο μέρος της εργασίας αφορούσε τη συλλογή δεδομένων για την απόκτηση πληροφοριών και στοιχείων σχετικά με την κατώτερη τιμή εισιτηρίου (συμπεριλαμβανομένων φόρων) για την αγορά εισιτηρίου κατά την οικεία ημέρα, στην πλέον εύλογη χρονική στιγμή της ημέρας για την οικεία κοινότητα επιβατών, ενώ το δεύτερο μέρος αφορούσε την καταγραφή του αριθμού των συνδέσεων μεταξύ των δύο σταθμών κατά τη συγκεκριμένη ημέρα (διευκρινίζοντας αν υπάρχουν κάτω των 10, μεταξύ 10 και 20, ή άνω των 20 ενδεχόμενων συνδέσεων). Αναλυτικά, το αντικείμενο της εργασίας ήταν το ακόλουθο:

- ο Αριθμός διαφορετικών τρόπων μεταφοράς: 3: αμαξοστοιχία υψηλής ταχύτητας, συμβατική αμαξοστοιχία και αεροπορικές μεταφορές (το ΕΕΣ ανέλυσε χωριστά τα λεωφορεία μεγάλων αποστάσεων).
- ο Αριθμός προορισμών / διαδρομών: 9 όπως προαναφέρθηκαν.
- ο Αριθμός κατευθύνσεων (κάθε διαδρομή είναι διπλής κατεύθυνσης· π.χ. MAD-BCN και BCN-MAD): 2 αλλά περιορισμένες στα σημεία αφετηρίας και προορισμού.
- ο Αριθμός διαφορετικών ημερών έναρξης του ταξιδιού εντός της εβδομάδας: 2 (εισιτήριο μετ' επιστροφής από τη Δευτέρα έως την Τετάρτη, το οποίο ενδιαφέρει συνήθως πελάτες που πραγματοποιούν επαγγελματικά ταξίδια· εισιτήριο μετ' επιστροφής από την Παρασκευή έως την Κυριακή, το οποίο ενδιαφέρει συνήθως επιβάτες που πραγματοποιούν ταξίδια αναψυχής).
- ο Ημερομηνίες ταξιδιού: 4 εβδομάδες με κατά προσέγγιση ημερομηνίες (5 έως 9 Ιουνίου 2017· 3 έως 7 Ιουλίου 2017· 31 Ιουλίου έως 4 Αυγούστου 2017 και 28 Αυγούστου έως 3 Σεπτεμβρίου 2017).
- ο Χρόνοι διαδρομής σε συνδυασμό με τις προαναφερθείσες ημέρες ταξιδιού: (Επαγγελματικά ταξίδια: αναχώρηση μεταξύ 7 και 9 π.μ. και επιστροφή μεταξύ 4 και μ.μ.· ταξίδια αναψυχής: αναχώρηση μεταξύ 10 και 12 π.μ. και επιστροφή μεταξύ 5 και 7 μ.μ.)·
- ο Αριθμός χρόνων κράτησης: 3 (3 μήνες πριν από την πρώτη ημέρα ταξιδιού· 2 εβδομάδες πριν από την πρώτη ημέρα ταξιδιού· «τελευταία στιγμή»: την εργάσιμη πριν από την πρώτη ημέρα ταξιδιού).

- ο Δεδομένα προς συλλογή: Ημερομηνία αναχώρησης και άφιξης· τιμή σε ευρώ εισιτηρίου μετ' επιστροφής· διάρκεια του ταξιδιού σε λεπτά. Αριθμός καθημερινών συνδέσεων.

Η εργασία συλλογής δεδομένων ξεκίνησε τον Μάρτιο του 2017, προκειμένου να επιτευχθεί η κράτηση ταξιδιού «3 μήνες νωρίτερα» κατά τη διάρκεια της πρώτης ημερομηνίας που προαναφέρθηκε. Δόθηκε προτεραιότητα στη διάρκεια της διαδρομής σε σύγκριση με το κόστος, για τα επαγγελματικά ταξίδια, και στο κόστος σε σύγκριση με τη διάρκεια της διαδρομής, για τα ταξίδια αναψυχής. Επομένως, η λογική που εφαρμόστηκε κατά τη κράτηση εισιτηρίου ήταν ότι, εάν είναι διαθέσιμες δύο εναλλακτικές δυνατότητες εντός του συμφωνηθέντος χρονικού πλαισίου για έναν επιβάτη που πραγματοποιεί επαγγελματικό ταξίδι και η μία εξ αυτών είναι κατά 20 ευρώ πιο οικονομική αλλά κατά 30 λεπτά πιο αργή, θα δοθεί προτεραιότητα στην ταχύτερη και ελαφρώς πιο δαπανηρή αμαξοστοιχία. Το ίδιο θα ισχύει για τα ταξίδια αναψυχής: εάν το ταξίδι με μια αμαξοστοιχία έχει μεγαλύτερη διάρκεια κατά 30 λεπτά, αλλά είναι κατά 20 ευρώ πιο οικονομικό, θα πρέπει να επιλεγεί η συγκεκριμένη αμαξοστοιχία.

Μέσες τιμές και χρόνοι διαδρομής: γενική επισκόπηση

Διαδρομή	Μέση τιμή και χρόνος διαδρομής									Αριθμός συνδέσεων			
	Επαγγελματικά ταξίδια			Ταξίδια αναψυχής									
	Σιδηρόδρομος υψηλής ταχύτητας	Συμβατικός σιδηρόδρομος	Αεροπλάνο	Σιδηρόδρομος υψηλής ταχύτητας	Συμβατικός σιδηρόδρομος	Αεροπλάνο							
Μαδρίτη - Βαρκελώνη - Μαδρίτη	€177	5 ώρες και 19 λεπτά	€120	12 ώρες και 4 λεπτά	€225	2 ώρες και 45 λεπτά	€169	5 ώρες και 35 λεπτά	€218	2 ώρες και 40 λεπτά	20-30		
Βαρκελώνη - Μαδρίτη – Βαρκελώνη	€155	5 ώρες και 17 λεπτά	€124	11 ώρες και 43 λεπτά	€244	2 ώρες και 45 λεπτά	€167	5 ώρες και 30 λεπτά	€130	11 ώρες και 19 λεπτά	€223	2 ώρες και 43 λεπτά	20-30
Μαδρίτη - Σαντιάγο - Μαδρίτη	€81	11 ώρες και 6 λεπτά			€229	2 ώρες και 27 λεπτά							<10
Σαντιάγο- Μαδρίτη - Σαντιάγο	€82	10 ώρες και 40 λεπτά					€81	10 ώρες και 36 λεπτά					<10
Μαδρίτη - Leon - Μαδρίτη	€69	4 ώρες και 38 λεπτά	€63	10 ώρες και 13 λεπτά			€81	4 ώρες και 57 λεπτά					10
Leon - Μαδρίτη - Leon	€71	4 ώρες και 56 λεπτά											10
Στουτγάρδη - Μόναχο - Στουτγάρδη	€76	4 ώρες και 36 λεπτά	€88	6 ώρες και 49 λεπτά			€63	4 ώρες και 37 λεπτά	€84	6 ώρες και 46 λεπτά			50-60
Μόναχο - Στουτγάρδη - Μόναχο	€74	4 ώρες και 31 λεπτά	€88	6 ώρες και 46 λεπτά	€229	1 ώρα και 30 λεπτά	€65	4 ώρες και 33 λεπτά	€84	6 ώρες και 45 λεπτά			50-60
Λειψία - Μόναχο - Λειψία	€135	10 ώρες και 15 λεπτά	€117	13 ώρες και 33 λεπτά			€108	10 ώρες και 45 λεπτά	€87	13 ώρες και 39 λεπτά			40-45
Μόναχο - Λειψία - Μόναχο	€113	10 ώρες και 28 λεπτά	€118	13 ώρες και 32 λεπτά	€340	1 ώρα και 50 λεπτά	€91	10 ώρες και 18 λεπτά	€92	14 ώρες και 26 λεπτά			40-45

Τορίνο - Ρώμη - Τορίνο	€137	9 ώρες και 8 λεπτά	€125	12 ώρες και 55 λεπτά	€276	2 ώρες και 24 λεπτά	€157	8 ώρες και 43 λεπτά	€159	13 ώρες και 15 λεπτά	€236	2 ώρες και 20 λεπτά	20-50
Ρώμη - Τορίνο - Ρώμη	€134	9 ώρες και 10 λεπτά	€127	13 ώρες και 53 λεπτά	€289	2 ώρες και 23 λεπτά	€140	8 ώρες και 54 λεπτά	€121	20 ώρες και 44 λεπτά	€165	2 ώρες και 30 λεπτά	20-50
Μιλάνο - Βενετία - Μιλάνο	€68	4 ώρες και 50 λεπτά	€51	6 ώρες και 40 λεπτά			€82	4 ώρες και 50 λεπτά	€53	7 ώρες και 42 λεπτά			20-50
Βενετία - Μιλάνο - Βενετία	€65	4 ώρες και 50 λεπτά	€50	7 ώρες και 4 λεπτά			€66	4 ώρες και 50 λεπτά	€51	7 ώρες και 56 λεπτά			20-50
Παρίσι - Στρασβούργο - Παρίσι	€161	3 ώρες και 40 λεπτά					€173	3 ώρες και 44 λεπτά					15-20
Στρασβούργο - Παρίσι - Στρασβούργο	€154	3 ώρες και 51 λεπτά					€162	3 ώρες και 36 λεπτά					15-20
Dijon - Mulhouse - Dijon	€49	2 ώρες και 28 λεπτά											15-20
Mulhouse - Dijon - Mulhouse							€62	2 ώρες και 42 λεπτά					15-20

Πηγή: Advito και ΕΕΣ. Γκριζα πεδία = δεν υπάρχουν διαθέσιμα δεδομένα· η στήλη «Αριθμός συνδέσεων» δείχνει τον μέσο αριθμό απευθείας διαδρομών μετ' επιστροφής μεταξύ των κατονομαζόμενων πόλεων κατά τη διάρκεια 24ωρης περιόδου.

Μέσοι όροι ανά χώρα που επισκεφθήκαμε

Χώρα	Ευρώ ανά λεπτό διαδρομής						Ευρώ ανά χιλιόμετρο διαδρομής	
	Επαγγελματικά ταξίδια			Ταξίδια αναψυχής			Επαγγελματικά ταξίδια	Ταξίδια αναψυχής
	Σιδηρόδρομος υψηλής ταχύτητας	Συμβατικός σιδηρόδρομος	Αεροπλάνο	Σιδηρόδρομος υψηλής ταχύτητας	Συμβατικός σιδηρόδρομος	Αεροπλάνο	Σιδηρόδρομος υψηλής ταχύτητας	Σιδηρόδρομος υψηλής ταχύτητας
Ισπανία	€0,30	€0,15	€1,47	€0,35	€0,19	€1,37	€0,10	€0,12
Γερμανία	€0,24	€0,18	€2,82	€0,19	€0,16		€0,15	€0,12
Ιταλία	€0,24	€0,14	€1,97	€0,27	€0,13	€1,39	€0,12	€0,13
Γαλλία	€0,58			€0,64			€0,17	€0,19

Πηγή: Advito και ΕΕΣ. Οι μέσες ταχύτητες στις προαναφερθείσες συνδέσεις υψηλής ταχύτητας ήταν 157 χλμ./ώρα στην Ισπανία, 103 χλμ./ώρα στη Γερμανία, 126 χλμ./ώρα στην Ιταλία και 183 χλμ./ώρα στη Γαλλία.

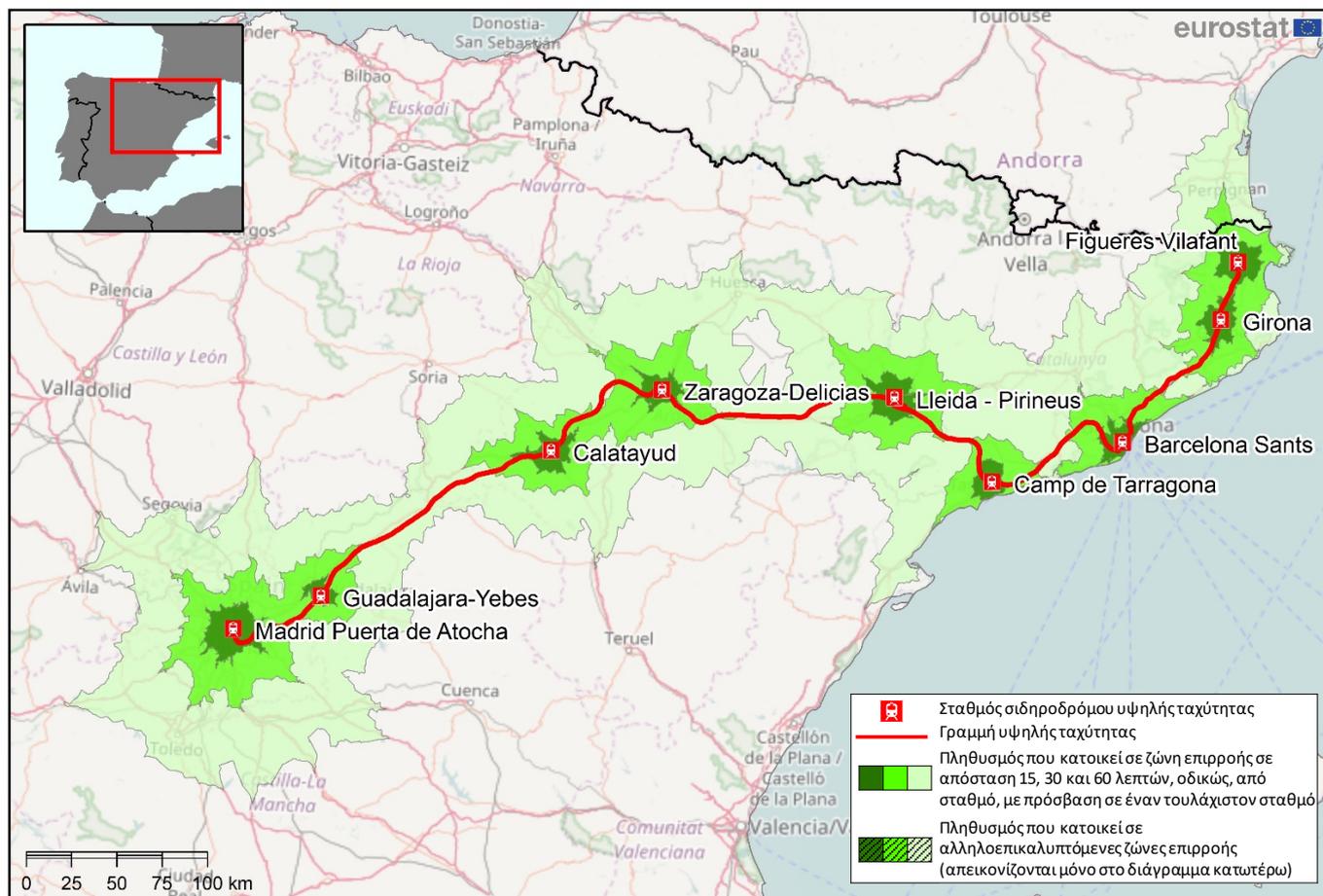
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VII**Αντίκτυπος σταθμών στον χρόνο διαδρομής και στην ταχύτητα**

ΓΥΤ	Αφετηρία-Προορισμός	Μήκος σε χλμ.	Αριθμός σταθμών	Μέση απόσταση μεταξύ σταθμών (σε χλμ.)	Μικρότερη απόσταση μεταξύ σταθμών (σε χλμ.)	Μεγαλύτερη απόσταση μεταξύ σταθμών (σε χλμ.)	Περισσότερο ευθεία διαδρομή (λεπτά)	Λιγότερο ευθεία διαδρομή (λεπτά)	Διαφορά (σε λεπτά)	«Χρονικό κόστος» κάθε ενδιάμεσου σταθμού	Μέση ταχύτητα στην περισσότερη απευθείας διαδρομή (χλμ./ώρα)	Μέση ταχύτητα στη λιγότερη απευθείας διαδρομή (χλμ./ώρα)
Μαδρίτη - Βαρκελώνη - γαλλικά σύνορα	Μαδρίτη - Figueres Vilafant	797	9	100	35	157	215	255	40	10	209	188
Μαδρίτη-Λεόν	Μαδρίτη-Λεόν	345	5	86	51	114	126	153	27	9	164	135
Eje Atlántico	Vigo - A Coruña	165	5	41	26	61	80	80	μ.δ.	μ.δ.	124	124
Τορίνο-Σαλέρνο	Τορίνο - Σαλέρνο*	1 007	14	77	4	253	255*	292*	37*	7*	186*	162*
Μιλάνο-Βενετία	Μιλάνο - Βενετία	273	7	46	8	84	145	145	μ.δ.	μ.δ.	113	113
LGV Est Européenne	Παρίσι - Στρασβούργο	441	5	110	68	137	106	119	13	7	250	222
LGV Ρήνος-Ροδανός	Dijon - Mulhouse	205	4	68	46	82	62	74	12	6	198	166
Στουτγάρδη - Μόναχο	Στουτγάρδη - Μόναχο	267	8	38	6	191	134	154	20	4	108	94
Βερολίνο - Λειψία/Halle - Erfurt - Νυρεμβέργη - Μόναχο	Βερολίνο - Μόναχο	672	15	48	2	94	240	312	72	12	155	129

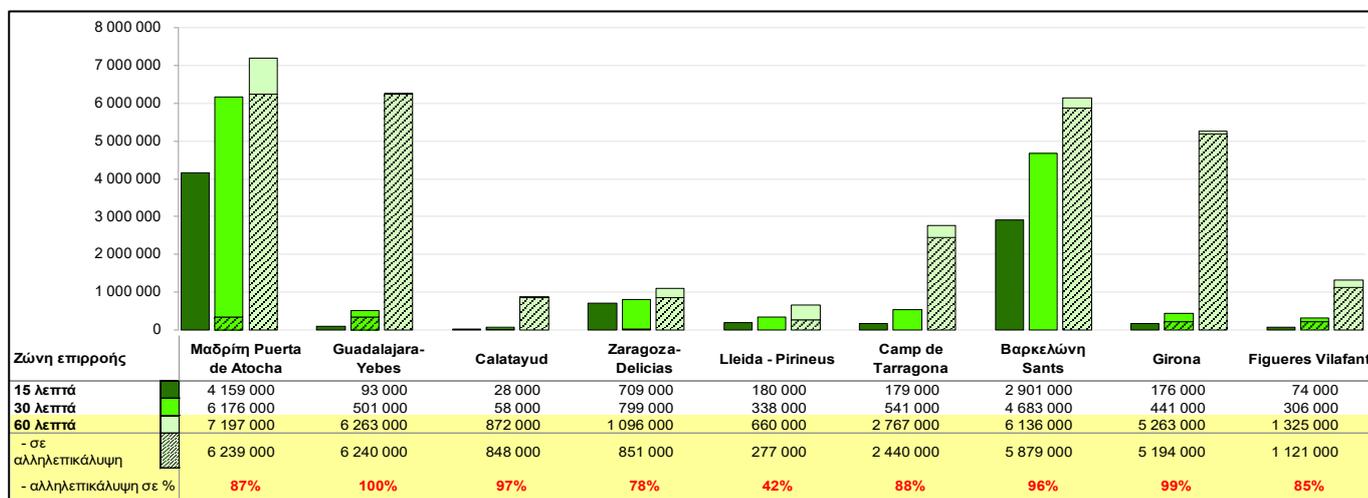
* Ο αντίκτυπος σταθμού στον χρόνο διαδρομής και στην ταχύτητα υπολογίζεται βάσει της διαδρομής Μιλάνο - Νάπολη.

Χάρτης της ζώνης επιρροής και βασικά στοιχεία για κάθε ελεγχθείσα ΓΥΤ, καθώς και για τις αξιολογηθείσες διελεύσεις συνόρων

Γραμμή υψηλής ταχύτητας Μαδρίτη – Βαρκελώνη – γαλλικά σύνορα

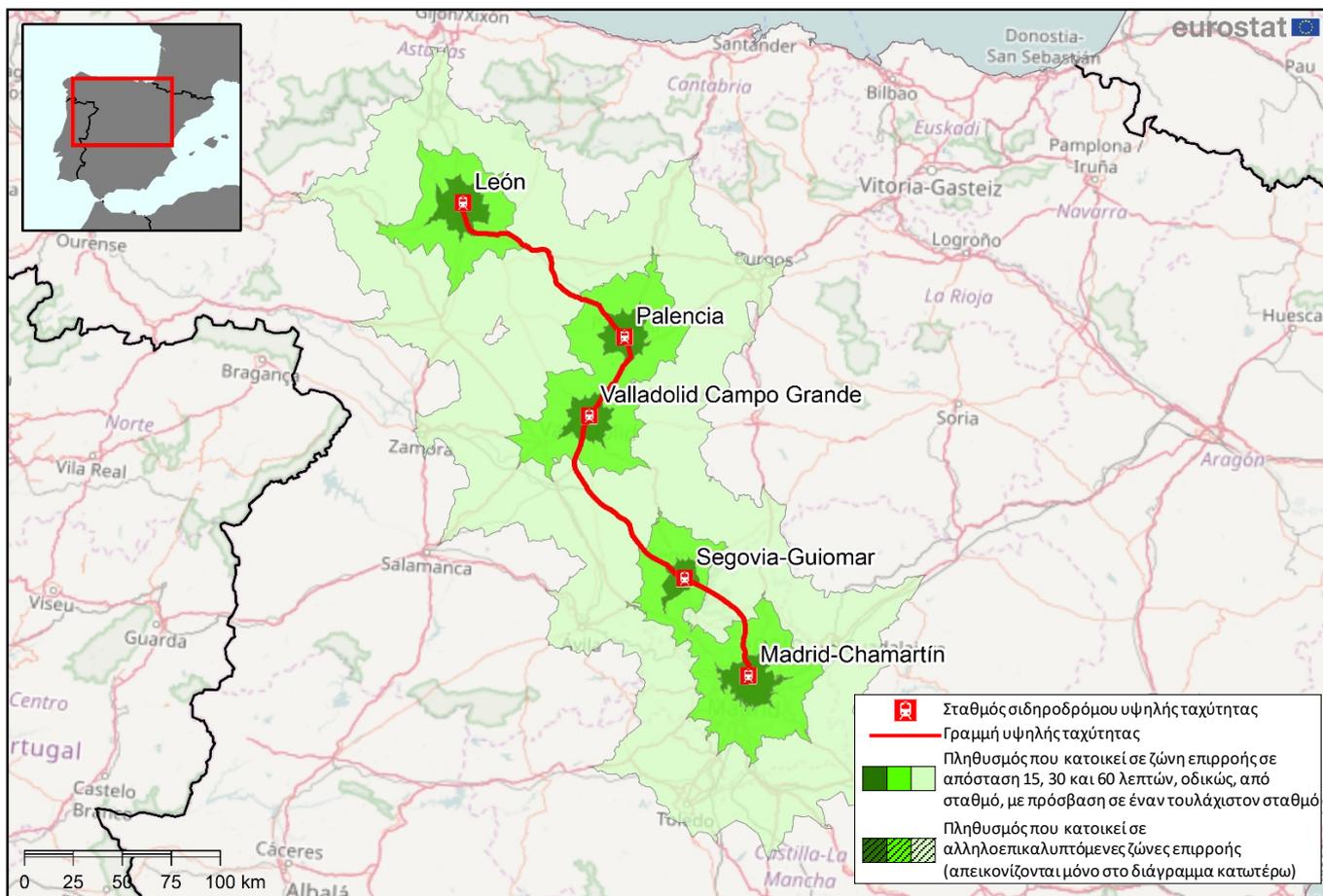


Μήκος	Συνολικό κόστος (πρo ΦΠΑ)	Χρηματοδότηση από την ΕΕ	Κορεσμός δυναμικότητας	Αμαξοστοιχίες ΣΥΤ (ημερήσιος αριθ.)	Σταθμοί	Μέση απόσταση μεταξύ σταθμών	μέγ. εκ κατασκευής	μέγ. λειτουργίας	Ταχύτητες πραγματικός μέσος όρος	επί της μέγ. εκ κατασκευής
χλμ.	εκατ. ευρώ	εκατ. ευρώ	%	αριθ.	αριθ.	χλμ.	χλμ./ώρα	χλμ./ώρα	χλμ./ώρα	%
797	12 109	3 553	45%	90	9	94*	350	300	188-209	54-60%



* Δεν περιλαμβάνει παρακάμψεις των Zaragoza και Lleida.

