

ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΕΛΕΓΚΤΙΚΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟ

ISSN 1831-0826

Ειδική έκθεση αριθ. 8

2010

ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ
ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΟΥΣ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥΣ
ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥΣ ΑΞΟΝΕΣ: ΥΠΗΡΞΑΝ
ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΕΣ ΟΙ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ
ΤΗΣ ΕΕ ΣΕ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ;



EL



Ειδική έκθεση αριθ. 8 // 2010

ΒΕΛΤΙΩΣΗ
ΤΩΝ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ
ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΣΤΟΥΣ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥΣ
ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥΣ
ΑΞΟΝΕΣ: ΥΠΗΡΞΑΝ
ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΕΣ
ΟΙ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΕ
ΣΕ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ
ΥΠΟΔΟΜΗ;

(δυνάμει του άρθρου 287, παράγραφος 4, δεύτερο εδάφιο της ΣΛΕΕ)

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

Τηλ. +352 4398-1
Φαξ +352 4398-46410
E-mail: euraud@eca.europa.eu
Internet: <http://www.eca.europa.eu>

Ειδική έκθεση αριθ. 8 // 2010

Περισσότερες πληροφορίες για την Ευρωπαϊκή Ένωση παρέχονται από το Διαδίκτυο μέσω του εξυπηρετητή Europa (<http://europa.eu>).

Δελτίο καταλογογράφησης υπάρχει στο τέλος του τεύχους.
Λουξεμβούργο: Υπηρεσία Εκδόσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 2010

ISBN 978-92-9207-817-1
doi:10.2865/95740

© Ευρωπαϊκή Ένωση, 2010
Επιτρέπεται η αναπαραγωγή με αναφορά της πηγής.

Printed in Luxembourg

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Σημεία

ΓΛΩΣΣΑΡΙΟ

I-III ΣΥΝΟΨΗ

1-14 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1-3 ΙΣΤΟΡΙΚΟ

4-14 ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΕ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΟΥΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥΣ

5-10 ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ ΣΕ ΕΠΙΠΕΔΟ ΕΕ

11-14 ΣΥΓΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΕ

15-18 ΕΜΒΕΛΕΙΑ ΚΑΙ ΤΡΟΠΟΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ ΤΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

19-61 ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

19-24 ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΑΠΟΔΕΔΕΙΓΜΕΝΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΙΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΕΣ ΚΑΙ ΤΙΣ ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΕΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ

21 ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ ΣΤΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΥ ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΤΟ 2004

22-24 ΤΑ ΕΡΓΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΔΕΝ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΝΟΝΤΑΙ ΣΤΙΣ ΟΡΙΣΤΙΚΕΣ ΠΕΡΙΓΡΑΦΕΣ ΤΩΝ ΚΥΡΙΩΝ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΑΞΟΝΩΝ

25-38 ΣΤΟΧΟΘΕΤΗΣΗ, ΕΠΙΛΟΓΗ ΚΑΙ ΕΓΚΡΙΣΗ ΤΗΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΗΣ ΣΤΗΡΙΞΗΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΕ

28-31 Η ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗ ΤΩΝ ΣΥΓΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΕΩΝ ΔΕΔ-Μ ΣΕ ΔΙΑΣΥΝΟΡΙΑΚΑ ΣΗΜΕΙΑ ΒΕΛΤΙΩΘΗΚΕ ΑΠΟ ΤΟ 2006 ΚΑΙ ΕΞΗΣ, ΑΛΛΑ ΑΠΟΜΕΝΟΥΝ ΑΚΟΜΗ ΝΑ ΓΙΝΟΥΝ ΠΟΛΛΑ

32 ΘΕΤΙΚΗ ΕΠΙΡΡΟΗ ΤΩΝ ΣΥΝΤΟΝΙΣΤΩΝ ΣΤΗ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗ ΤΩΝ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΚΑΙ ΣΤΗ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΗ ΤΩΝ ΕΞΕΛΙΞΕΩΝ ΣΤΑ ΕΡΓΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ

33 Ο ΕΝΤΟΠΙΣΜΟΣ ΣΗΜΕΙΩΝ ΣΥΜΦΟΡΗΣΗΣ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΒΕΛΤΙΩΘΕΙ

34-38 ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ ΣΤΙΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΚΑΙ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

39-48 ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΣΥΓΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΗΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΕ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΙΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΚΑΙ ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΓΙΑ ΧΡΗΣΗ

41-43 Η ΥΠΟΔΟΜΗ ΠΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΤΗΚΕ ΠΑΡΑΔΙΔΕΤΑΙ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΙΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

44 ΕΝΙΟΤΕ ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΕΙΣ ΠΡΟΤΟΥ ΚΑΤΑΣΤΕΙ Η ΥΠΟΔΟΜΗ ΔΙΑΘΕΣΙΜΗ ΓΙΑ ΧΡΗΣΗ

45-48 ΠΑΡΑΤΗΡΗΘΗΚΑΝ ΑΥΞΗΣΕΙΣ ΚΟΣΤΟΥΣ ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΟΦΕΙΛΟΜΕΝΕΣ, ΩΣ ΕΠΙ ΤΟ ΠΛΕΙΣΤΟΝ, ΣΕ ΑΠΡΟΒΛΕΠΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ

49–61 ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΕΤΥΧΑΝ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΕ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ

52 ΟΙ ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ ΣΤΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΠΡΟΟΡΙΖΟΝΤΑΙ ΓΙΑ ΕΠΙΒΑΤΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΥΨΗΛΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΝΟΝΤΑΙ ΣΤΙΣ ΠΡΟΣΔΟΚΙΕΣ

53–61 ΣΤΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΠΡΟΟΡΙΖΟΝΤΑΙ ΓΙΑ ΣΥΜΒΑΤΙΚΕΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ Ή ΓΙΑ ΜΕΙΚΤΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ, ΟΙ ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΔΕΝ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΝΟΝΤΑΙ ΑΚΟΜΗ ΣΤΙΣ ΠΡΟΣΔΟΚΙΕΣ

62–66 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ

- ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι – ΣΥΝΟΨΗ ΤΗΣ ΒΑΣΙΚΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟΝ ΚΛΑΔΟ ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ**
- ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ – ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑΣ**
- ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ – ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΡΓΩΝ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΔΕΔ-Μ**
- ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙV – ΔΕΙΓΜΑ ΤΜΗΜΑΤΩΝ ΤΗΣ ΣΥΓΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΗΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΕ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΛΕΓΧΟ**
- ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V – ΣΥΝΤΟΝΙΣΤΕΣ ΠΟΥ ΟΡΙΣΤΗΚΑΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΓΙΑ ΤΑ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΑ ΕΡΓΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΤΟΝ ΙΟΥΝΙΟ ΤΟΥ 2010**
- ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI – ΣΥΓΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΕ ΤΜΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΕΞΕΤΑΣΤΗΚΑΝ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ: ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΚΑΙ ΧΡΗΣΗΣ**
- ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VII – ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΤΩΝ ΣΥΣΤΗΜΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΩΝ ΣΕ ΔΙΑΣΥΝΟΡΙΑΚΑ ΣΗΜΕΙΑ ΣΤΟΥΣ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥΣ ΑΞΟΝΕΣ ΟΙ ΟΠΟΙΟΙ ΠΑΡΑΤΗΡΗΘΗΚΑΝ ΚΑΤΑ ΤΟΝ ΕΛΕΓΧΟ**

ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Φωτογραφία 1 – Αποσυνδεδεμένη μηχανή πριν από την εκτέλεση ελιγμού στον σταθμό Brennersee



© Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο, Φεβρουάριος 2009.

ΓΛΩΣΣΑΡΙΟ

ΓΔ: Γενική Διεύθυνση της Επιτροπής.

Διαλειτουργικότητα: Τεχνική συμβατότητα υποδομής, τροχαίου υλικού, σηματοδότησης και άλλων σιδηροδρομικών συστημάτων, καθώς και διαδικασίες έγκρισης τροχαίου υλικού για χρήση σε ολόκληρο το ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο.

Διαχειριστής υποδομής (ΔΥ): Κάθε όργανο ή επιχείρηση αρμόδιο, ιδίως, για τη δημιουργία και τη συντήρηση της σιδηροδρομικής υποδομής. Αυτό μπορεί επίσης να περιλαμβάνει τη διαχείριση των συστημάτων ρύθμισης και ασφάλειας της υποδομής.

Έργα προτεραιότητας: 30 έργα κοινού ενδιαφέροντος τα οποία αποτελούνται από τμήματα του δικτύου ΔΕΔ-Μ που αναφέρονται στην κατευθυντήρια οδηγία ΔΕΔ-Μ.

Έργα του Έσπεν: 14 έργα κοινού ενδιαφέροντος σε σχέση με το διευρωπαϊκό δίκτυο, τα οποία καθορίστηκαν στο Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Έσπεν το 1993.