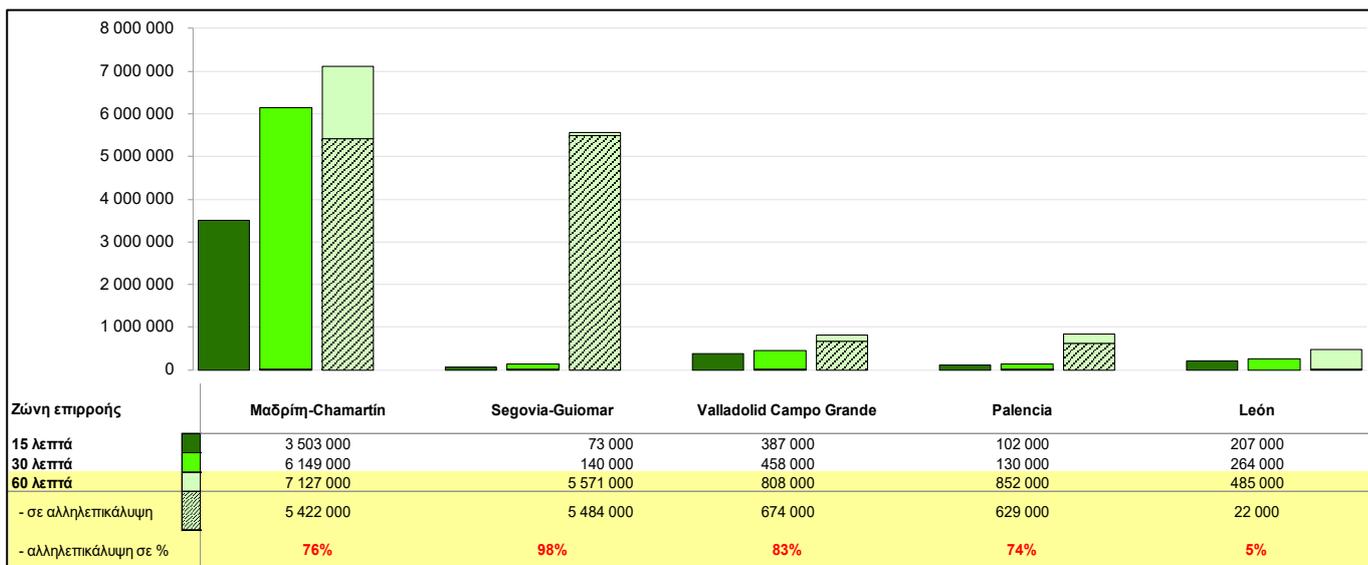
Γραμμή υψηλής ταχύτητας Μαδρίτη – Λεόν



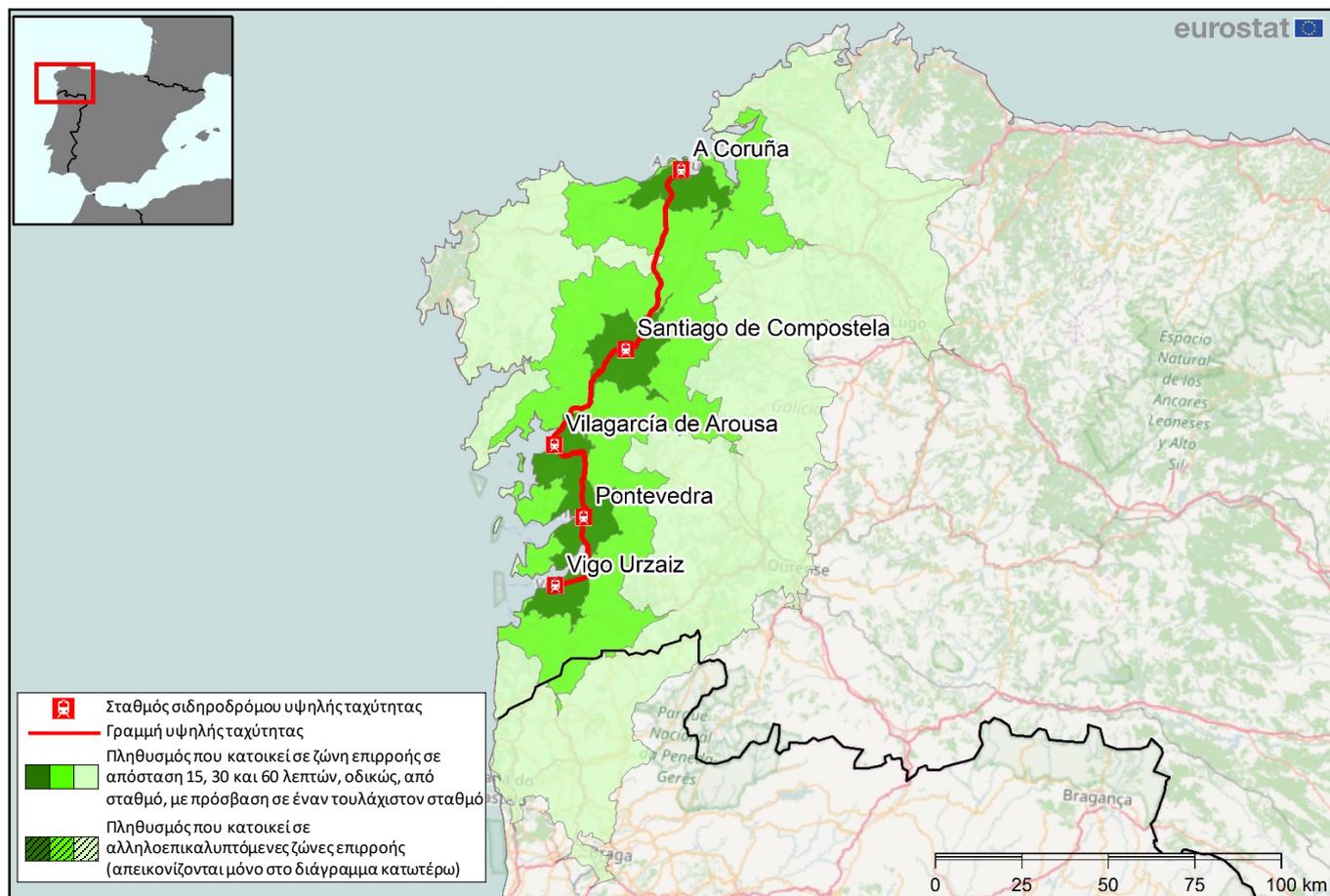
Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

Μήκος	Συνολικό κόστος (προ ΦΠΑ)		Χρηματοδότηση από την ΕΕ	Κορεσμός δυναμότητας	Αμαξοστοιχίες ΣΥΤ (ημερήσιος)	Σταθμοί	Μέση απόσταση μεταξύ σταθμών	Ταχύτητες			
	χλμ.	εκατ. ευρώ						εκατ. ευρώ	μέγ. εκ κατασκευής	μέγ. λειτουργίας	πραγματικός μέσος όρος
345	5 415	2 118 (34%)	39%	47	5	86	350	300	135-164	39-47%	



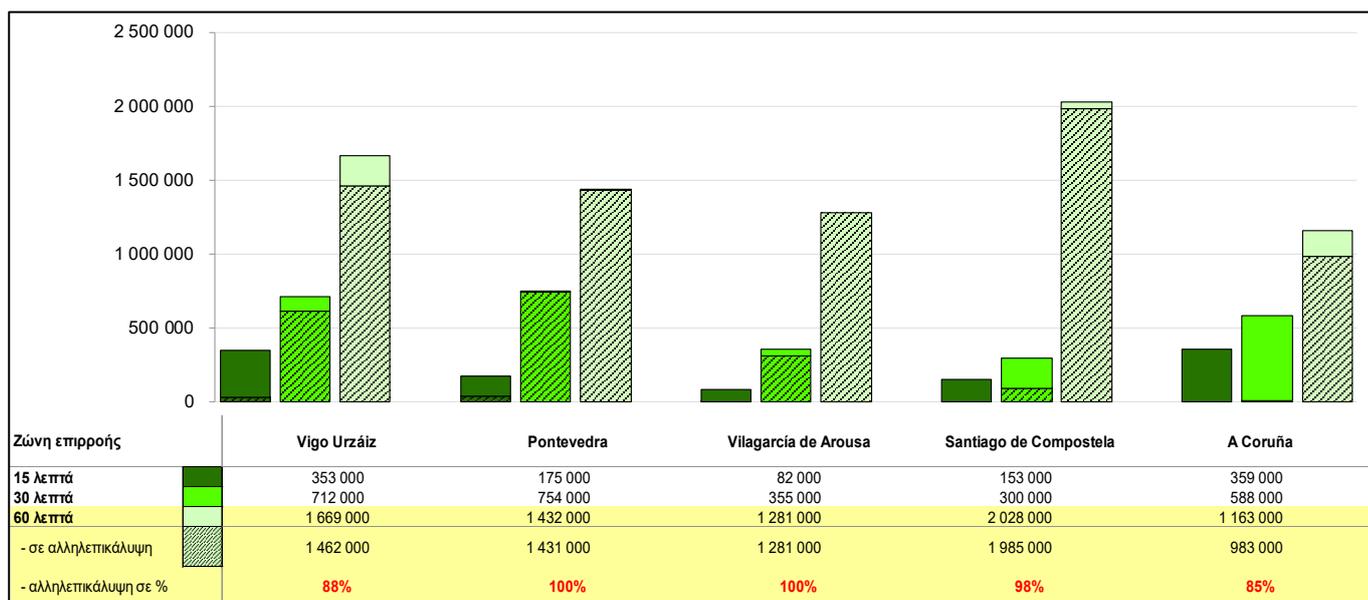
Γραμμή υψηλής ταχύτητας Eje Atlantico



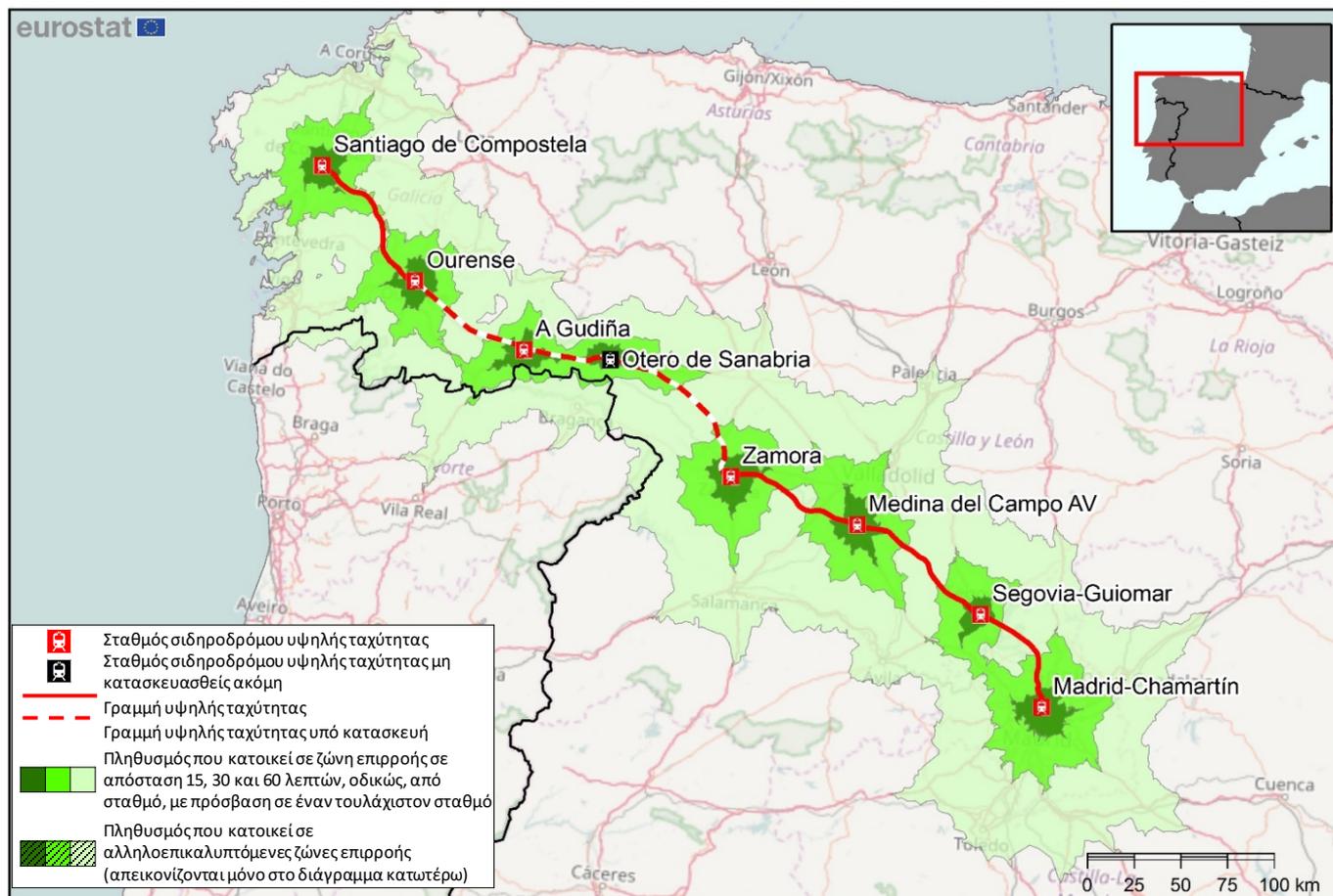
Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

Μήκος χλμ.	Συνολικό κόστος (προ ΦΠΑ) εκατ. ευρώ	Χρηματοδότηση από την ΕΕ εκατ. ευρώ	Κορεσμός δυναμότητας %	Αμαξοστοιχίες ΣΥΤ (ημερησίως) αριθ.	Σταθμοί αριθ.	Μέση απόσταση μεταξύ σταθμών χλμ.	Ταχύτητες			
							μέγ. εκ κατασκευής χλμ./ώρα	μέγ. λειτουργίας χλμ./ώρα	πραγματικός μέσος όρος χλμ./ώρα	επί της μέγ. εκ κατασκευής %
165	2 596	418 (14%)	19%	22	5	41	250	200	124	50%



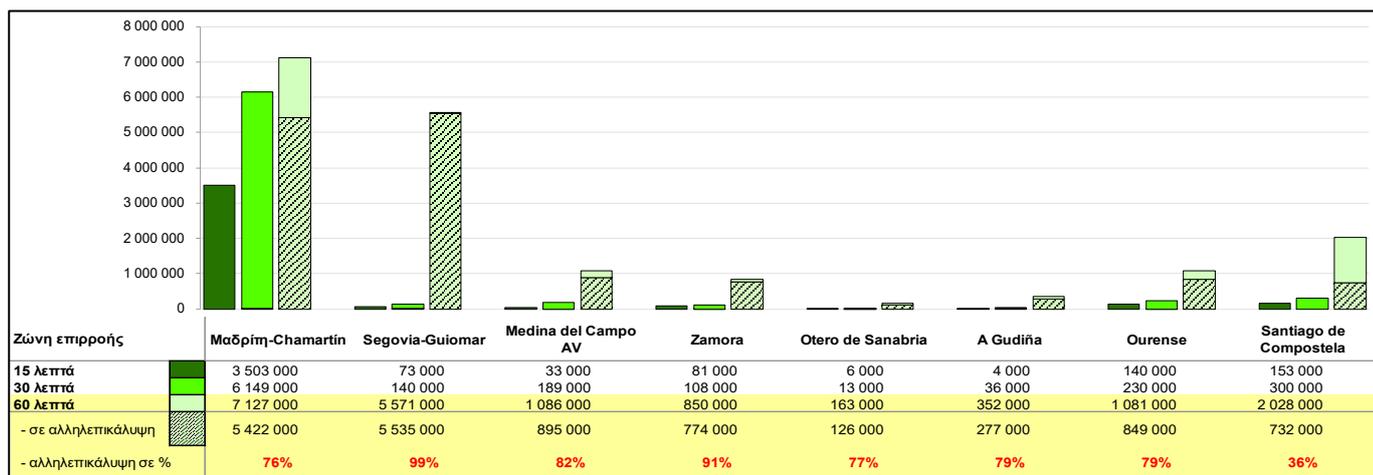
Γραμμή υψηλής ταχύτητας Μαδρίτη – Γαλικία



Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

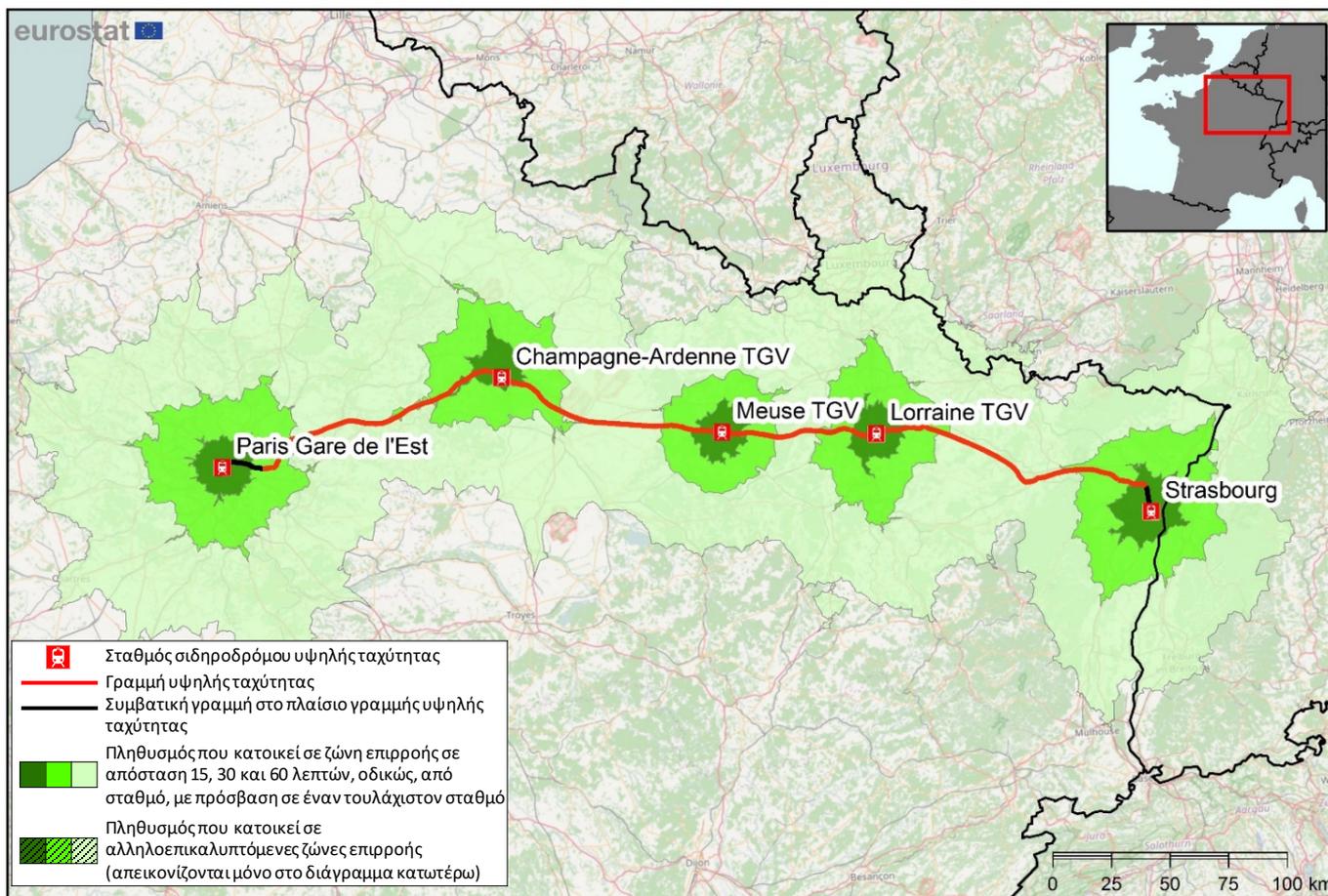
Μήκος χλμ.	Συνολικό κόστος (προ ΦΠΑ) εκατ. ευρώ	Χρηματοδότηση από την ΕΕ εκατ. ευρώ	Κορεσμός δυναμικό ητας %	Αμαξοστοιχίες ΣΥΤ (ημερησίως) αριθ.	Σταθμοί αριθ.	Μέση απόσταση μεταξύ σταθμών χλμ.	Ταχύτητες			
							μέγ. εκ κατασκευής χλμ./ώρα	μέγ. λειτουργίας χλμ./ώρα	πραγματικός μέσος όρος χλμ./ώρα	επί της μέγ. εκ κατασκευής %
549	5 714*	440*	36%**	22	8	78	350	200	103-110	29-31%



* Το συνολικό κόστος και η χρηματοδότηση της ΕΕ αφορούν το τμήμα Medina del Campo - Γαλικία.

** Αφορά ολοκληρωθέντα τμήματα ΥΤ.

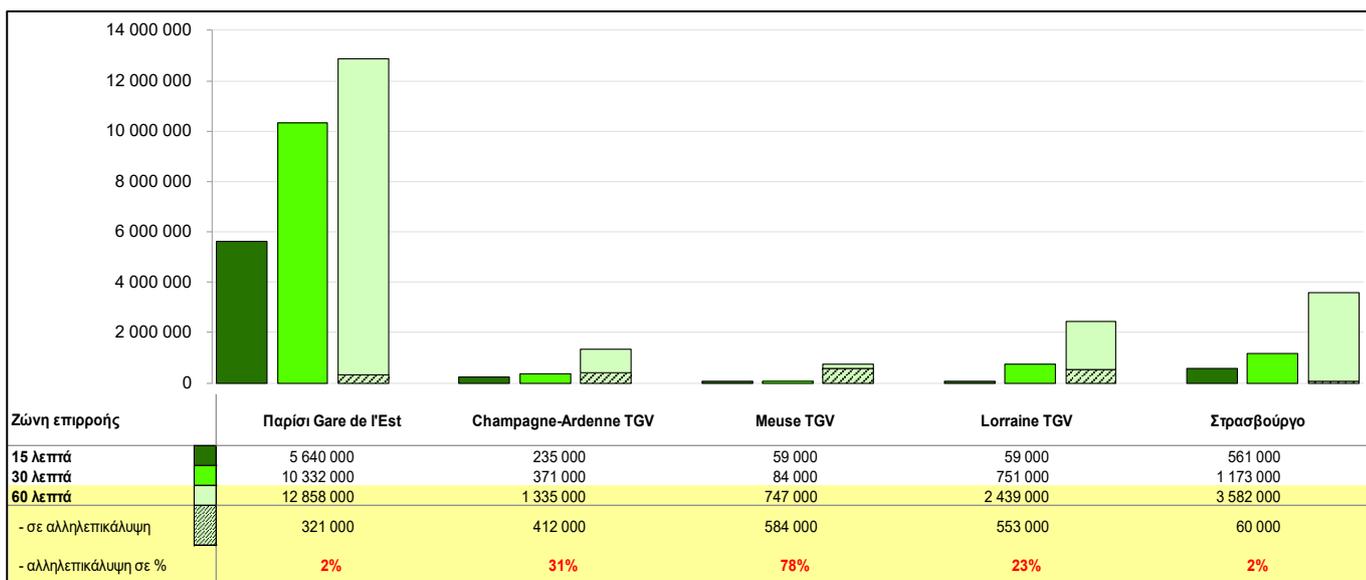
Γραμμή υψηλής ταχύτητας Est Européenne



Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

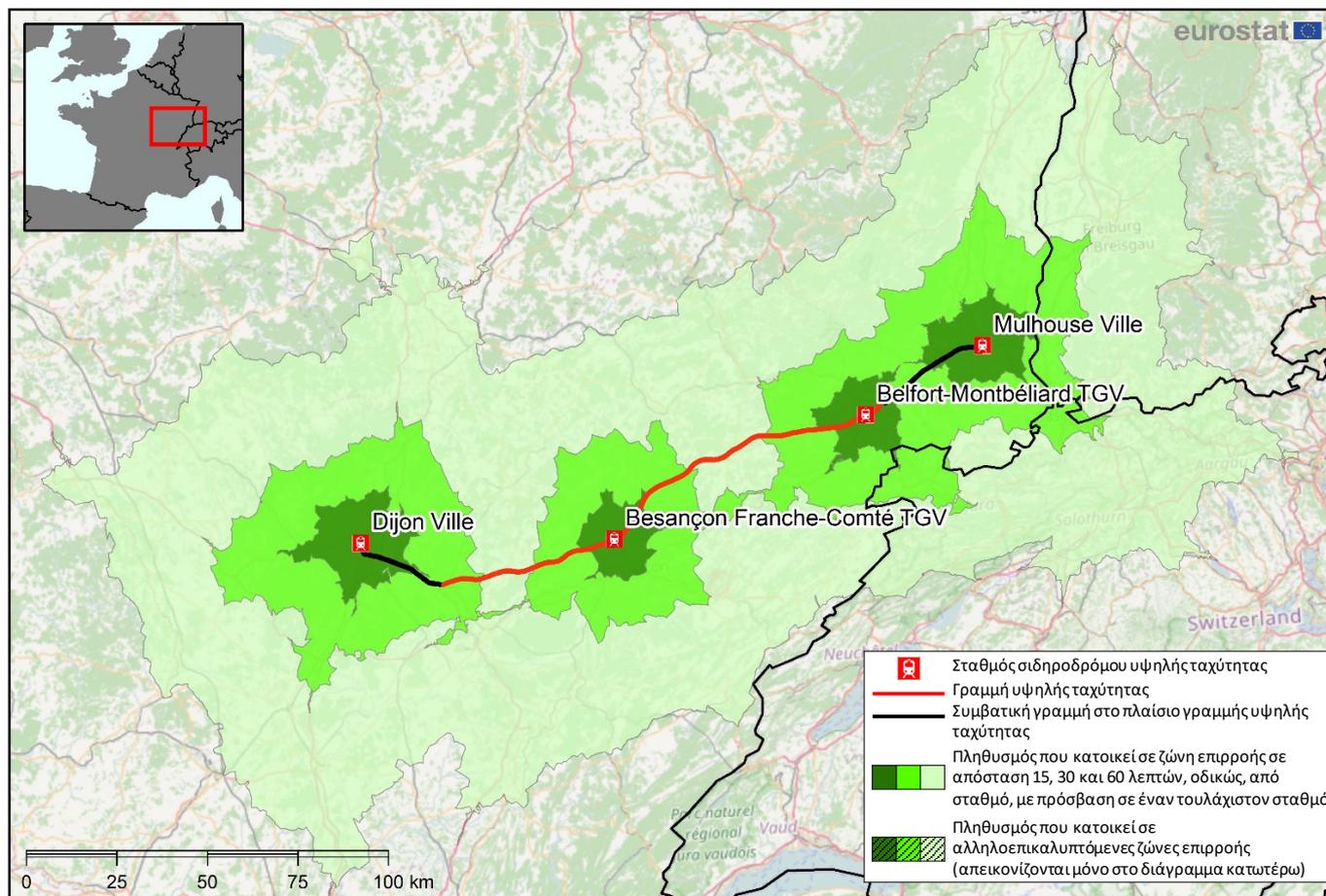
Μήκος χλμ.	Συνολικό κόστος (προ ΦΠΑ)		Χρηματοδότηση από την ΕΕ εκατ. ευρώ	Κορεσμός δυναμότητας %	Αμαξοστοιχίες ΣΥΤ (ημερησίως) αριθ.	Σταθμοί αριθ.	Μέση απόσταση μεταξύ σταθμών χλμ.	Ταχύτητες			
	εκατ. ευρώ	εκατ. ευρώ						μέγ. εκ κατασκευής χλμ./ώρα	μέγ. λειτουργίας χλμ./ώρα	πραγματικός μέσος όρος χλμ./ώρα	επί της μέγ. εκ κατασκευής %
406*	6 712	331 (5%)	50%	56	5	110**	350	320	222-250	63-71%	



* Μόνο ΓΥΤ· 441 χιλιόμετρα συμπεριλαμβανομένων των συμβατικών γραμμών.

** Υπολογισμός επί συνολικού μήκους 441 χιλιομέτρων.

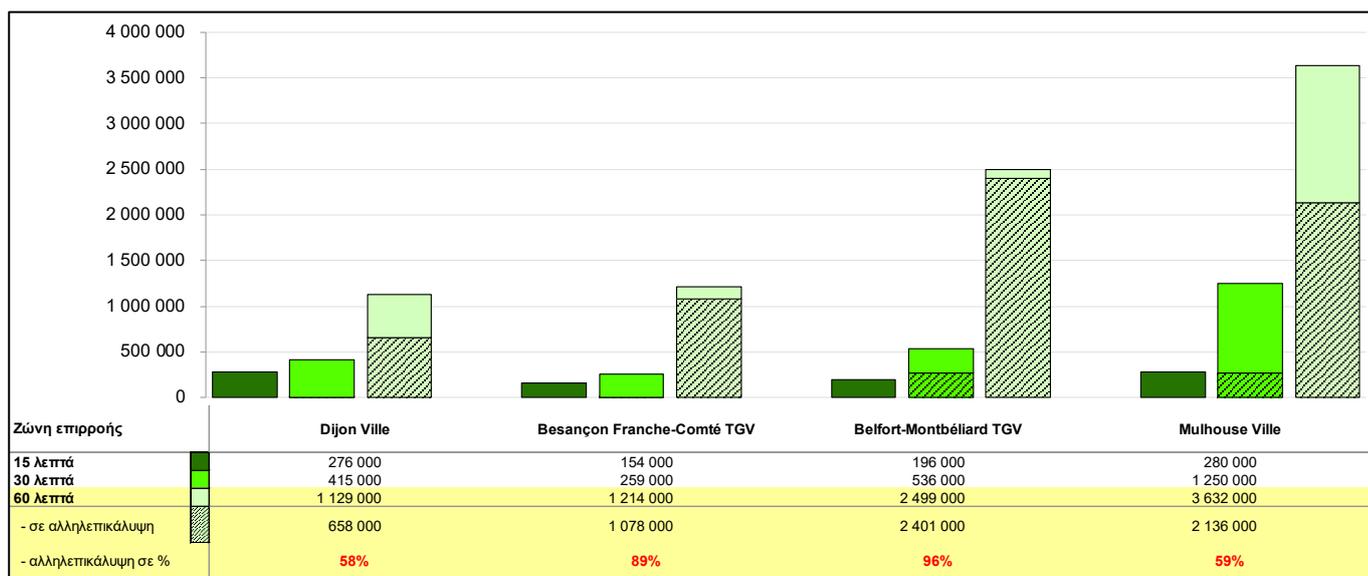
Γραμμή υψηλής ταχύτητας Ρήνος-Ροδανός



Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

Μήκος χλμ.	Συνολικό κόστος (προ ΦΠΑ) εκατ. ευρώ	Χρηματοδότηση από την ΕΕ εκατ. ευρώ	Κορεσμός δυναμότη- τας %	Αμαξοστοιχίες ΣΥΤ (ημερήσιος) αριθ.	Σταθμοί αριθ.	Μέση απόσταση μεταξύ σταθμών χλμ.	Ταχύτητες			
							μέγ. εκ κατασκευής χλμ./ώρα	μέγ. λειτουργίας χλμ./ώρα	πραγματικός μέσος όρος χλμ./ώρα	επί της μέγ. εκ κατασκευής %
138*	2 588	207 (8%)	20%	19	4	68**	350	320	166-198	47-57%



* Μόνο ΓΥΤ· 205 χιλιόμετρα συμπεριλαμβανομένων των συμβατικών γραμμών.

** Υπολογισμός επί συνολικού μήκους 205 χιλιομέτρων.

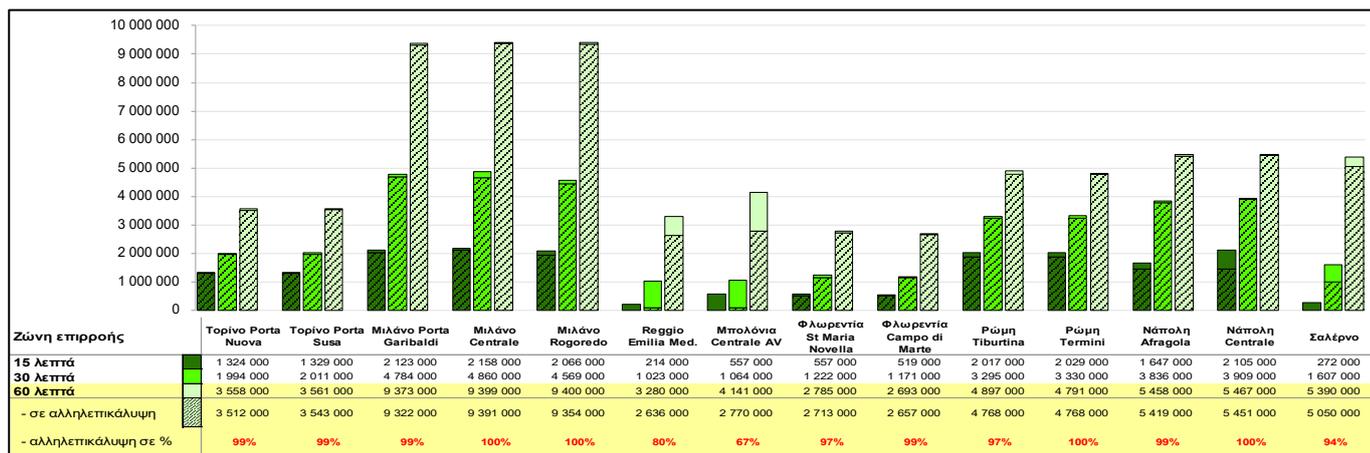
Γραμμή υψηλής ταχύτητας Τορίνο – Σαλέρνο



Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

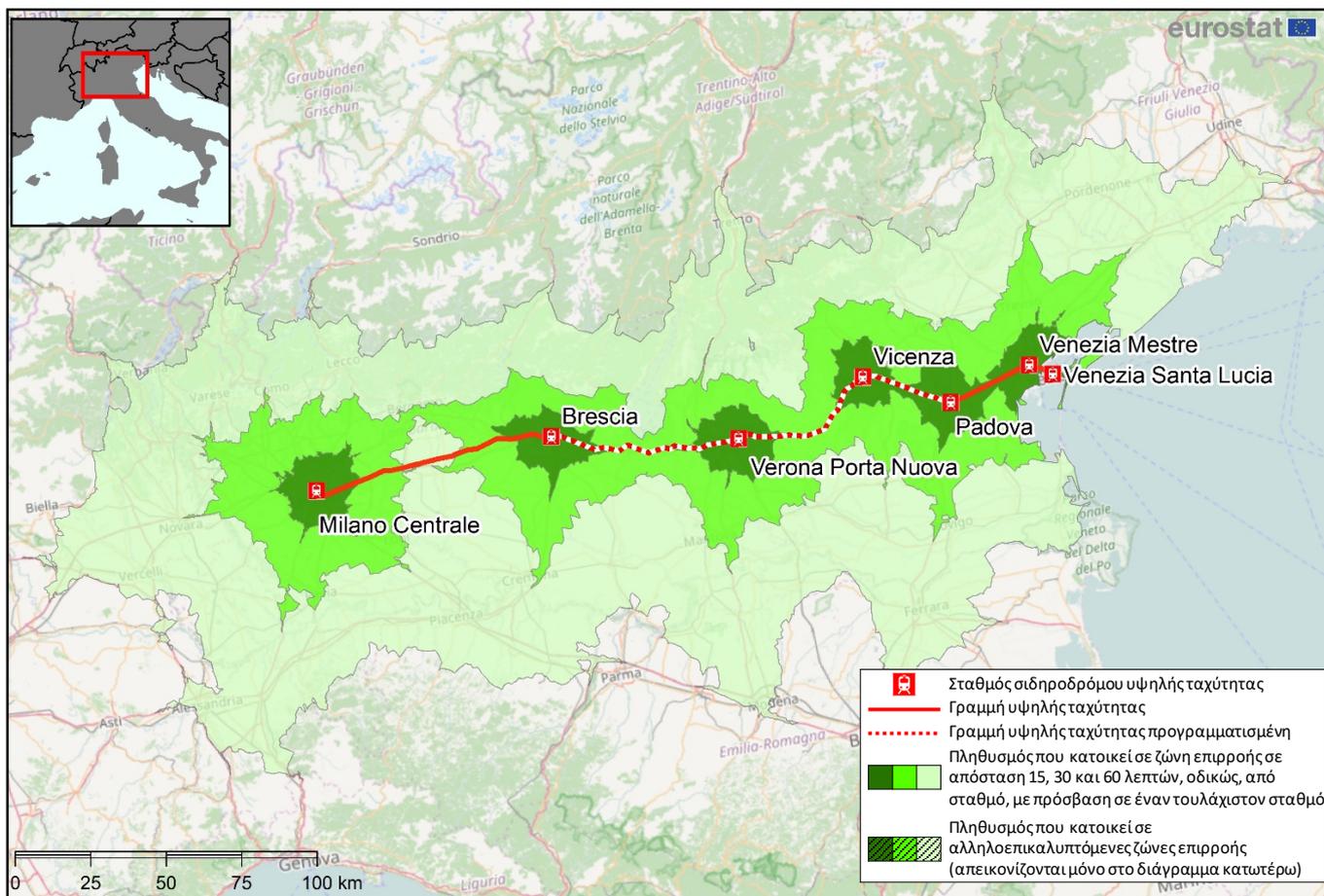
Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

Μήκος χλμ.	Συνολικό κόστος (προ ΦΠΑ) εκατ. ευρώ	Χρηματοδότηση από την ΕΕ εκατ. ευρώ	Κορεσμός δυναμότη- τας %	Αμαξοστοιχίες ΣΥΤ (ημερήσιος αριθ.)	Σταθμοί αριθ.	Μέση απόσταση μεταξύ σταθμών χλμ.	Ταχύτητες			
							μέγ. εκ κατασκευής χλμ./ώρα	μέγ. λειτουργίας χλμ./ώρα	πραγματικός μέσος όρος χλμ./ώρα	επί της μέγ. εκ κατασκευής %
1 007	32 169	530	38%	257	14	77	300	300	162-186*	54-62%*



* Πραγματική μέση ταχύτητα αξιολογηθείσα σε διαδρομή Μιλάνο - Νάπολη.

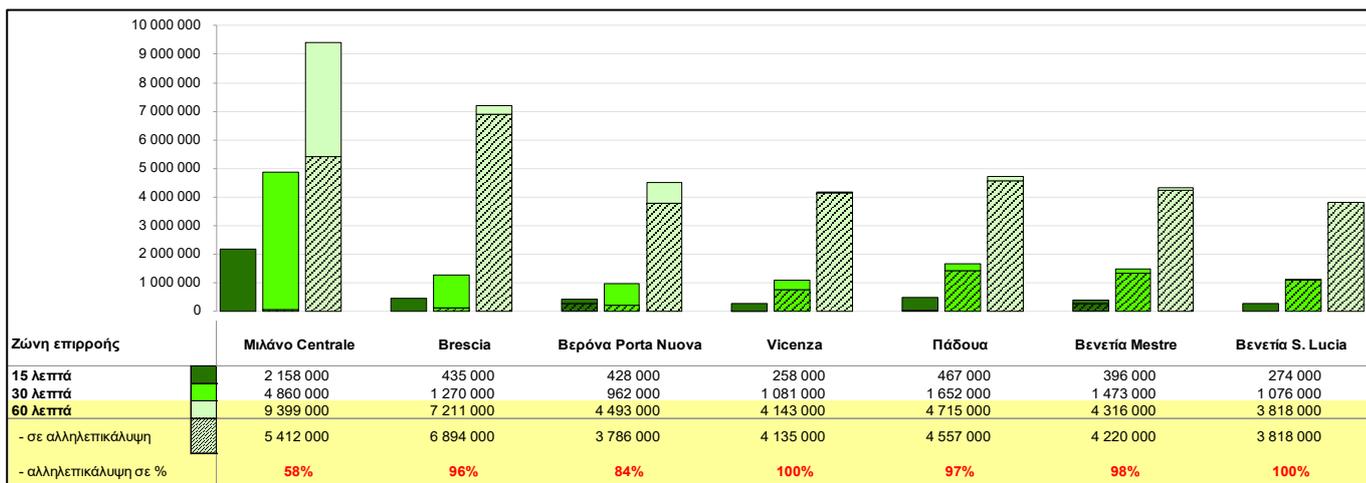
Γραμμή υψηλής ταχύτητας Μιλάνο – Βενετία



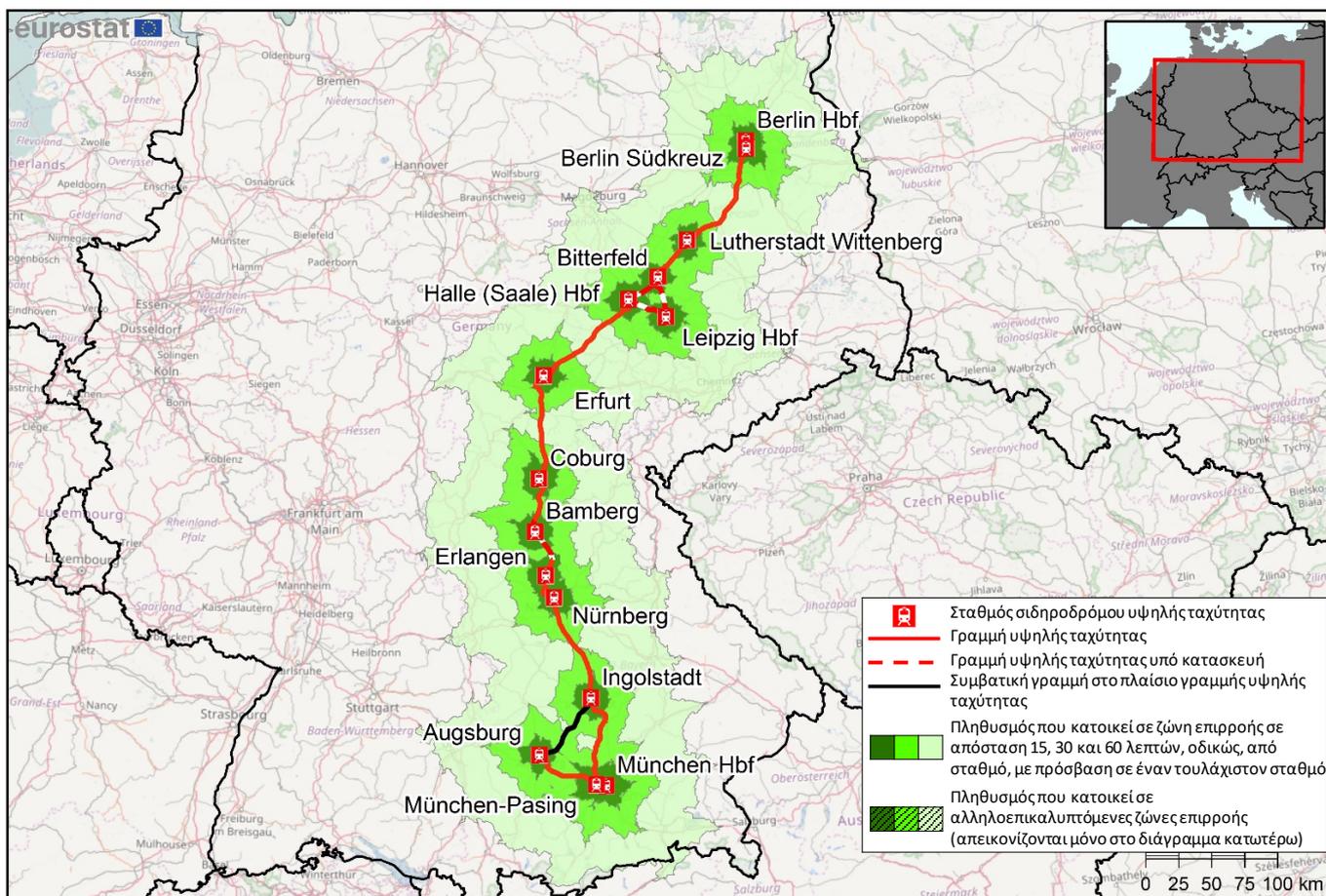
Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

Μήκος χλμ.	Συνολικό κόστος (προ ΦΠΑ) εκατ. ευρώ	Χρηματοδότηση από την ΕΕ εκατ. ευρώ	Κορεσμός δυναμικό ητας %	Αμαξοστοιχίες ΣΥΤ (ημερήσιος αριθ.)	Σταθμοί αριθ.	Μέση απόσταση μεταξύ σταθμών χλμ.	Ταχύτητες			
							μέγ. εκ κατασκευής χλμ./ώρα	μέγ. λειτουργίας χλμ./ώρα	πραγματικός μέσος όρος χλμ./ώρα	επί της μέγ. εκ κατασκευής %
273	11 856	178	μ.δ.	93	7	46	300	300	113	38%



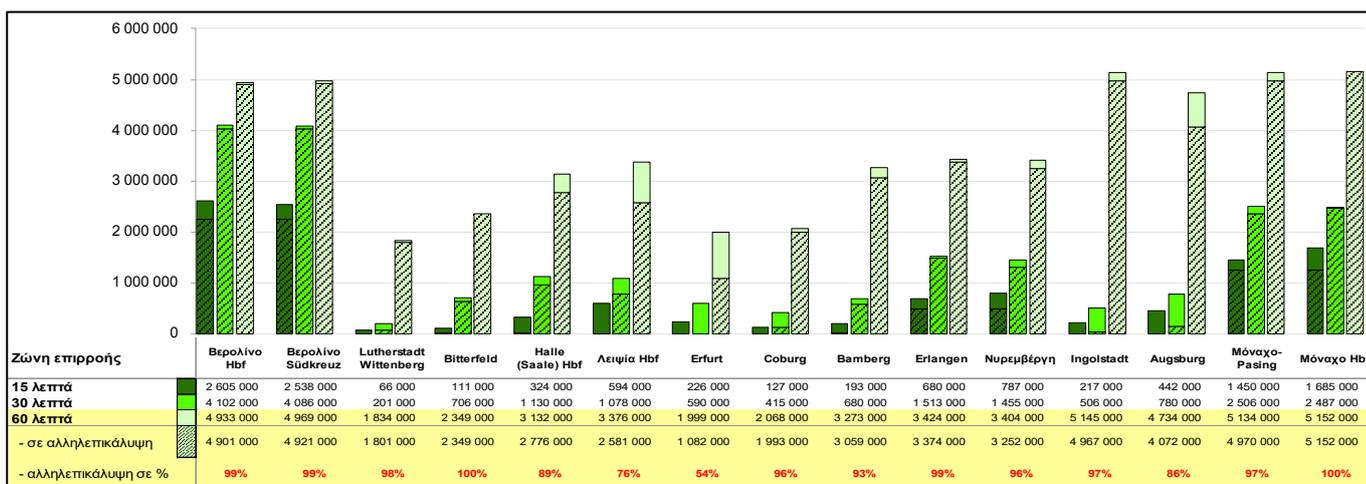
Γραμμή υψηλής ταχύτητας Βερολίνο – Μόναχο



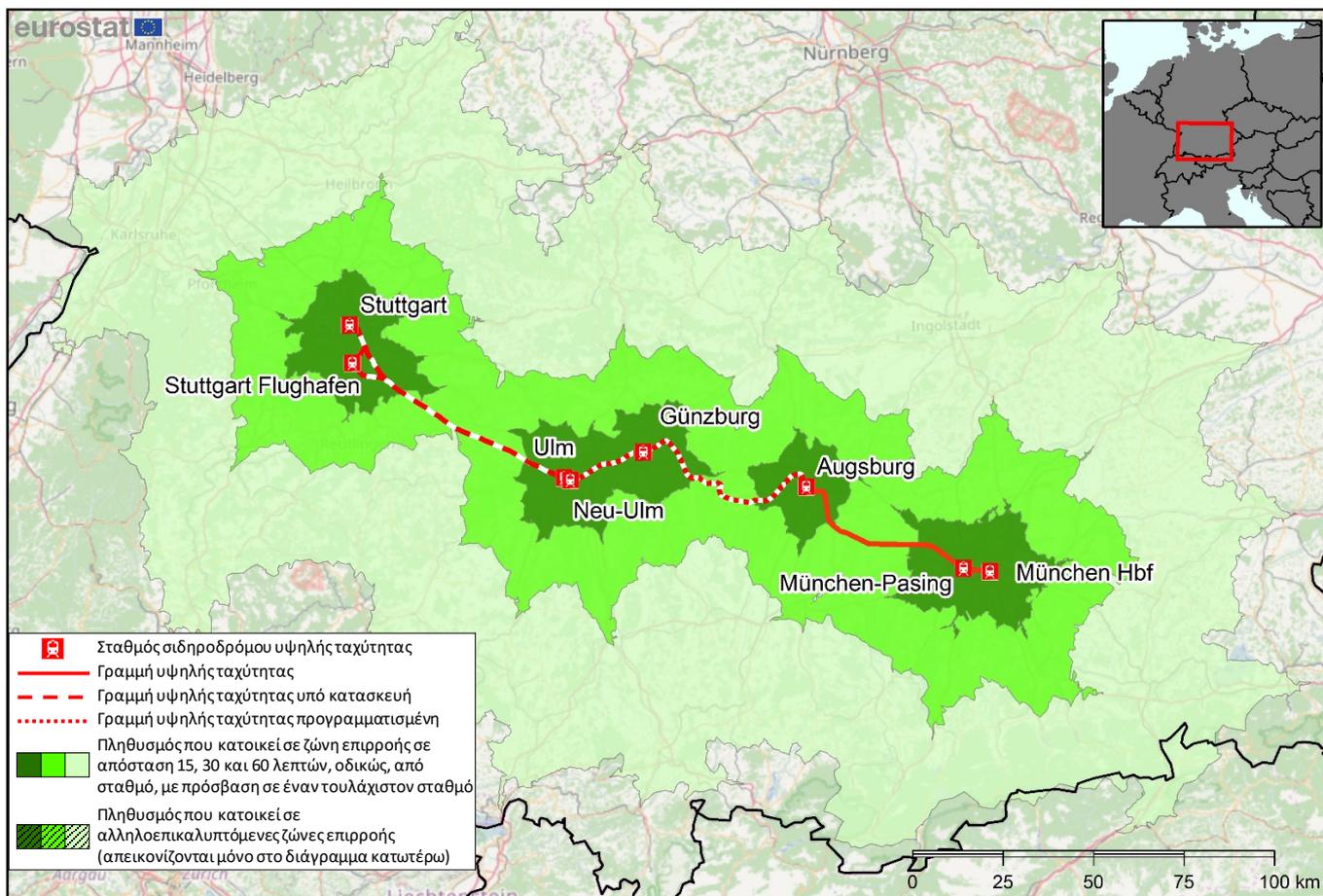
Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

Μήκος χλμ.	Συνολικό κόστος (προ ΦΠΑ) εκατ. ευρώ	Χρηματοδότηση από την ΕΕ εκατ. ευρώ	Κορεσμός δυναμικότητας %	Αμαξοστοιχίες ΣΥΤ (ημερήσιος αριθ.)	Σταθμοί αριθ.	Μέση απόσταση μεταξύ σταθμών χλμ.	Ταχύτητες			
							μέγ. εκ κατασκευής χλμ./ώρα	μέγ. λειτουργίας χλμ./ώρα	πραγματικός μέσος όρος χλμ./ώρα	επί της μέγ. εκ κατασκευής %
672	14 682	734 (5%)	μ.δ.	μ.δ.	15	48	300	μ.δ.	129-155	43-52%



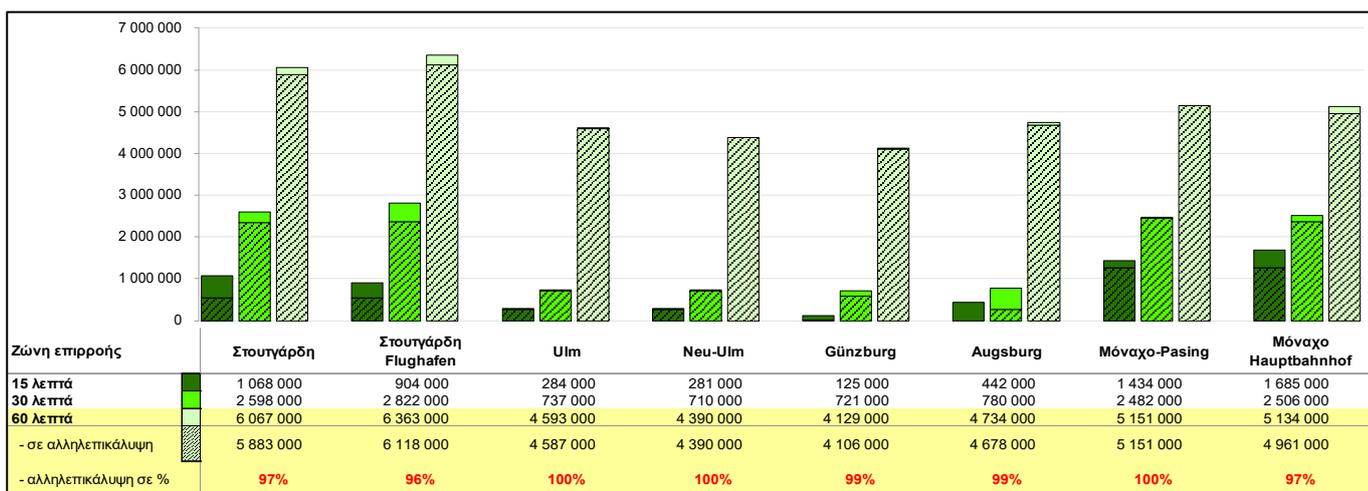
Γραμμή υψηλής ταχύτητας Στουτγάρδη – Μόναχο



Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

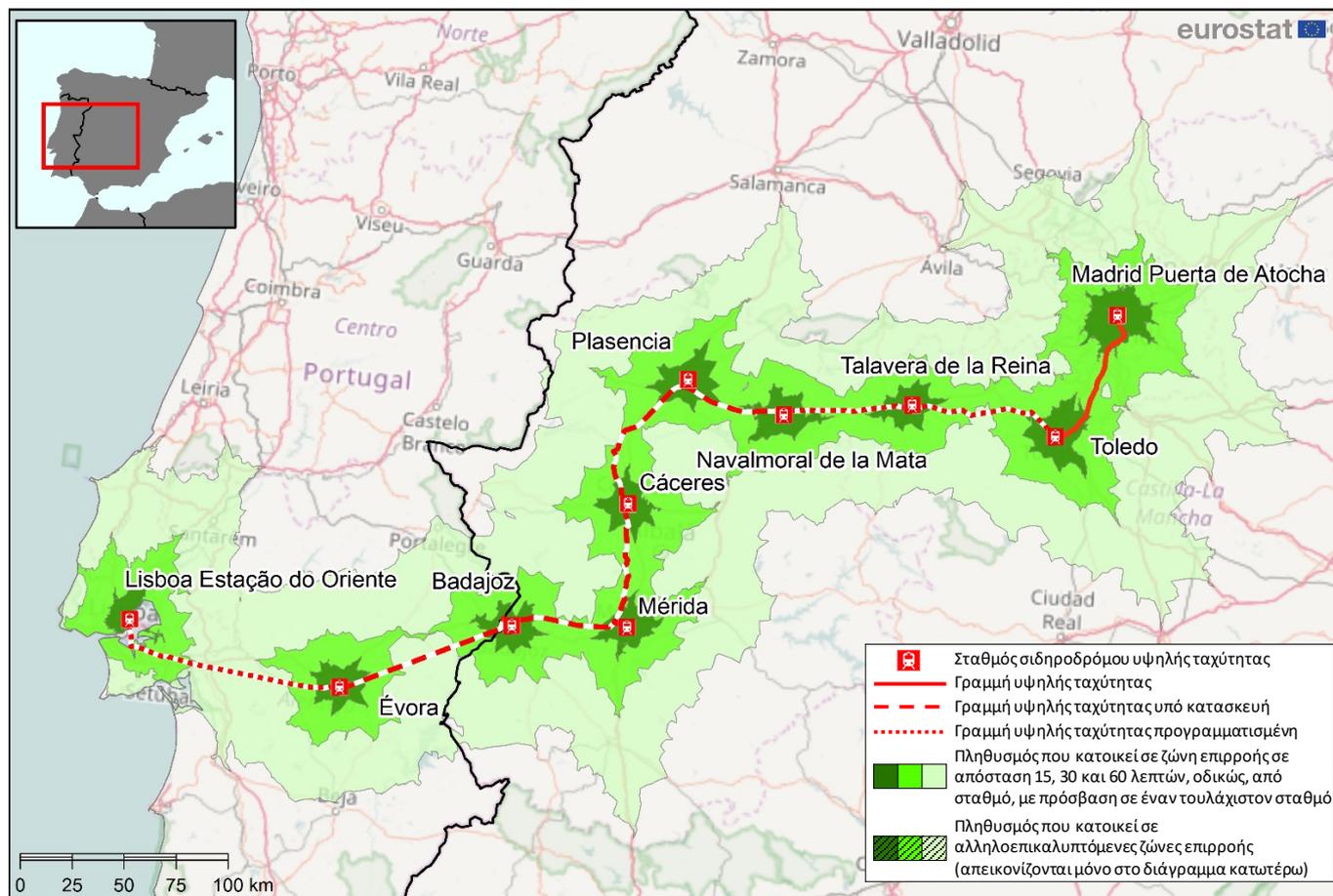
Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

Μήκος χλμ.	Συνολικό κόστος (προ ΦΠΑ) εκατ. ευρώ	Χρηματοδότηση από την ΕΕ εκατ. ευρώ	Κορεσμός δυναμικότητας %	Αμαξοστοιχίες ΣΥΤ (ημερησίως) αριθ.	Σταθμοί αριθ.	Μέση απόσταση μεταξύ σταθμών χλμ.	Ταχύτητες			
							μέγ. εκ κατασκευής χλμ./ώρα	μέγ. λειτουργίας χλμ./ώρα	πραγματικός μέσος όρος χλμ./ώρα	επί της μέγ. εκ κατασκευής %
267	5 073*	288 (6%)	μ.δ.	μ.δ.	8	38	250	μ.δ.	94-108	38-43%



* Το συνολικό κόστος δεν περιλαμβάνει τον σταθμό «Stuttgart 21».

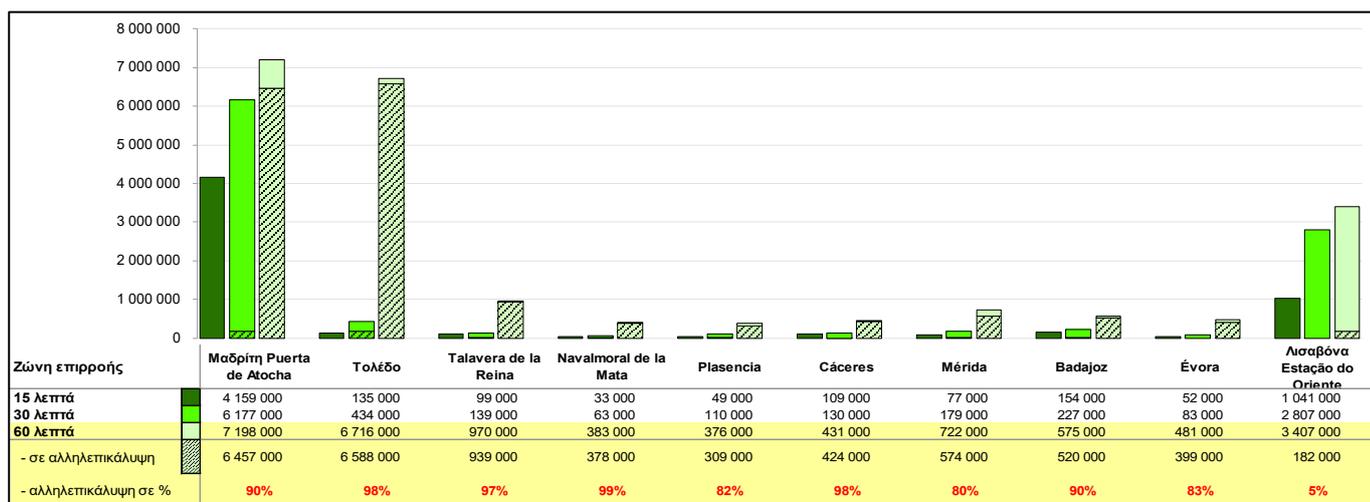
Γραμμή υψηλής ταχύτητας Μαδρίτη – Λισαβόνα



Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

Μήκος	Συνολικό κόστος (προ ΦΠΑ)		Χρηματοδότηση από την ΕΕ	Κορεσμός δυναμικότητας	Αμαξοστοιχίες ΣΥΤ (ημερήσιος)	Σταθμοί	Μέση απόσταση μεταξύ σταθμών	Ταχύτητες			
	χλμ.	εκατ. ευρώ						εκατ. ευρώ	μέγ. εκ κατασκευής	μέγ. λειτουργίας	πραγματικός μέσος όρος
644*		2 875*	436**	μ.δ.	μ.δ.	9	81	350	250***	μ.δ.	μ.δ.

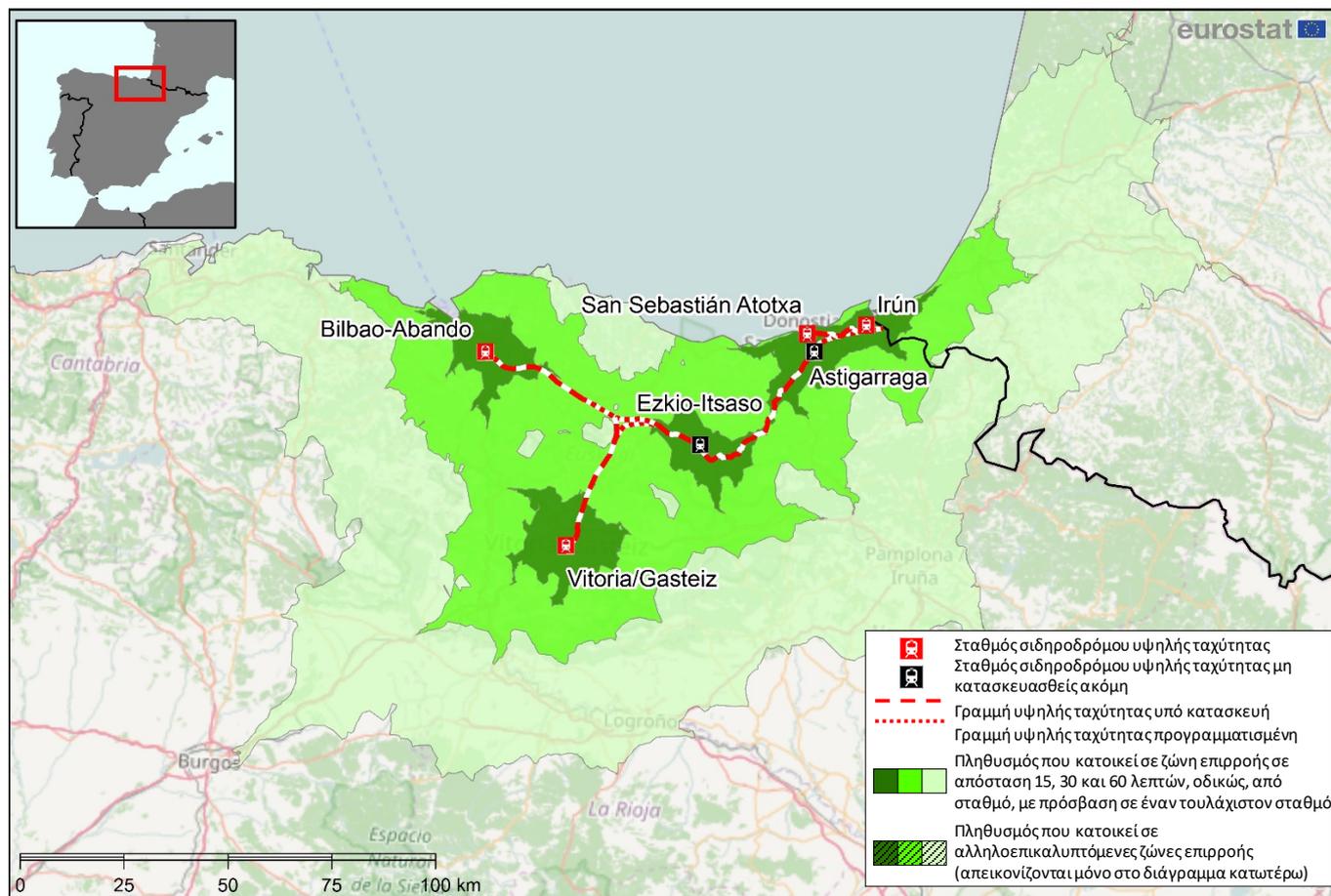


* 437 χιλιόμετρα για το τμήμα Μαδρίτη - πορτογαλικά σύνορα.

** Κατανομή από την ΕΕ έως τώρα.

*** Όπως προβλέπεται επί του παρόντος.

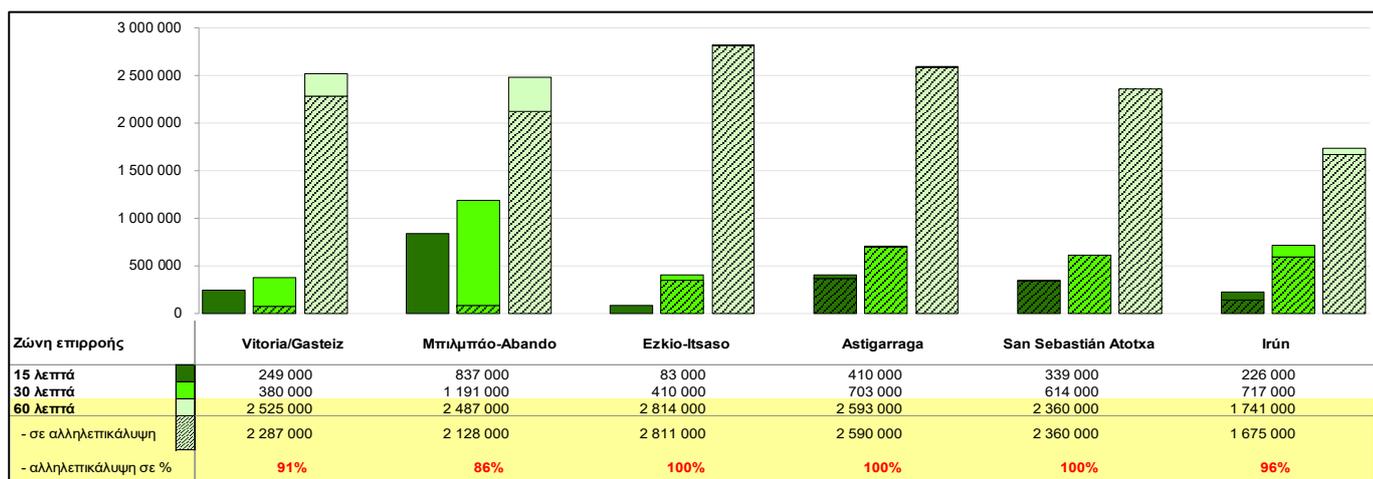
Γραμμή υψηλής ταχύτητας Basque Y



Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

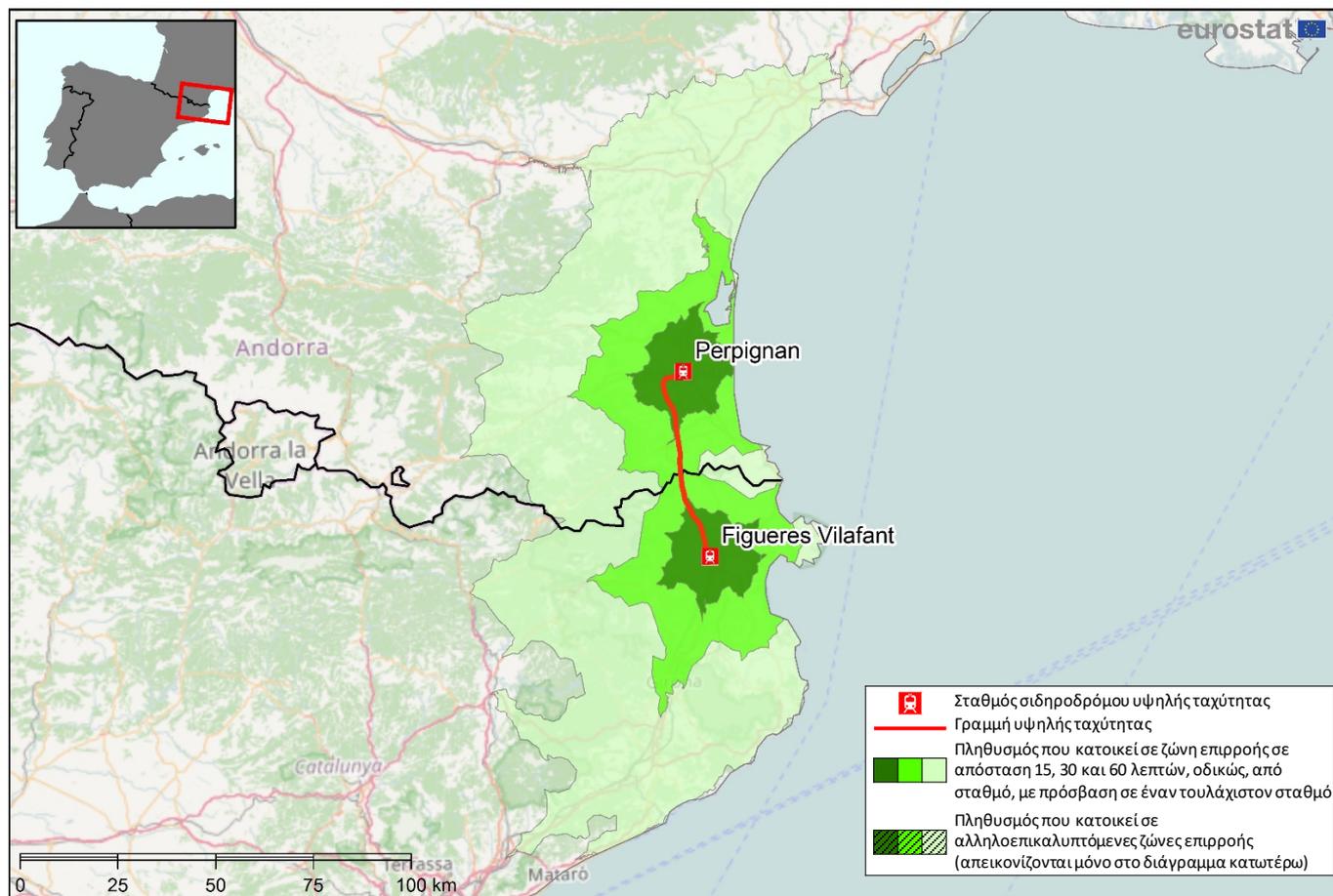
Μήκος χλμ.	Συνολικό κόστος (προ ΦΠΑ) εκατ. ευρώ	Χρηματοδότηση από την ΕΕ εκατ. ευρώ	Κορεσμός δυναμικό ητας %	Αμαξοστοιχίες ΣΥΤ (ημερήσιος) αριθ.	Σταθμοί αριθ.	Μέση απόσταση μεταξύ σταθμών χλμ.	Ταχύτητες			
							μέγ. εκ κατασκευής χλμ./ώρα	μέν. λειτουργίας χλμ./ώρα	πραγματικός μέσος όρος χλμ./ώρα	επί της μέγ. εκ κατασκευής %
175	5 767	318*	μ.δ.	μ.δ.	6	35	250	220**	μ.δ.	μ.δ.



* Κατανομή από την ΕΕ έως τώρα.

** Όπως προβλέπεται επί του παρόντος.

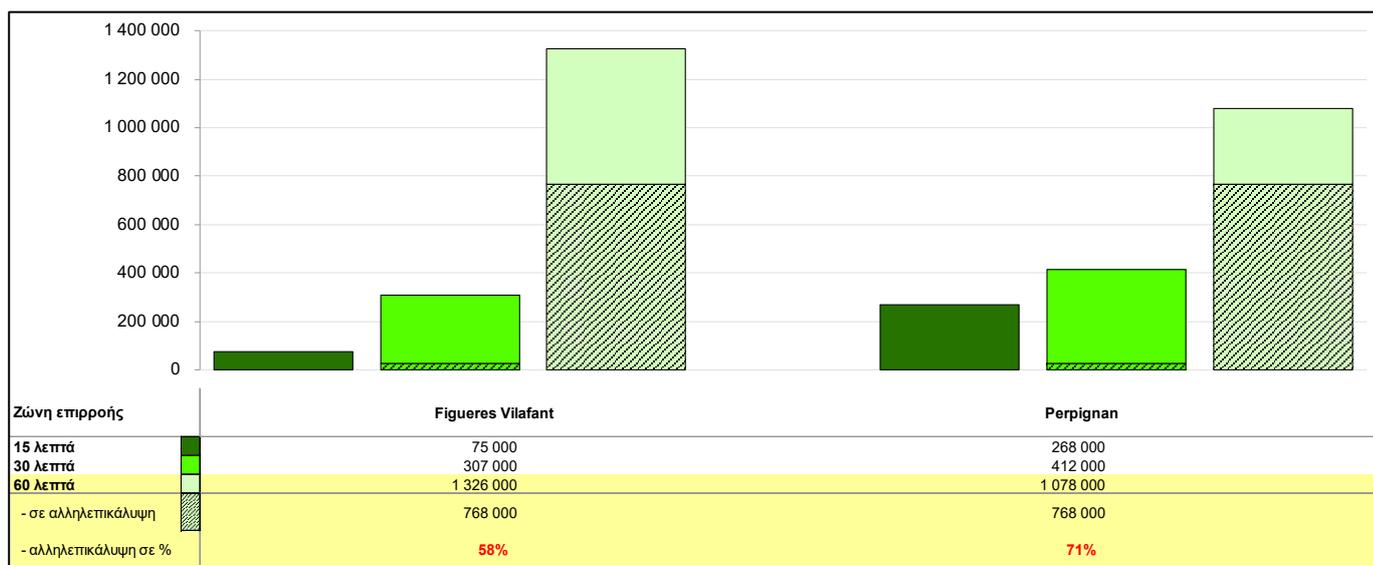
Γραμμή υψηλής ταχύτητας Figueres – Perpignan



Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

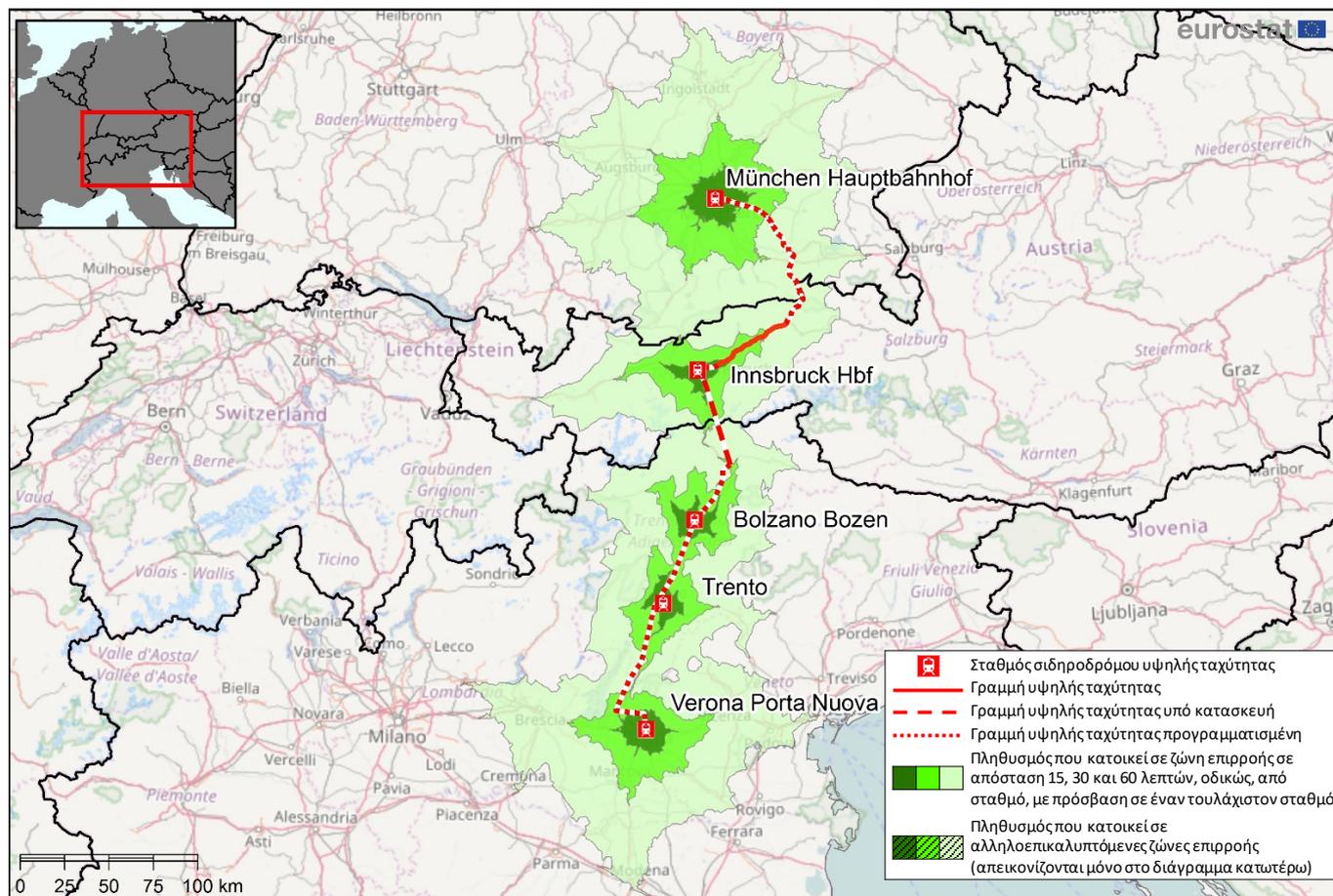
Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

Μήκος	Συνολικό κόστος (προ ΦΠΑ)	Χρηματοδότηση από την ΕΕ	Κορεσμός δυναμικότητας	Αμαξοστοιχίες ΣΥΤ (ημερήσιος)	Σταθμοί	Μέση απόσταση μεταξύ σταθμών	Ταχύτητες			
							μέγ. εκ κατασκευής	μέγ. λειτουργίας	πραγματικός μέσος όρος	επί της μέγ. εκ κατασκευής
χλμ.	εκατ. ευρώ	εκατ. ευρώ	%	αριθ.	αριθ.	χλμ.	χλμ./ώρα	χλμ./ώρα	χλμ./ώρα	%
44	999	61	16%	16	2	44	350	300	127*	36%



* Επιβατικές αμαξοστοιχίες.

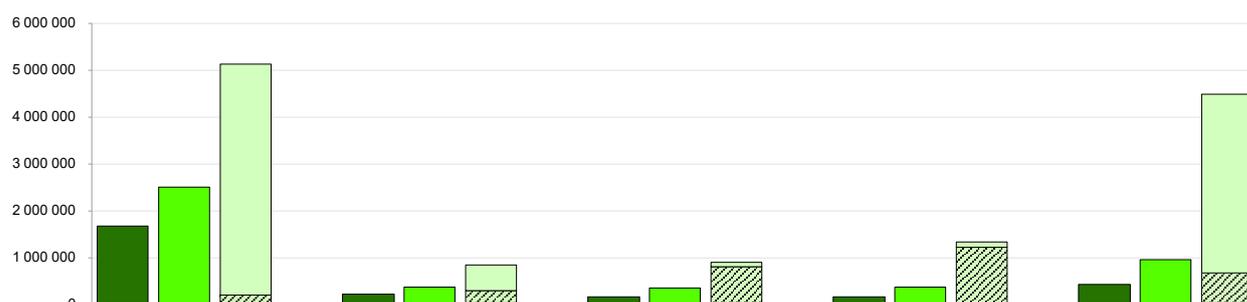
Γραμμή υψηλής ταχύτητας Μόναχο - Βερόνα



Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

Μήκος χλμ.	Συνολικό κόστος (προ ΦΠΑ) εκατ. ευρώ	Χρηματοδότηση από την ΕΕ εκατ. ευρώ	Κορεσμός δυναμικό της %	Αμαξοστοιχίες ΣΥΤ (ημερησίως) αριθ.	Σταθμοί αριθ.	Μέση απόσταση μεταξύ σταθμών χλμ.	Ταχύτητες			
							μέγ. εκ κατασκευής χλμ./ώρα	μέγ. λειτουργίας χλμ./ώρα	πραγματικός μέσος όρος χλμ./ώρα	επί της μέγ. εκ κατασκευής %
445	12 269*	1 896**	έως και 87%	360-473***	5	111	250	220	μ.δ.	μ.δ.



Ζώνη επιρροής	Μόναχο Hauptbahnhof	Ίνσμπουργκ Hauptbahnhof	Bolzano Bozen	Trento	Βερόνα Porta Nuova
15 λεπτά	1 685 000	232 000	160 000	173 000	428 000
30 λεπτά	2 506 000	374 000	353 000	376 000	962 000
60 λεπτά	5 134 000	851 000	896 000	1 341 000	4 493 000
- σε αλληλεπικάλυψη	201 000	302 000	806 000	1 228 000	682 000
- αλληλεπικάλυψη σε %	4%	35%	90%	92%	15%

* Συμπεριλαμβανομένου του κόστους ολοκλήρωσης της βασικής σήραγγας Brenner έως το 2027.

** Χρηματοδότηση από την ΕΕ χορηγηθείσα έως το 2020.

*** Περιλαμβάνονται τόσο αμαξοστοιχίες υψηλής ταχύτητας όσο και συμβατικές αμαξοστοιχίες, με τις δεύτερες να υπερτερούν.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΧ

Ανάλυση σταθμών

Χώρα	ΓΥΤ	Σταθμός	Μέγεθος εν γένει (επιβάτες/τ.μ.)	Γενικές Υπηρεσίες	Προσβασιμότητα Τοποθεσία	Προσβασιμότητα Μεταφορά	Συνδεσιμότητα % αμαξοστοιχιών ΣΥΤ που κάνουν στάση	Συνδεσιμότητα Μεταφορά	Αποτέλεσμα αναβάθμισης	Επιβάτες / ΖΕ 60 λεπτών
Ισπανία	Μαδρίτη - Βαρκελώνη - γαλλικά σύνορα	Camp de Tarragona								
Ισπανία	Μαδρίτη - Βαρκελώνη - γαλλικά σύνορα	Guadalajara-Yebes								
Ισπανία	Μαδρίτη - Λεόν	Segovia Guiomar								
Ισπανία	Μαδρίτη - Λεόν	Λεόν								
Ισπανία	Eje Atlántico	Santiago de Compostela								
Ισπανία	Eje Atlántico	Vigo Urzáiz								
Γαλλία	Est-Européenne	Meuse TGV								
Γαλλία	Est-Européenne	Lorraine TGV								
Γαλλία	Ρήνος-Ροδανός	Besançon Franche-Comté								
Γαλλία	Ρήνος-Ροδανός	Belfort Montbéliard								
Ιταλία	Τορίνο - Σαλέρνο	Reggio Emilia AV Mediapadana								
Ιταλία	Τορίνο - Σαλέρνο	Ρώμη Tiburtina								
Ιταλία	Μιλάνο - Βενετία	Brescia								
Ιταλία	Μιλάνο - Βενετία	Πάδουα								
Γερμανία	Στουτγάρδη - Μόναχο	Στουτγάρδη								
Γερμανία	Στουτγάρδη - Μόναχο	Ulm								
Γερμανία	Βερολίνο - Λειψία/Halle - Erfurt - Νυρεμβέργη - Μόναχο - Βερόνα	Coburg								
Γερμανία	Βερολίνο - Λειψία/Halle - Erfurt - Νυρεμβέργη - Μόναχο - Βερόνα	Bitterfeld								

Γενικά εν γένει (επιβάτες/τ.μ.)	Γενικές Υπηρεσίες	Προσβασιμότητα Τοποθεσία	Προσβασιμότητα Μεταφορά	Συνδεσιμότητα % αμαξοστοιχιών ΣΥΤ που κάνουν στάση	Συνδεσιμότητα Μεταφορά	Αποτέλεσμα αναβάθμισης	Επιβάτες / ΖΕ 60 λεπτών
Επιβάτες (ετησίως) / τ.μ. > 100 και < 200	Όλες οι ακόλουθες διευκολύνσεις: - εστιατόριο / καφετέρια - καταστήματα - τουριστικές πληροφορίες - αίθουσα αναμονής ταξιδιωτών που πραγματοποιούν επαγγελματικά ταξίδια	Ο σταθμός ΣΥΤ βρίσκεται σε κεντρική (1 χλμ. - 5 χλμ.) τοποθεσία	Όλα τα ακόλουθα είναι διαθέσιμα: - αστικές μεταφορές - σταθμός ταξί - χώρος στάθμευσης (με λιγότερους από 10 επιβάτες ανά 1 θέση στάθμευσης ημερησίως)	% αμαξοστοιχιών ΣΥΤ που κάνουν στάση στον σταθμό >75 %	Ο σταθμός ΣΥΤ συνδέεται με τουλάχιστον τρία από τα ακόλουθα: - περιφερειακό (-ούς) σταθμό (-ούς) Λευοφερειών - συμβατικό σιδηρόδρομο - δρομολόγιο προς αερολιμένα / αερολιμένα - ενοίκιαση αυτοκινήτων	Η ανάπτυξη στην περιοχή μπορεί να συνδεθεί με την κατασκευή ΣΥΤ	Αριθμός επιβατών / κάτοικι στη ζώνη επιρροής 60 λεπτά > 75 %
Επιβάτες (ετησίως) / τ.μ. μεταξύ 50 και 100 ή μεταξύ 200 και 300	Τουλάχιστον δύο από τις ακόλουθες διευκολύνσεις: - εστιατόριο / καφετέρια - καταστήματα - τουριστικές πληροφορίες - αίθουσα αναμονής ταξιδιωτών που πραγματοποιούν επαγγελματικά ταξίδια	Ο σταθμός ΣΥΤ βρίσκεται σε απόσταση άνω των 5 χλμ. σε μέγιστη απόσταση 15 χλμ. από αστικό κέντρο	τουλάχιστον δύο από τα ακόλουθα είναι διαθέσιμα: - αστικές μεταφορές - σταθμός ταξί - χώρος στάθμευσης (με λιγότερους από 10 επιβάτες ανά 1 θέση στάθμευσης ημερησίως)	% αμαξοστοιχιών ΣΥΤ που κάνουν στάση στον σταθμό >50 %	Ο σταθμός ΣΥΤ συνδέεται με τουλάχιστον δύο από τα ακόλουθα: - περιφερειακό (-ούς) σταθμό (-ούς) Λευοφερειών - συμβατικό σιδηρόδρομο - δρομολόγιο προς αερολιμένα / αερολιμένα - ενοίκιαση αυτοκινήτων	Η ανάπτυξη στην περιοχή δεν μπορεί να αποδοθεί στην κατασκευή ΣΥΤ	Αριθμός επιβατών / κάτοικι στη ζώνη επιρροής 60 λεπτά > 25 % και < 75 %
Επιβάτες (ετησίως) / τ.μ. < 50 ή > 300	Έως μία από τις ακόλουθες διευκολύνσεις: - εστιατόριο / καφετέρια - καταστήματα - τουριστικές πληροφορίες - αίθουσα αναμονής ταξιδιωτών που πραγματοποιούν επαγγελματικά ταξίδια	Ο σταθμός ΣΥΤ βρίσκεται σε απόσταση άνω των 15 χλμ. από αστικό κέντρο	Έως ένα από τα ακόλουθα είναι διαθέσιμα: - αστικές μεταφορές - σταθμός ταξί - χώρος στάθμευσης (με λιγότερους από 10 επιβάτες ανά 1 θέση στάθμευσης ημερησίως)	% αμαξοστοιχιών ΣΥΤ που κάνουν στάση στον σταθμό <50 %	Ο σταθμός ΣΥΤ συνδέεται με έως ένα από τα ακόλουθα: - περιφερειακό (-ούς) σταθμό (-ούς) Λευοφερειών - συμβατικό σιδηρόδρομο - δρομολόγιο προς αερολιμένα / αερολιμένα - ενοίκιαση αυτοκινήτων	Είναι πρόδηλο ότι η κατασκευή ΣΥΤ δεν είχε κανένα αντίκτυπο στην περιοχή	Αριθμός επιβατών / κάτοικι στη ζώνη επιρροής 60 λεπτά < 25 %

ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΤΗΝ ΕΙΔΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΕΛΕΓΚΤΙΚΟΥ ΣΥΝΕΔΡΙΟΥ

«ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΥΨΗΛΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ: ΠΡΟΣ ΤΟ ΠΑΡΟΝ, ΤΙΠΟΤΕ ΑΛΛΟ ΑΠΟ ΕΝΑ ΑΝΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΟ ΣΥΝΟΝΘΥΛΕΥΜΑ»

ΣΥΝΟΨΗ

III. Η Επιτροπή παραμένει προσηλωμένη στα συμπεράσματα και στα μέτρα που προκύπτουν από τη στρατηγική η οποία περιγράφεται στη Λευκή Βίβλο του 2011, και συνεχίζει να προτείνει και να εφαρμόζει τις δράσεις που είναι αναγκαίες για την εκπλήρωση των στόχων οι οποίοι ορίζονται στο έγγραφο. Ο κανονισμός ΔΕΔ-Μ προβλέπει έναν στρατηγικό και φιλόδοξο σχεδιασμό σιδηροδρομικού δικτύου, με ενωσιακή προοπτική, που καλύπτει το σύνολο της ΕΕ. Ο κανονισμός ΔΕΔ-Μ αποτελεί το κύριο στρατηγικό και εκτελεστικό εργαλείο για την επίτευξη των εν λόγω γενικών στόχων.

IV. Ο κανονισμός ΔΕΔ-Μ προβλέπει έναν στρατηγικό σχεδιασμό, με ενωσιακή προοπτική, που καλύπτει το σύνολο της ΕΕ, αναφέρει δε λεπτομερώς τα τμήματα εκείνα του σιδηροδρομικού δικτύου που πρέπει να αναπτυχθούν σύμφωνα με τα πρότυπα υψηλής ταχύτητας. Η Επιτροπή θεωρεί ότι οι προθεσμίες για την ανάπτυξη του ΔΕΔ-Μ που ορίζονται στον κανονισμό είναι δεσμευτικές και καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια προκειμένου να διασφαλίσει ότι η ανάπτυξη των σχετικών σιδηροδρομικών υποδομών υψηλής ταχύτητας εφαρμόζεται με εναρμονισμένο και συγχρονισμένο τρόπο σε ολόκληρη την ΕΕ. Το εργαλείο των διαδρόμων του κεντρικού δικτύου έχει ειδικά σχεδιαστεί προκειμένου να μεγιστοποιεί τις συνέργειες μεταξύ των προσπαθειών που καταβάλλονται από τα διαφορετικά κράτη μέλη και τους διαχειριστές υποδομών τους. Τελικά, έως το 2030, όλα τα ανωτέρω στοιχεία θα πρέπει να είναι διασυνδεδεμένα. Κατ' αυτόν τον τρόπο, θα μπορούν να επωφεληθούν από τις προσπάθειες που καταβάλλει η Επιτροπή σε άλλους τομείς, με σκοπό την προώθηση του ανοίγματος της αγοράς και της διαλειτουργικότητας.

Η Επιτροπή πιστεύει ότι η χρηματοδότηση της ΕΕ ενισχύει την προστιθέμενη αξία της ΕΕ, καθώς η αντιμετώπιση ή η ιεράρχηση των διασυνοριακών συνδέσεων, των σημείων συμφόρησης και των ελλειπόντων κρίκων θα ήταν ανεπαρκής σε διαφορετική περίπτωση.

VI. Προκειμένου οι μετακινήσεις μεγαλύτερων αποστάσεων με τον σιδηρόδρομο υψηλής ταχύτητας να είναι ελκυστικές και ανταγωνιστικές σε σύγκριση με τις αεροπορικές μεταφορές, συχνά οι υπηρεσίες πολύ υψηλής ταχύτητας είναι οικονομικά δικαιολογημένες, ενώ διαθέτουν διαφορετικά χαρακτηριστικά για τις εμπορευματικές και τις επιβατικές μεταφορές που αξιολογούνται κατά περίπτωση. Τα δεδομένα σχετικά με τις μέσες ταχύτητες είναι πιθανό να μεταβληθούν όταν ολοκληρωθεί το δίκτυο, αφού αποτυπώνουν υπηρεσίες που παρέχονται επί του παρόντος με ένα ατελές δίκτυο.

IX. Οι διατάξεις που περιλαμβάνονται στο κεφάλαιο του οδηγού ΑΚΟ για τις μεταφορές (2014) αποσκοπούν στην επίτευξη σχολαστικής και μεθοδολογικής ορθής ανάλυσης των επενδύσεων στον σιδηρόδρομο υψηλής ταχύτητας, των οποίων το αναλυτικό πλαίσιο για τον προσδιορισμό και την αξιολόγηση του κόστους-οφέλους, καθώς και για τον υπολογισμό της κοινωνικοοικονομικής βιωσιμότητας, δεν διαφέρει από άλλες επενδύσεις στον τομέα των μεταφορών. Οι παράγοντες που υπογραμμίζονται από το ΕΕΣ θα πρέπει να αξιολογούνται παράλληλα με ευρύτερους στόχους πολιτικής, όπως η ενθάρρυνση της στροφής προς άλλους τρόπους μεταφοράς, ειδικότερα προκειμένου να αντιμετωπιστεί η κλιματική αλλαγή και να βελτιωθεί η ποιότητα του τοπικού ατμοσφαιρικού αέρα.

Η πρόβλεψη των ελάχιστων όγκων επιβατών μπορεί να προκαταλαμβάνει λύσεις έργων που ενδέχεται να είναι χρήσιμες ως προς τις τοπικές ανάγκες ανάπτυξης.

Επομένως, μια καθοδήγηση που εστιάζεται σε βασικές απαιτήσεις για την ΑΚΟ σε ενωσιακό επίπεδο θα πρέπει να είναι αρκετά ευέλικτη, ώστε τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά κάθε χώρας, τομέα και έργου να μπορούν να λαμβάνονται υπόψη στην αξιολόγηση του έργου, κατά περίπτωση.

Χ. Η τέταρτη δέσμη μέτρων για τους σιδηροδρόμους, η οποία εγκρίθηκε το 2016, προβλέπει την άρση των φραγμών για τη διαλειτουργικότητα, την ενίσχυση της ασφάλειας και την απελευθέρωση των αγορών επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών. Τα παραπάνω θα εφαρμοστούν από το 2019, με ορισμένες μεταβατικές περιόδους.

Επειδή πρόκειται για νέες υποδομές που έχουν κατασκευαστεί με βάση σύγχρονα πρότυπα και έχουν σχεδιαστεί εξ αρχής για διεθνή κυκλοφορία, οι φραγμοί για τη διαλειτουργικότητα στις διαδρομές υψηλής ταχύτητας είναι σημαντικά λιγότεροι σε σύγκριση με το συμβατικό δίκτυο.

XI.

Η Επιτροπή παραπέμπει στις απαντήσεις της στη σύσταση 1.

Η Επιτροπή παραπέμπει στις απαντήσεις της στη σύσταση 2.

Η Επιτροπή παραπέμπει στις απαντήσεις της στη σύσταση 3.

Η Επιτροπή παραπέμπει στις απαντήσεις της στη σύσταση 4.

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

23. Ο κανονισμός ΔΕΔ-Μ προβλέπει έναν στρατηγικό και φιλόδοξο σχεδιασμό σιδηροδρομικού δικτύου, με ενωσιακή προοπτική, που καλύπτει το σύνολο της ΕΕ και επικεντρώνεται στα τμήματα εκείνα του δικτύου που πρέπει να αναπτυχθούν σύμφωνα με πρότυπα υψηλής ταχύτητας. Οι σιδηρόδρομοι υψηλής ταχύτητας καθορίζονται στον κανονισμό ΔΕΔ-Μ, βλ. άρθρο 11 παράγραφος 2 σημείο α).

26. Η Επιτροπή δεν εμπλέκεται άμεσα στις διαδικασίες λήψης αποφάσεων των κρατών μελών.

Ωστόσο, ο κανονισμός ΔΕΔ-Μ μετατρέπει τη στρατηγική που αναπτύσσεται από την Επιτροπή στη Λευκή Βίβλο του 2011 σε συγκεκριμένους γενικούς στόχους, ειδικούς στόχους και κατάλληλα μέτρα.

Αυτός ο κανονισμός καθορίζει την ενωσιακή πολιτική για τις υποδομές στον τομέα των μεταφορών και τα κριτήρια για τον προσδιορισμό των έργων κοινού ενδιαφέροντος για την ΕΕ.

Μια σειρά εργαλείων που καθορίζονται στον κανονισμό ΔΕΔ-Μ και στον κανονισμό ΜΣΕ — κυρίως οι διάδρομοι του κεντρικού δικτύου— δίνουν στην Επιτροπή τη δυνατότητα να διαπιστώνει εάν τα κράτη μέλη συμμορφώνονται με τις δεσμεύσεις τους δυνάμει των κανονισμών και να αναλαμβάνει δράση όπου απαιτείται.

Οι ευρωπαίοι συντονιστές δημοσιεύουν προγράμματα εργασιών για το κεντρικό δίκτυο, τα οποία υπογραμμίζουν τις κύριες προκλήσεις και παρακολουθούν την πρόοδο που σημειώνεται. Αυτά τα προγράμματα εργασιών εγκρίνονται από τα εκάστοτε κράτη μέλη και είναι διαθέσιμα στο κοινό.

Επιπλέον, ο κανονισμός ΔΕΔ-Μ προβλέπει τη δυνατότητα της Επιτροπής να εγκρίνει εκτελεστικές αποφάσεις σχετικά με συγκεκριμένα διασυνοριακά τμήματα (για παράδειγμα, Evora-Merida, Rail Baltica κ.λπ.). Βλ. επίσης απάντηση της Επιτροπής στο σημείο 31.

Η Επιτροπή θεωρεί ότι η προθεσμία του 2030 για την ολοκλήρωση του κεντρικού ΔΕΔ-Μ είναι δεσμευτική, παρότι εξαρτάται από τη διαθεσιμότητα των χρηματοδοτικών πόρων στα κράτη μέλη.

Κατά την περίοδο προγραμματισμού 2014-2020, η Επιτροπή έχει ενισχύσει το πλαίσιο σχεδιασμού των κρατών μελών και των περιφερειών όσον αφορά τις επενδύσεις στις μεταφορές, συμπεριλαμβανομένου του σιδηρόδρομου υψηλής ταχύτητας. Η στήριξη της πολιτικής συνοχής σε

τέτοιες επενδύσεις είχε ως προϋπόθεση την ύπαρξη ολοκληρωμένης/-ων στρατηγικής/-ών ή πλαισίου/-ων στον τομέα των μεταφορών που εγγυώνται την ασφάλεια σχεδιασμού για όλα τα εμπλεκόμενα μέρη: ΕΕ, εθνικούς και ιδιωτικούς φορείς. Η Επιτροπή έχει προτείνει τη διατήρηση των αναγκαίων πρόσφορων όρων για την περίοδο 2021-2027.

31. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, στο πλαίσιο της τρέχουσας περιόδου προγραμματισμού, υπάρχουν ήδη εργαλεία συντονισμού για τα διασυνοριακά τμήματα:

1) Σύμφωνα με τον κανονισμό ΔΕΔ-Μ, η Επιτροπή μπορεί να εκδίδει εκτελεστικές αποφάσεις για διασυνοριακά έργα. Η πρώτη φορά που συνέβη κάτι τέτοιο ήταν η εκτελεστική απόφαση σχετικά με το έργο Enoira-Merida, η οποία εκδόθηκε στις 25 Απριλίου 2018.

2) Όσον αφορά τα τεχνικά στοιχεία και τη διαλειτουργικότητα, το ευρωπαϊκό σχέδιο ανάπτυξης του ευρωπαϊκού συστήματος διαχείρισης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας (ERTMS) (ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2017/6 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ) απαιτεί μια διασυνοριακή συμφωνία για το ERTMS.

Πλαίσιο 1 - Μη ικανοποιητική σύνδεση εθνικών δικτύων και οι επιπτώσεις της

1. Σύμφωνα με διαθέσιμες πληροφορίες και τη δική της αξιολόγηση, η Επιτροπή πιστεύει ότι οι οδοί εισόδου αναμένεται να τεθούν σταδιακά σε λειτουργία από το 2027 έως το 2040.

Σύμφωνα με πληροφορίες που λαμβάνονται από τις αρχές οι οποίες είναι επιφορτισμένες με την κατασκευή των βόρειων οδών εισόδου, επί του παρόντος προβλέπεται η σταδιακή ολοκλήρωση των οδών εισόδου. Κατ' αυτόν τον τρόπο είναι δυνατό να αντιμετωπιστεί η μελλοντική αύξηση μεταφορικής ικανότητας. Έως το 2027, η υφιστάμενη διπλή γραμμή μεταξύ Μονάχου και Kufstein θα έχει εξοπλιστεί με ευρωπαϊκό σύστημα ελέγχου αμαξοστοιχιών (ECTS) σύμφωνα με τον κανονισμό ΔΕΔ-Μ. Μέχρι το 2032, θα έχει τεθεί σε λειτουργία η αναβαθμισμένη τετραπλή γραμμή στο τμήμα Schaftebau-Radfeld (ΑΤ), ενώ, μέχρι το 2038, θα έχει τεθεί σε λειτουργία η αναβαθμισμένη τετραπλή γραμμή στο τμήμα από Schaftebau (ΑΤ) έως βόρεια του Rosenheim (ΔΕ). Το τμήμα που απομένει μεταξύ Großkarolinenfeld και Μονάχου - Trudering (ΔΕ) θα έχει τεθεί σε λειτουργία έως το 2040.

34.

i) Το ζήτημα του πλαισίου των δημοσίων συμβάσεων εξετάστηκε στο πλαίσιο της πρότασης σχετικά με μέτρα εξορθολογισμού για την προώθηση της υλοποίησης του ΔΕΔ-Μ (Εξυπνο ΔΕΔ-Μ), η οποία εγκρίθηκε από την Επιτροπή στις 17 Μαΐου 2018.

Επιπλέον, στις 29 Μαΐου 2018, υποβλήθηκε πρόταση κανονισμού για τη θέσπιση μηχανισμού αντιμετώπισης νομικών και διοικητικών εμποδίων σε διασυνοριακό πλαίσιο —με εφαρμογή σε όλους τους τομείς— με την οποία καθίσταται δυνατή η διασυνοριακή εφαρμογή της νομοθεσίας ενός κράτους μέλους με βάση ενιαίο σύνολο κανόνων.

ii) Η πρόταση κανονισμού σχετικά με μέτρα εξορθολογισμού για την προώθηση της υλοποίησης του ΔΕΔ-Μ περιλαμβάνει μια υποχρέωση των κρατών μελών να συστήσουν ενιαίες αρμόδιες αρχές για τον συντονισμό των διαδικασιών χορήγησης αδειών για τα έργα του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ.

36. Όσον αφορά το επόμενο ΠΔΠ, η Επιτροπή σκοπεύει να αναπτύξει, στο πλαίσιο της πρότασης για τον ΜΣΕ 2021-27, νέο σύνολο βασικών δεικτών επιδόσεων που καλύπτουν επίσης αποτελέσματα και επιπτώσεις.

Όσον αφορά την πολιτική συνοχής, για κάθε πρόγραμμα τίθενται γενικοί στόχοι, με δείκτες αποτελεσμάτων. Οι αναγκαίες προϋποθέσεις εφαρμογής περιλαμβάνουν αναγκαίους πρόσφορους όρους που συνδέονται με την ευθυγράμμιση των εθνικών σχεδίων στρατηγικής προς τους στόχους της πολιτικής της ΕΕ στον τομέα των μεταφορών, ιδίως όσον αφορά το ΔΕΔ-Μ καθώς και την

αστική/τοπική κινητικότητα. Τα κράτη μέλη είναι υπεύθυνα, όταν επιλέγουν και υλοποιούν τα επιλέξιμα έργα, αφενός, να διασφαλίζουν ότι αυτά τα έργα επιτρέπουν πραγματικά την επίτευξη των ενοποιημένων στόχων των προγραμμάτων και, αφετέρου, να υποβάλλουν κατάλληλες εκθέσεις στην Επιτροπή. Για τα σιδηροδρομικά έργα υποβάλλονται προσφορές και οι συμβάσεις που ανατίθενται συνήθως εμπεριέχουν διατάξεις που αφορούν την έγκαιρη παράδοση και τις εκροές, με αντίστοιχους μηχανισμούς κυρώσεων. Η διαχείριση αυτών των συμβάσεων τελεί υπό την ευθύνη των σχετικών αναθετουσών αρχών / δικαιούχων.

Κοινή απάντηση της Επιτροπής στα σημεία 37 έως 44:

Για να εξασφαλιστεί ότι οι μετακινήσεις μεγαλύτερων αποστάσεων με σιδηρόδρομο υψηλής ταχύτητας είναι ελκυστικές και ανταγωνιστικές σε σχέση με τις αεροπορικές μεταφορές, οι υπηρεσίες πολύ υψηλής ταχύτητας είναι συχνά υποχρεωμένες να διευρύνουν το φάσμα της ανταγωνιστικότητας έναντι των αεροπορικών μεταφορών από τα 600 στα 800-900 χιλιόμετρα. Τα δεδομένα σχετικά με τις μέσες ταχύτητες είναι πιθανό να μεταβληθούν όταν ολοκληρωθεί το δίκτυο, αφού αποτυπώνουν υπηρεσίες που παρέχονται επί του παρόντος με ένα ατελές δίκτυο.

Η πραγματική ταχύτητα στις γραμμές υψηλής ταχύτητας (HSL) καθορίζεται από τον αριθμό των στάσεων (παράμετρος που ιδεωδώς επηρεάζεται από την αγορά και όχι από τον σχεδιασμό) και από το σύστημα σηματοδότησης (λαμβανομένης υπόψη της διαθεσιμότητας τροχαίου υλικού υψηλής ταχύτητας).

Ωστόσο, η έγκριση του συστήματος σηματοδότησης της ΕΕ συμβάλλει στην επίτευξη σημαντικών αυξήσεων τόσο στην εμπορική ταχύτητα όσο και στην εμπορική μεταφορική ικανότητα. Η βαθμιαία ανάπτυξη του ERTMS επιπέδου 2 και, στο εγγύς μέλλον, του επιπέδου 3 (το οποίο μπορεί να αναπτυχθεί στις υφιστάμενες γραμμές) θα συμβάλλει στην ενίσχυση και των δύο παραμέτρων.

51. Η Επιτροπή πιστεύει ότι οι διατάξεις που περιλαμβάνονται στο κεφάλαιο του οδηγού ΑΚΟ (2014) για τις μεταφορές αποσκοπούν στην επίτευξη σχολαστικής και μεθοδολογικής ορθής ανάλυσης των επενδύσεων στον σιδηρόδρομο υψηλής ταχύτητας, των οποίων το αναλυτικό πλαίσιο για τον προσδιορισμό και την αξιολόγηση του κόστους-οφέλους, καθώς και για τον υπολογισμό της κοινωνικοοικονομικής βιωσιμότητας, δεν διαφέρει από άλλες επενδύσεις στον τομέα των μεταφορών. Οι παράγοντες που υπογραμμίζονται από το ΕΕΣ θα πρέπει να αξιολογούνται παράλληλα με ευρύτερους στόχους πολιτικής, όπως η ενθάρρυνση της στροφής προς άλλους τρόπους μεταφοράς, ειδικότερα προκειμένου να αντιμετωπιστεί η κλιματική αλλαγή και να βελτιωθεί η ποιότητα του τοπικού ατμοσφαιρικού αέρα.

65. Μέσω της παρεχόμενης συγχρηματοδότησης από το πρόγραμμα καινοτομίας Shift2Rail, η Επιτροπή στηρίζει χρηματοδοτικά τις τεχνικές εξελίξεις στην έκδοση σιδηροδρομικών εισιτηρίων, συμπεριλαμβανομένου του σιδηρόδρομου υψηλής ταχύτητας. Η Επιτροπή θεωρεί ότι ο τομέας του σιδηρόδρομου υψηλής ταχύτητας θα πρέπει να αναπτύξει την ηλεκτρονική έκδοση εισιτηρίων, κατά τρόπο παρεμφερή με τον τομέα των αερομεταφορών. Όσον αφορά την έκδοση ενιαίου εισιτηρίου, οι αεροπορικές εταιρείες έχουν αναπτύξει προσέγγιση με γνώμονα τον τομέα και με βάση συμμαχίες που αποτελούν εμπορικές συμφωνίες. Δεν υπάρχουν ενιαία εισιτήρια για φορείς εκμετάλλευσης που δεν αποτελούν μέρος αυτών των συμμαχιών. Στον σιδηρόδρομο, παρατηρείται αυξανόμενος αριθμός τομεακών πρωτοβουλιών, όπως η πρωτοβουλία «Trainline», οι οποίες παρέχουν τη δυνατότητα τόσο ηλεκτρονικής έκδοσης εισιτηρίων όσο και ταξιδιών που εμπλέκουν περισσότερους από έναν φορείς εκμετάλλευσης.

Η Επιτροπή πρότεινε νομοθεσία στον συγκεκριμένο τομέα, στο πλαίσιο της 4^{ης} δέσμης μέτρων για τους σιδηρόδρομους, ωστόσο το Συμβούλιο προτίμησε μια λύση που θα φέρει τη σφραγίδα του τομέα. Η Επιτροπή υποχρεούται να υποβάλει εκθέσεις για τις λύσεις τομεακού επιπέδου έως το 2022 και μπορεί, στη συνέχεια, να αναλάβει δράση.

67. Η Επιτροπή παρακολουθεί τακτικά τα δεδομένα χρονικής ακρίβειας των σιδηροδρομικών υπηρεσιών στα κράτη μέλη, ενώ από το 2017 υπάρχει κοινώς συμφωνηθείς ορισμός της «χρονικής ακρίβειας» στο πλαίσιο του συστήματος παρακολούθησης της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών (RMMS). Η Επιτροπή συλλέγει ετησίως δεδομένα σε εθνικό επίπεδο για 2 κατηγορίες επιβατικών αμαξοστοιχιών: «Προαστιακές και περιφερειακές υπηρεσίες» και «Συμβατικές υπηρεσίες μεγάλης απόστασης και υψηλής ταχύτητας». Η ακρίβεια των υπηρεσιών υψηλής ταχύτητας δεν παρακολουθείται ξεχωριστά. Τα δεδομένα δημοσιεύονται στις διετείς εκθέσεις της Επιτροπής για την παρακολούθηση της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών.

Η Επιτροπή δεν παρακολουθεί συχνότερα τον βαθμό ικανοποίησης των πελατών, καθώς πρόκειται για ιδιαίτερα περίπλοκη διαδικασία λόγω της ποικιλίας των υπηρεσιών που προσφέρονται εντός των κρατών μελών. Ωστόσο, ορισμένα κράτη μέλη επιδεικνύουν έντονη δραστηριότητα όσον αφορά την παρακολούθηση του βαθμού ικανοποίησης των πελατών και ενσωματώνουν αυτή την πτυχή στις οικείες συμβάσεις υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

79. Η Επιτροπή πιστεύει ότι οι διατάξεις της ΑΚΟ του 2014 που περιλαμβάνονται στο κεφάλαιο του οδηγού ΑΚΟ για τις μεταφορές συμβάλλουν στην επίτευξη σχολαστικής και μεθοδολογικά ορθής ανάλυσης των επενδύσεων στον σιδηρόδρομο υψηλής ταχύτητας, των οποίων το αναλυτικό πλαίσιο για τον προσδιορισμό και την αξιολόγηση του κόστους-οφέλους, καθώς και για τον υπολογισμό της κοινωνικοοικονομικής βιωσιμότητας, δεν διαφέρει από άλλες επενδύσεις στον τομέα των μεταφορών.

Η πρόβλεψη σταθερών ποσοτικών δεδομένων/παραμέτρων που πρέπει να τηρούνται (π.χ. ελάχιστοι όγκοι επιβατών) μπορεί να προκαταλαμβάνει λύσεις έργων οι οποίες ενδέχεται να είναι χρήσιμες ως προς τις τοπικές ανάγκες ανάπτυξης.

Επομένως, μια καθοδήγηση που εστιάζεται σε βασικές απαιτήσεις για την ΑΚΟ σε ενωσιακό επίπεδο θα πρέπει να είναι αρκετά ευέλικτη, ώστε τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά κάθε χώρας, τομέα και έργου να μπορούν να λαμβάνονται υπόψη στην αξιολόγηση του έργου, κατά περίπτωση.

85. Το 2017, η Επιτροπή πρότεινε τη δέσμη μέτρων «Η Ευρώπη σε κίνηση», όπου προέβλεπε μέτρα σύμφωνα με τις αρχές «ο χρήστης πληρώνει» και «ο ρυπαίνων πληρώνει», όπως η επιβολή οδικών τελών. Επίσης, η Επιτροπή υπέβαλε σειρά προτάσεων για τον περιορισμό των εκπομπών από τις μεταφορές και την παροχή κινήτρων για τη στροφή προς άλλους τρόπους μεταφορών και την απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές, ιδίως στον οδικό τομέα.

Επιπλέον, το 2017, η Επιτροπή δρομολόγησε συνολική μελέτη σχετικά με την εσωτερική του εξωτερικού κόστους, με στόχο την αξιολόγηση του βαθμού στον οποίο οι αρχές «ο χρήστης πληρώνει» και «ο ρυπαίνων πληρώνει» εφαρμόζονται στους διάφορους τρόπους μεταφοράς στις χώρες της ΕΕ, καθώς και ως συμβολή στη σχετική συζήτηση χάραξης πολιτικής. Η πλήρης μελέτη θα είναι διαθέσιμη στις αρχές του 2019.

Μια άλλη μελέτη με τίτλο «Case study analysis of the burden of taxation and charges on transport/Ανάλυση περιπτώσιολογικής μελέτης για την επιβάρυνση από τη φορολόγηση και τα τέλη επί των μεταφορών» (διαθέσιμη στον δικτυακό τόπο της ΓΔ MOVE) συγκέντρωσε πληροφορίες σχετικά με φόρους και τέλη, καθώς και επιδοτήσεις, σε 20 προσεκτικά επιλεγμένες αντιπροσωπευτικές οδούς για όλους τους τρόπους μεταφοράς.

Πλαίσιο 3 - Οι επιπτώσεις της μη απρόσκοπτης κυκλοφορίας αμαξοστοιχιών που διασχίζουν τα σύνορα για τους επιβάτες

1. Η απουσία διαλειτουργικότητας στο τμήμα Μόναχο-Βερόνα συνεπάγεται στάση και καθυστερήσεις στον σταθμό του Brenner

Η Επιτροπή συµµερίζεται τις ανησυχίες που εκφράζει το ΕΕΣ σχετικά µε τη διαλειτουργικότητα και καταβάλλει προσπάθειες για την επίλυση των ζητηµάτων. Η «εκκαθάριση» από τον Ευρωπαϊκό Οργανισµό Σιδηροδρόµων (ERA) του τεράστιου φραγµού που ορθώνουν οι 11 000 και πλέον εθνικοί κανόνες είναι σε εξέλιξη, χάρη στις διατάξεις της τέταρτης δέσµης µέτρων για τους σιδηροδρόµους. Προς την ίδια κατεύθυνση έχει επίσης δροµολογηθεί χωριστά ενεργητική προσέγγιση σχετικά µε τον κατάλογο προβληµατικών σηµείων κατά µήκος των διαδρόµων. Μετά τον εντοπισµό και τον χαρακτηρισµό των κανόνων, αναµένουµε ότι θα επιτευχθεί είτε η κατάργηση είτε η εναρµόνιση των περισσότερων εξ αυτών σε ευρωπαϊκό επίπεδο, παρότι για την ολοκλήρωση αυτού του έργου θα απαιτηθούν αρκετά χρόνια.

Ωστόσο, στις περισσότερες περιπτώσεις, αυτοί οι φραγµοί δεν επηρεάζουν τις γραµµές υψηλής ταχύτητας (καµία αµαξοστοιχία υψηλής ταχύτητας δεν σταµατά στα σύνορα µεταξύ Βελγίου, Γαλλίας, Γερµανίας, Κάτω Χωρών, Ηνωµένου Βασιλείου).

Τρίτο εδάφιο: Όσον αφορά το ζήτηµα της γλώσσας εργασίας, η Επιτροπή έχει προτείνει την αξιολόγηση µιας κοινής γλώσσας για τους σιδηροδρόµους στο πλαίσιο της εκτίµησης επιπτώσεων της αναθεωρηµένης οδηγίας για τους µηχανοδηγούς (ο κλάδος ζήτησε ΑΚΟ για τον καθορισµό της γλώσσας), παρότι τόσο σε επιχειρησιακό όσο και σε πολιτικό επίπεδο η υιοθέτηση ενιαίας γλώσσας δεν είναι ρεαλιστική. Ωστόσο, σήµερα, µια σειρά επιλογών για την αντιμετώπιση του ζητήµατος είναι υπό διερεύνηση (λεξιλόγια καθορισµένου στόχου, εργαλεία ΤΠ κ.λπ.), ενώ η Επιτροπή θα προτείνει αλλαγή της νοµικής βάσης ώστε να καταστούν δυνατές οι πιλοτικές δοκιµές αυτών των λύσεων.

2. Η απουσία συνδέσµων υποδοµών µεταξύ Γαλλίας και Ισπανίας (διασυνοριακή διαδροµή Ατλαντικού) υποχρεώνει τους επιβάτες να αλλάζουν αµαξοστοιχίες και αποβάθρες.

Η Επιτροπή συµµερίζεται τις ανησυχίες που διατυπώνει το ΕΕΣ. Εν τω µεταξύ, η Γαλλία έχει δεσµευτεί να βελτιώσει την υφιστάµενη γραµµή προκειµένου να αυξήσει τη µεταφορική της ικανότητα και να άρει τη συµφόρηση στη Hendaye. Τόσο η Επιτροπή όσο και ο ευρωπαίος συντονιστής παρακολουθούν αυτές τις εξελίξεις.

90. Η εισαγωγή και το επίπεδο των προσαυξήσεων εξαρτάται από την προθυµία και την ικανότητα των κρατών µελών να καλύψουν τις διαφορές ανάµεσα στο άµεσο κόστος και στο συνολικό κόστος των υποδοµών.

91. Ο 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, θεσπίζει τρεις µεθοδολογίες υπολογισµού.

Είναι αλήθεια ότι οι τρεις µεθοδολογίες καταλήγουν σε αρκετά διαφορετικά επίπεδα τελών. Δεδοµένου ότι τα τέλη καθορίζονται από πλήθος παραγόντων, µεταξύ άλλων όχι µόνο τη φθορά, αλλά και την υφιστάµενη κατάσταση των υποδοµών και τη χρήση προσαυξήσεων, καθίσταται σαφές ότι δεν υπάρχει πιθανότητα θέσπισης ενιαίου τέλους στο σύνολο της ΕΕ για τις σιδηροδροµικές υπηρεσίες υψηλής ταχύτητας. Βλ. επίσης απάντηση της Επιτροπής στο σηµείο 90.

92.

ι) Η Επιτροπή επισηµαίνει επίσης ότι το γαλλικό σιδηροδροµικό δίκτυο υψηλής ταχύτητας έχει µεγάλη ανάγκη από συντήρηση και αναβάθµιση, ενώ όπου υπήρχαν παλαιότερες καθυστερήσεις στις επενδύσεις συντήρησης, το τρέχον κόστος για τη συντήρηση του δικτύου είναι υψηλότερο. Σε περίπτωση που το κόστος αυτό δεν µπορεί να καλυφθεί πλήρως από το επίπεδο των κρατικών επιδοτήσεων που λαµβάνει ο διαχειριστής υποδοµής, µπορεί µόνο να µετακυλίεται στον φορέα εκµετάλλευσης όχι µόνο ως άµεσο κόστος, αλλά και ως προσαυξήσεις, δεδοµένου ότι ο διαχειριστής υποδοµής δεν έχει άλλη µορφή εισοδήµατος.

ii) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι ο ρυθμιστικός φορέας μείωσε τα τέλη, επειδή παρεμπόδιζαν τις δραστηριότητες του ανταγωνιστή. Η κατάσταση για τους ταξιδιώτες βελτιώθηκε μέσω της ύπαρξης αποτελεσματικού ανταγωνισμού στις γραμμές υψηλής ταχύτητας, με αποτέλεσμα τη μείωση των ναύλων των δύο φορέων εκμετάλλευσης.

93. Βλ. απάντηση της Επιτροπής στο σημείο 95.

95. Η Επιτροπή επιβεβαιώνει ότι επιβλέπει το σύστημα ώστε να εξασφαλίζει ότι έχουν συγκροτηθεί ρυθμιστικοί φορείς και να εξακριβώνει ότι οι φορείς αυτοί «διαθέτουν τους κατάλληλους πόρους». Οι πόροι εξαρτώνται από το μέγεθος της χώρας και τον βαθμό ανοίγματος της αγοράς. Η Επιτροπή υπενθυμίζει στους ρυθμιστικούς φορείς το καθήκον τους να ενεργούν, είτε αυτεπαγγέλτως είτε βάσει καταγγελίας, όποτε διαπιστώνει ότι δεν έχουν ληφθεί τα κατάλληλα μέτρα. Ο ρόλος των ρυθμιστικών φορέων είναι σαφής όσον αφορά την έγκριση του συστήματος χρέωσης τελών και την εξασφάλιση της εφαρμογής του χωρίς διακρίσεις.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ

97. Η Επιτροπή παραμένει προσηλωμένη στα συμπεράσματα και στα μέτρα που προκύπτουν από τη στρατηγική η οποία περιγράφεται στη Λευκή Βίβλο του 2011 και συνεχίζει να προτείνει και να εφαρμόζει τις δράσεις που είναι αναγκαίες για την εκπλήρωση των στόχων οι οποίοι ορίζονται στο έγγραφο. Ο κανονισμός ΔΕΔ-Μ που εκδόθηκε από το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ορίζει συγκεκριμένους γενικούς στόχους, ειδικούς στόχους και μέτρα που απορρέουν από τη στρατηγική της Λευκής Βίβλου της Επιτροπής του 2011.

98. Ο κανονισμός ΔΕΔ-Μ καθορίζει συγκεκριμένους γενικούς στόχους, ειδικούς στόχους και μέτρα που απορρέουν από τη στρατηγική της Λευκής Βίβλου της Επιτροπής του 2011.

Αυτός ο κανονισμός καθορίζει την ενωσιακή πολιτική για τις υποδομές στον τομέα των μεταφορών και τα κριτήρια για τον προσδιορισμό των έργων κοινού ενδιαφέροντος για την ΕΕ. Θεσπίζει το κεντρικό και εκτεταμένο δίκτυο και, όσον αφορά το σιδηροδρομικό δίκτυο, καθορίζει σε ποιο σημείο πρέπει να αναπτυχθεί υψηλή ταχύτητα με αντίστοιχους στόχους και χρονοδιάγραμμα (2030 για το κεντρικό και 2050 για το εκτεταμένο δίκτυο), το οποίο η Επιτροπή θεωρεί δεσμευτικό αν και εξαρτάται από τη διαθεσιμότητα των χρηματοδοτικών πόρων στα κράτη μέλη.

Μολονότι η Επιτροπή πράγματι δεν εμπλέκεται άμεσα στις διαδικασίες λήψης αποφάσεων των κρατών μελών, τα εργαλεία των κανονισμών ΔΕΔ-Μ και ΜΣΕ δίνουν στην Επιτροπή τη δυνατότητα να διαπιστώνει εάν τα κράτη μέλη συμμορφώνονται με τις δεσμεύσεις τους δυνάμει των κανονισμών —κυρίως τους διαδρόμους του κεντρικού δικτύου— και να αναλαμβάνει δράση όπου απαιτείται.

102. Οι διατάξεις που περιλαμβάνονται στο κεφάλαιο του οδηγού ΑΚΟ (2014) για τις μεταφορές αποσκοπούν στην επίτευξη σχολαστικής και μεθοδολογικής ορθής ανάλυσης των επενδύσεων στον σιδηρόδρομο υψηλής ταχύτητας, των οποίων το αναλυτικό πλαίσιο για τον προσδιορισμό και την αξιολόγηση του κόστους-οφέλους, καθώς και για τον υπολογισμό της κοινωνικοοικονομικής βιωσιμότητας, δεν διαφέρει από άλλες επενδύσεις στον τομέα των μεταφορών. Οι παράγοντες που υπογραμμίζονται από το Συνέδριο θα πρέπει να αξιολογούνται παράλληλα με ευρύτερους στόχους πολιτικές, όπως η ενθάρρυνση της στροφής προς άλλους τρόπους μεταφορών, ειδικότερα προκειμένου να αντιμετωπιστεί η κλιματική αλλαγή και να βελτιωθεί η ποιότητα του τοπικού ατμοσφαιρικού αέρα.

Η πρόβλεψη των ελάχιστων όγκων επιβατών μπορεί να προκαταλαμβάνει λύσεις έργων που ενδέχεται να είναι χρήσιμες ως προς τις τοπικές ανάγκες ανάπτυξης.

Επομένως, μια καθοδήγηση που εστιάζεται σε βασικές απαιτήσεις για την ΑΚΟ σε ενωσιακό επίπεδο θα πρέπει να είναι αρκετά ευέλικτη, ώστε τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά κάθε χώρας, τομέα και έργου να μπορούν να λαμβάνονται υπόψη στην αξιολόγηση του έργου, κατά περίπτωση.

103. Το 2017, η Επιτροπή δρομολόγησε συνολική μελέτη σχετικά με την εσωτερικευση του εξωτερικού κόστους, με στόχο την αξιολόγηση του βαθμού στον οποίο οι αρχές «ο χρήστης πληρώνει» και «ο ρυπαίνων πληρώνει» εφαρμόζονται στους διάφορους τρόπους μεταφοράς στις χώρες της ΕΕ, καθώς και ως συμβολή στη σχετική συζήτηση χάραξης πολιτικής.

Βλ. απάντηση της Επιτροπής στο σημείο 85.

104. Η τέταρτη δέσμη μέτρων για τους σιδηροδρόμους, η οποία εγκρίθηκε το 2016, προβλέπει την άρση των φραγμών για τη διαλειτουργικότητα, την ενίσχυση της ασφάλειας και την απελευθέρωση των αγορών επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών. Η δέσμη μέτρων πρόκειται να τεθεί σε ισχύ για τις εμπορικές υπηρεσίες υψηλής ταχύτητας από το 2019.

Επειδή πρόκειται για νέες υποδομές που έχουν κατασκευαστεί με βάση σύγχρονα πρότυπα και έχουν σχεδιαστεί εξ αρχής για διεθνή κυκλοφορία, οι φραγμοί για τη διαλειτουργικότητα στις διαδρομές υψηλής ταχύτητας είναι σημαντικά λιγότεροι σε σύγκριση με το συμβατικό δίκτυο. Οι κύριοι εναπομείναντες φραγμοί οφείλονται στα διαφορετικά συστήματα σηματοδότησης, τα οποία θα αντιμετωπιστούν με την προοδευτική ανάπτυξη της γραμμής βάσης 3 του ERTMS και την κατάργηση των συστημάτων «κλάσης Β» (ήτοι των εθνικών κληροδοτημένων συστημάτων), και σε διαφορές στη τάση (25kV ή 15kV), οι οποίες μπορούν να αντιμετωπιστούν άμεσα με τεχνικές λύσεις.

105. Αν και πρέπει να κυμαίνονται σε λογικά επίπεδα, τα τέλη πρέπει να ορίζονται τουλάχιστον στο επίπεδο του άμεσου κόστους, προκειμένου να καλύπτουν το κόστος που προκύπτει από τη λειτουργία των αμαξοστοιχιών. Η ύπαρξη και το επίπεδο των προσαυξήσεων πέραν του άμεσου κόστους εξαρτώνται από την ικανότητα και την προθυμία των κρατών μελών να παρέχουν επιδοτήσεις στους διαχειριστές υποδομής.

Σύσταση 1 - Ο σχεδιασμός του σιδηροδρομικού δικτύου υψηλής ταχύτητας της ΕΕ

1. Η Επιτροπή αποδέχεται τη σύσταση.

Τα προγράμματα εργασιών για τους αντίστοιχους διαδρόμους του κεντρικού δικτύου θα καθορίσουν τα βασικά έργα προτεραιότητας που πρέπει να υλοποιηθούν εξ αρχής. Η Επιτροπή θα συνεχίσει να συνεργάζεται με τα κράτη μέλη, προκειμένου να εξασφαλίσει ότι το κεντρικό δίκτυο θα υλοποιηθεί έως το 2030, όπως προβλέπει ο κανονισμός ΔΕΔ-Μ.

Επιπλέον, η Επιτροπή σκοπεύει να δρομολογήσει σύντομα την επανεξέταση της πολιτικής ΔΕΔ-Μ, σύμφωνα με το άρθρο 54 του κανονισμού ΔΕΔ-Μ (αριθ. 1315/2013). Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή θα εξασφαλίσει μια ορθή αξιολόγηση του σιδηροδρομικού δικτύου ΔΕΔ-Μ υψηλής ταχύτητας. Μεταξύ άλλων, η αξιολόγηση θα καλύπτει πτυχές όπως η κοινωνικοοικονομική βιωσιμότητα των συνδέσεων ή η συσχέτιση ανάμεσα στις υποδομές και την παροχή υπηρεσιών, με εντεινόμενη εστίαση στον βασικό δείκτη επιδόσεων που σχετίζεται με τις υπηρεσίες.

Επιπλέον, η Επιτροπή προωθεί τη χρήση εκτελεστικών αποφάσεων για τα διασυνοριακά έργα, προκειμένου να εξασφαλίσει τη στενότερη παρακολούθηση των έργων.

2. Η Επιτροπή αποδέχεται εν μέρει τη σύσταση. Παρότι καταρχήν συμφωνεί, η Επιτροπή δεν μπορεί να εφαρμόσει αυτό το μέτρο με άμεση ισχύ. Θα δρομολογήσει το μέτρο το συντομότερο δυνατόν και θα προβεί στην υλοποίησή του κατά την προετοιμασία της επόμενης νομοθετικής πρότασης για το ΔΕΔ-Μ.

Στο πλαίσιο του ΜΣΕ για την περίοδο 2021-2027, η Επιτροπή προτείνει την ενίσχυση της σύνδεσης ανάμεσα στα προγράμματα εργασιών των ευρωπαϊών συντονιστών για τους διαδρόμους του κεντρικού δικτύου και στην εφαρμογή του ΜΣΕ.

Επιπλέον, η Επιτροπή προωθεί τη χρήση εκτελεστικών αποφάσεων για τα διασυνοριακά έργα, προκειμένου να εξασφαλίσει τη στενότερη παρακολούθηση των έργων.

Όσον αφορά τη στήριξη από τα Ταμεία Συνοχής και το ΕΤΠΑ κατά την περίοδο μετά το 2020, η ύπαρξη συνολικού σχεδιασμού για τον τομέα των μεταφορών στο ενδεδειγμένο επίπεδο προτείνεται ως αναγκαίος πρόσφορος όρος. Αυτά τα προγράμματα εργασιών πρέπει να μεριμνούν για την αξιολόγηση των γραμμών υψηλής ταχύτητας, εφόσον ενδείκνυται.

Επιπροσθέτως, υπάρχει ενισχυμένη συνέργεια και συμπληρωματικότητα ανάμεσα σε αυτά τα Ταμεία και στον μηχανισμό «Συνδέοντας την Ευρώπη», που θα εστιαστούν κυρίως στο «κεντρικό δίκτυο», ενώ το ΕΤΠΑ και το Ταμείο Συνοχής θα παρέχουν επίσης στήριξη στο «εκτεταμένο δίκτυο».

Σύσταση 2 - Συγχρηματοδότηση από την ΕΕ για τη στήριξη των επενδύσεων σε σιδηροδρομικές υποδομές υψηλής ταχύτητας

1. Η Επιτροπή αποδέχεται τη συγκριμένη σύσταση.
2. Η Επιτροπή αποδέχεται τη σύσταση επί της ουσίας. Αυτή η αποδοχή, ωστόσο, τελεί υπό την επιφύλαξη του αποτελέσματος της αναθεώρησης του κανονισμού ΔΕΔ-Μ.
3. Στον βαθμό που την αφορά, η Επιτροπή αποδέχεται τη συγκεκριμένη σύσταση.
4. Η Επιτροπή αποδέχεται εν μέρει τη συγκεκριμένη σύσταση, όπως εξηγείται κατωτέρω.

Όσον αφορά τη στήριξη από τα Ταμεία Συνοχής και το ΕΤΠΑ κατά την περίοδο μετά το 2020, η Επιτροπή αποδέχεται εν μέρει τη σύσταση. Η ύπαρξη συνολικού σχεδιασμού για τις μεταφορές στο ενδεδειγμένο επίπεδο προτείνεται ως αναγκαίος πρόσφορος όρος. Η Επιτροπή έχει προτείνει, για τα σχέδια στον τομέα των μεταφορών, να λαμβάνονται υπόψη οι αναμενόμενες επιπτώσεις της απελευθέρωσης των σιδηροδρόμων.

Όσον αφορά τον ΜΣΕ, η Επιτροπή δεν αποδέχεται τη σύσταση, καθώς η τέταρτη δέσμη μέτρων για τους σιδηροδρόμους επιβάλλει υποχρεώσεις στα κράτη μέλη, ενώ η χρηματοδότηση του ΜΣΕ εφαρμόζεται σε όλους τους τύπους δικαιούχων. Επομένως, η εφαρμογή προϋποθέσεων δεν θα ήταν αποτελεσματική, δεδομένου ότι οι δικαιούχοι του ΜΣΕ δεν ευθύνονται για την εισαγωγή ανταγωνισμού στα έργα υποδομής που δέχονται στήριξη.

5. Η Επιτροπή δεν αποδέχεται τη συγκεκριμένη σύσταση.

Δεδομένου ότι τα αποτελέσματα τέτοιων παρεμβάσεων δεν είναι άμεσα μετά την ολοκλήρωση του έργου, αλλά απαιτείται κάποιο χρονικό διάστημα, θα ήταν δύσκολο να διατηρηθεί η «ανταμοιβή επιδόσεων» για μια πιθανή εκταμίευση. Επιπλέον, η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι οι επιδόσεις εξαρτώνται από παράγοντες που είναι εκτός του ελέγχου των δικαιούχων.

Ενώ δεν συνδέει τη χορήγηση χρηματοδότησης από την ΕΕ με την επίτευξη αποτελεσμάτων από τους δικαιούχους, παρόλα αυτά η Επιτροπή σκοπεύει να αναπτύξει, στο πλαίσιο της πρότασης για το ΜΣΕ 2021-27, νέο σύνολο βασικών δεικτών επιδόσεων που καλύπτουν τόσο αποτελέσματα όσο και επιπτώσεις.

Όσον αφορά την πολιτική συνοχής, για κάθε πρόγραμμα τίθενται γενικοί στόχοι, με δείκτες αποτελεσμάτων. Επομένως, τα κράτη μέλη είναι υπεύθυνα, όταν επιλέγουν και υλοποιούν τα επιλέξιμα έργα, να διασφαλίζουν ότι αυτά τα έργα επιτρέπουν πραγματικά την επίτευξη των ενοποιημένων στόχων των προγραμμάτων. Για τα σιδηροδρομικά έργα υποβάλλονται προσφορές και οι συμβάσεις που ανατίθενται συνήθως εμπεριέχουν διατάξεις που αφορούν την έγκαιρη

παράδοση, τις εκροές και τα αποτελέσματα, με αντίστοιχους μηχανισμούς κυρώσεων. Η διαχείριση αυτών των συμβάσεων τελεί υπό την ευθύνη των σχετικών αναθετουσών αρχών / δικαιούχων. Η πρόταση της Επιτροπής για τον νέο κανονισμό περί κοινών διατάξεων (ΚΚΔ) δεν προβλέπει ανταμοιβή επιδόσεων σε επίπεδο δικαιούχων.

6. Η Επιτροπή αποδέχεται τη σύσταση και θα την εφαρμόσει εξασφαλίζοντας την ύπαρξη ισχυρότερων δεσμών μεταξύ χρηματοδότησης του ΜΣΕ, προγραμμάτων εργασιών για τους διαδρόμους και εκτελεστικών αποφάσεων.

Σύσταση 3 - Απλούστευση των διασυνοριακών κατασκευών

1. Η Επιτροπή αποδέχεται τη σύσταση.

Η πρόταση κανονισμού σχετικά με μέτρα εξορθολογισμού για την προώθηση της υλοποίησης του ΔΕΔ-Μ, η οποία εγκρίθηκε στο πλαίσιο της 3^{ης} δέσμης μέτρων κινητικότητας, προβλέπει την απαίτηση εφαρμογής ενός μόνο πλαισίου δημοσίων συμβάσεων για τα διασυνοριακά έργα που αναπτύσσονται από ενιαία οντότητα.

Ένα νομικό μέσο που θα επιτρέπει την εφαρμογή νομοθεσίας σε διασυνοριακό επίπεδο θα απλούστευε σημαντικά τις διασυνοριακές δραστηριότητες. Τα διασυνοριακά έργα θα μπορούσαν να πραγματοποιηθούν με τη χρήση ενιαίου συνόλου κανόνων. Ένας τέτοιος μηχανισμός περιλαμβάνεται στην πρόταση δέσμης μέτρων για τη συνοχή μετά το 2020, η οποία εγκρίθηκε στις 29 Μαΐου 2018.

2. Η Επιτροπή αποδέχεται τη σύσταση.

Η Επιτροπή αποδέχεται έναν υποστηρικτικό ρόλο στη σύσταση αυτή, καθώς η δημιουργία υπηρεσιών μίας στάσης εμπίπτει στην αρμοδιότητα των κρατών μελών.

Η πρόταση για Έξυπνο ΔΕΔ-Μ, η οποία εγκρίθηκε στο πλαίσιο της 3^{ης} δέσμης μέτρων κινητικότητας, θα εισαγάγει υποχρέωση των κρατών μελών να συστήνουν ενιαία αρμόδια αρχή για τον έλεγχο των ενοποιημένων διαδικασιών χορήγησης αδειών που εφαρμόζονται στα έργα του κεντρικού ΔΕΔ-Μ.

Το σημείο επαφής για τα σύνορα θα μπορούσε να δημοσιοποιεί τις ορθές πρακτικές και να παρέχει συμβουλές εμπειρογνομόνων, όπου είναι δυνατό.

Το σημείο επαφής για τα σύνορα συστάθηκε στους κόλπους των υπηρεσιών της Επιτροπής και απαρτίζεται από εμπειρογνώμονες της Επιτροπής σε διασυνοριακά ζητήματα, οι οποίοι παρέχουν συμβουλές σε εθνικές και περιφερειακές αρχές, συγκεντρώνοντας και ανταλλάσσοντας ορθές πρακτικές μέσω της δημιουργίας ενός νέου επιγραμμικού δικτύου ενωσιακής εμβέλειας. Στόχος αυτής της πλατφόρμας είναι τα ενδιαφερόμενα μέρη στις παραμεθόριες περιοχές να έχουν στη διάθεσή τους έναν χώρο ανταλλαγής εμπειριών, συζήτησης λύσεων και ιδεών για την άρση των εμποδίων στα σύνορα.

Η πρωτοβουλία αυτή εντάσσεται στη γενικότερου περιεχομένου ανακοίνωση με τίτλο «Ωθηση της ανάπτυξης και της κοινωνικής συνοχής σε παραμεθόριες περιφέρειες της ΕΕ», η οποία εκδόθηκε στις 20.9.2017, μαζί με μια δέσμη νέων δράσεων και έναν κατάλογο εν εξελίξει πρωτοβουλιών, ώστε να βοηθήσει τις παραμεθόριες περιφέρειες της ΕΕ να αναπτυχθούν ταχύτερα και στενότερα. Επίσης, αναφέρεται στον κανονισμό για τη θέσπιση μηχανισμού αντιμετώπισης νομικών και διοικητικών εμποδίων σε διασυνοριακό πλαίσιο, ο οποίος εκδόθηκε από την Επιτροπή στις 29 Μαΐου 2018.

3. Η Επιτροπή αποδέχεται τη σύσταση.

Το ευρωπαϊκό σχέδιο ανάπτυξης του ERTMS και η 4^η δέσμη μέτρων για τους σιδηροδρόμους παρέχουν σαφές πλαίσιο για την εξασφάλιση της διαλειτουργικότητας.

Σύσταση 4 - Μέτρα για τη βελτίωση των μεταφορών με σιδηρόδρομο υψηλής ταχύτητας για τους επιβάτες

1. Η Επιτροπή αποδέχεται τη συγκεκριμένη σύσταση.

Μέσω ΤΠΔ ΕπΤΕ αναπτύσσονται τεχνολογικά εργαλεία για ενιαίες λύσεις ηλεκτρονικής έκδοσης εισιτηρίων, ενώ στο πλαίσιο του προγράμματος καινοτομίας Shift2Rail 4 (π.χ. για τα πολυτροπικά ηλεκτρονικά πορτοφόλια) προβλέπεται περαιτέρω ενίσχυση.

Επιπλέον, επί του παρόντος, η Επιτροπή παρακολουθεί τις εξελίξεις στη αγορά σιδηροδρομικών μεταφορών όσον αφορά την εισαγωγή και τη χρήση κοινών συστημάτων πληροφοριών και έκδοσης ενιαίου εισιτηρίου. Σύμφωνα με τη νομοθεσία (οδηγία (ΕΕ) 2016/2370), έως τις 31 Δεκεμβρίου 2022, η Επιτροπή είναι υποχρεωμένη να υποβάλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο έκθεση σχετικά με τη διαθεσιμότητα των κοινών συστημάτων πληροφοριών και έκδοσης ενιαίου εισιτηρίου συνοδευόμενη, εφόσον κριθεί σκόπιμο, από νομοθετικές προτάσεις.

2. Η Επιτροπή αποδέχεται τη συγκεκριμένη σύσταση.

Έως το τέλος του 2019, η Επιτροπή θα έχει ολοκληρώσει τον πλήρη έλεγχο της συμμόρφωσης των εθνικών μέτρων μεταφοράς των κρατών μελών. Ωστόσο, υπενθυμίζει ότι οι φορείς εκμετάλλευσης μπορούν πάντα να θέτουν υπόψη της περιπτώσεις κακής εφαρμογής (σε αντιδιαστολή με τη μεταφορά) και μετά το 2019, οπότε και η Επιτροπή θα υποχρεούται να ενεργήσει.

Η Επιτροπή συνεργάζεται επίσης ενεργά με διαχειριστές υποδομών ώστε να εξασφαλίζεται η συνεργασία στην εφαρμογή των προσαυξήσεων για τις διασυνοριακές δραστηριότητες.

3. Η Επιτροπή αποδέχεται τη συγκεκριμένη σύσταση.

Έως το τέλος του 2019, η Επιτροπή θα έχει ολοκληρώσει τον πλήρη έλεγχο της συμμόρφωσης των εθνικών μέτρων μεταφοράς των κρατών μελών. Ωστόσο, υπενθυμίζει ότι οι φορείς εκμετάλλευσης μπορούν πάντα να θέτουν υπόψη της περιπτώσεις κακής εφαρμογής (σε αντιδιαστολή με τη μεταφορά) και μετά το 2019, οπότε και η Επιτροπή θα υποχρεούται να ενεργήσει.

4. Η Επιτροπή αποδέχεται εν μέρει τη συγκεκριμένη σύσταση.

Όσον αφορά το στοιχείο i), κατά την προβλεπόμενη αναθεώρηση του κανονισμού (ΕΕ) 2015/1100 της Επιτροπής σχετικά με τις υποχρεώσεις των κρατών μελών για την υποβολή εκθέσεων στο πλαίσιο της παρακολούθησης της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών, η Επιτροπή θα προτείνει τα κράτη μέλη να συγκεντρώνουν δεδομένα για τη χρονική ακρίβεια χωριστά για τις συμβατικές υπηρεσίες μεγάλης απόστασης και τις υπηρεσίες υψηλής ταχύτητας. Εάν τα κράτη μέλη αποδεχτούν την πρόταση, τα δεδομένα θα ήταν δυνατό να είναι διαθέσιμα από το 2020 και θα δημοσιεύονται στις διετείς εκθέσεις παρακολούθησης της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών.

Η Επιτροπή δεν αποδέχεται το στοιχείο ii) το οποίο απαιτεί την ανάπτυξη τυποποιημένου πλαισίου υποβολής εκθέσεων και μεθοδολογίας για τον βαθμό ικανοποίησης των πελατών από την εξυπηρέτηση. Οι εκθέσεις των φορέων εκμετάλλευσης που δημοσιεύονται επί του παρόντος στον δικτυακό τόπο ERADIS του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων, όπως απαιτείται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1371/2007 σχετικά με τα δικαιώματα των επιβατών, αναφέρουν τον βαθμό ικανοποίησης σε σχέση με μεμονωμένα πρότυπα ποιότητας υπηρεσιών. Η καθιέρωση εναρμονισμένης υποβολής εκθέσεων σε επίπεδο ΕΕ θα συνεπάγεται πρόσθετο διοικητικό φόρτο, δεδομένου ότι οι φορείς εκμετάλλευσης θα είναι υποχρεωμένοι όχι μόνο να υποβάλλουν εκθέσεις για τα μεμονωμένα πρότυπα ποιότητας υπηρεσιών αλλά και να πληρούν τις εναρμονισμένες απαιτήσεις της ΕΕ. Για να βελτιωθεί η διαφάνεια και η ποιότητα της υποβολής εκθέσεων σε επίπεδο φορέων εκμετάλλευσης, η Επιτροπή πρότεινε πρόσφατα, στην αναδιατύπωση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1371/2007 σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών των σιδηροδρομικών μεταφορών (COM(2017)548 final), μια πιο τυποποιημένη προσέγγιση στην

υποβολή εκθέσεων, η οποία προβλέπει λεπτομερέστερα ελάχιστα πρότυπα ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών για τις έρευνες του βαθμού ικανοποίησης των πελατών, τα οποία αναφέρονται στο παράρτημα ΙΙΙ σημείο Ι παράγραφος 2. Ωστόσο, τούτο δεν θα οδηγήσει σε πλήρη εναρμόνιση και, ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι η συνέχιση των ερευνών του Ευρωβαρόμετρου που διενεργούνται κάθε 4-6 χρόνια (ανάλογα με τη διαθεσιμότητα των πόρων του προϋπολογισμού) αποτελεί κατάλληλο και αναλογικό εργαλείο που εξασφαλίζει την πιο έγκυρη και αντιπροσωπευτική επισκόπηση των τάσεων στην ικανοποίηση των πελατών σε επίπεδο ΕΕ. Τα πορίσματα του Ευρωβαρόμετρου δημοσιεύονται χωριστά και αναλύονται σε πλαίσιο πολιτικής στην επακόλουθη έκθεση παρακολούθησης της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών από την Επιτροπή.

Επιπλέον, λαμβανομένου υπόψη του στόχου της σχετικά με την απελευθέρωση των σιδηροδρόμων, η Επιτροπή θεωρεί ότι δεν εναπόκειται στην ίδια να αξιολογεί ανταγωνιστικούς παράγοντες της αγοράς μεταξύ τους.

5. Η Επιτροπή αποδέχεται τη συγκεκριμένη σύσταση.

Το 2017, η Επιτροπή δρομολόγησε συνολική μελέτη σχετικά με την εσωτερική του εξωτερικού κόστους, με στόχο την αξιολόγηση του βαθμού στον οποίο οι αρχές «ο χρήστης πληρώνει» και «ο ρυπαίνων πληρώνει» εφαρμόζονται στους διάφορους τρόπους μεταφοράς στις χώρες της ΕΕ. Η παροχή σχετικών μεθοδολογιών και δεδομένων εξυπηρετεί επίσης τον στόχο της διευκόλυνσης της μελλοντικής εφαρμογής αυτών των αρχών από τα αρμόδια κράτη μέλη.

Στάδιο	Ημερομηνία
Έγκριση του υπομνήματος σχεδιασμού του ελέγχου / Έναρξη του ελέγχου	25.1.2017
Επίσημη διαβίβαση του σχεδίου έκθεσης στην Επιτροπή (και σε κάθε άλλο ελεγχόμενο)	4.5.2018
Έγκριση της οριστικής έκθεσης μετά τη διαδικασία εκατέρωθεν ακρόασης	13.6.2018
Παραλαβή των επίσημων απαντήσεων της Επιτροπής (και κάθε άλλου ελεγχόμενου) σε όλες τις γλώσσες	στα αγγλικά: 25.6.2018 στις άλλες γλώσσες: 12.7.2018

Από το 2000, η ΕΕ έχει επενδύσει 23,7 δισεκατομμύρια ευρώ σε σιδηροδρομικές υποδομές υψηλής ταχύτητας. Δεν υπάρχει ρεαλιστικό και μακροπρόθεσμο σχέδιο στην ΕΕ για ένα σιδηροδρομικό δίκτυο υψηλής ταχύτητας, παρά μόνο ένα αναποτελεσματικό συνονθύλευμα εθνικών γραμμών που δεν συνδέονται ικανοποιητικά μεταξύ τους, αφ' ης στιγμής η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δεν διαθέτει νομικά μέσα ούτε εξουσίες για να υποχρεώσει τα κράτη μέλη να κατασκευάσουν γραμμές κατά τα συμφωνηθέντα. Αυτό που διακυβεύεται είναι η οικονομική αποδοτικότητα, καθώς δεν υπάρχει παντού η ανάγκη κατασκευής γραμμών πολύ υψηλής ταχύτητας, το κόστος για κάθε εξοικονομούμενο λεπτό από τον χρόνο μετακίνησης είναι υψηλότατο, ανερχόμενο σε έως και 369 εκατομμύρια ευρώ, και οι μέσες ταχύτητες αγγίζουν μόλις το 45% της μέγιστης δυνατής ταχύτητας, ενώ οι υπερβάσεις κόστους και οι καθυστερήσεις στην κατασκευή αποτελούν μάλλον τον κανόνα και όχι την εξαίρεση. Η βιωσιμότητα είναι χαμηλή, η αποτελεσματικότητα των επενδύσεων απύσχα, ενώ πάσχει και η προστιθέμενη αξία της ΕΕ, καθώς τρεις από τις επτά ολοκληρωμένες γραμμές συγκεντρώνουν χαμηλό αριθμό επιβατών, με υψηλό κίνδυνο να έχει δαπανηθεί αναποτελεσματικά στις γραμμές αυτές συγχρηματοδότηση της ΕΕ ύψους 2,7 δισεκατομμυρίων ευρώ. Επιπλέον, σε εννέα από τις 14 γραμμές και τμήματα δεν προβλέπεται αρκετά υψηλός αριθμός πιθανών επιβατών, ενώ εξακολουθούν να βρίσκονται σε ισχύ 11 000 εθνικοί κανόνες, παρά το γεγονός ότι το Συνέδριο είχε ζητήσει ήδη από το 2010 την άρση των εν λόγω τεχνικών και διοικητικών φραγμών.



ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ
ΕΛΕΓΚΤΙΚΟ
ΣΥΝΕΔΡΙΟ



Υπηρεσία Εκδόσεων

ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΕΛΕΓΚΤΙΚΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟ
12, rue Alcide De Gasperi
1615 Luxembourg
ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ

Τηλ. +352 4398-1

Πληροφορίες: eca.europa.eu/el/Pages/ContactForm.aspx
Ιστότοπος: eca.europa.eu
Twitter: @EUAuditors

©Ευρωπαϊκή Ένωση, 2018

Για οποιαδήποτε χρήση ή αναπαραγωγή φωτογραφιών ή άλλου υλικού που δεν αποτελεί πνευματική ιδιοκτησία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, πρέπει να ζητηθεί άδεια απευθείας από τους δικαιούχους των δικαιωμάτων πνευματικής ιδιοκτησίας.