Ευρωπαϊκό Σύστημα Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας (ERTMS): Συγκεκριμένη πρωτοβουλία σε ευρωπαϊκό επίπεδο, στόχος της οποίας είναι να συμβάλει στη δημιουργία ενός αδιάλειπτου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος, αντικαθιστώντας τα διάφορα εθνικά συστήματα ελέγχου αμαξοστοιχιών στην Ευρώπη. Αποτελείται από δύο τεχνικές συνιστώσες, το Ευρωπαϊκό Σύστημα Ελέγχου Αμαξοστοιχιών (ETCS) και το Παγκόσμιο Σύστημα Κινητών Επικοινωνιών — Σιδηρόδρομοι (GSM-R).

Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ): Χρηματοδοτικό μέσο σχεδιασμένο για την προαγωγή της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής μεταξύ των περιφερειών της ΕΕ. Οι παρεμβάσεις του ΕΤΠΑ υλοποιούνται, κυρίως, μέσω επιχειρησιακών προγραμμάτων που περιλαμβάνουν μεγάλο αριθμό έργων.

Ευρωπαίοι συντονιστές: Πρόσωπα διορισμένα από την Επιτροπή για τη διευκόλυνση της συντονισμένης υλοποίησης ορισμένων έργων, ιδίως διασυνοριακών έργων ή τμημάτων διασυνοριακών έργων που συγκαταλέγονται μεταξύ των έργων που έχουν χαρακτηριστεί ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος.

Μέσο προενταξιακών διαρθρωτικών πολιτικών (ISPA): Ένα από τα μέσα παροχής συνδρομής στις υποψήφιες χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης, προκειμένου να προετοιμαστούν για προσχώρηση κατά την περίοδο 2000–2006. Στόχος του ήταν να βοηθήσει τις υποψήφιες χώρες να εφαρμόσουν τα περιβαλλοντικά πρότυπα της ΕΕ και να αναβαθμίσουν και να επεκτείνουν τα δίκτυα μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των συνδέσμων με το διευρωπαϊκό δίκτυο. Τα έργα αυτά μετατράπηκαν σε έργα του Ταμείου Συνοχής κατά την προσχώρηση.

Ρυθμιστικός φορέας: Φορέας ανεξάρτητος από κάθε διαχειριστή υποδομής, φορέα χρέωσης, φορέα κατανομής ή αιτούντα. Μια σιδηροδρομική επιχείρηση έχει δικαίωμα προσφυγής στον ρυθμιστικό φορέα.

Σιδηροδρομική επιχείρηση (ΣΕ): Οποιαδήποτε δημόσια ή ιδιωτική επιχείρηση η οποία έχει λάβει άδεια σύμφωνα με την εφαρμοστέα κοινοτική νομοθεσία και της οποίας κύρια δραστηριότητα είναι η παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών εμπορευμάτων ή/και επιβατών.

TGV/HSL/AVE: Trains à Grande Vitesse (αμαξοστοιχίες υψηλής ταχύτητας)/High Speed Line (γραμμή υψηλών ταχυτήτων)/Alta Velocidad Española (ισπανική σιδηροδρομική γραμμή υψηλής ταχύτητας).

ΣΥΝΟΨΗ

I.

Η πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά τους σιδηροδρόμους περιλαμβάνει, αφενός, νομοθετικά μέτρα για τη ρύθμιση του ανοίγματος της ευρωπαϊκής σιδηροδρομικής αγοράς καθώς και μέτρα διαλειτουργικότητας και ασφάλειας και, αφετέρου, συγχρηματοδότηση της ανάπτυξης υποδομών στο πλαίσιο του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) και της πολιτικής συνοχής. Ο έλεγχος του Ελεγκτικού Συνεδρίου επικεντρώθηκε στη συγχρηματοδότηση από την ΕΕ της σιδηροδρομικής υποδομής και εξέτασε την αποτελεσματικότητά της όσον αφορά τη βελτίωση των επιδόσεων των διευρωπαϊκών αξόνων.

II.

Το Συνέδριο κατέληξε στο συμπέρασμα ότι με τη συγχρηματοδότηση της ανάπτυξης σιδηροδρομικής υποδομής η ΕΕ συνέβαλε στην παροχή νέων δυνατοτήτων στις διευρωπαϊκές σιδηροδρομικές μεταφορές. Ωστόσο, θα μπορούσαν να ληφθούν ορισμένα μέτρα για τη βελτιστοποίηση της αξίας των κονδυλίων της ΕΕ:

- Ο καθορισμός των έργων προτεραιότητας, του κύριου μηχανισμού συντονισμού και συγκέντρωσης των χρηματοδοτικών πόρων της ΕΕ, δεν βασίστηκε, έως τώρα, σε ανάλυση των πραγματικών και προβλεπόμενων ροών κυκλοφορίας, οι δε άξονες στους οποίους αντιστοιχούν τα έργα δεν αποτελούν οριστικές περιγραφές των κύριων διευρωπαϊκών σιδηροδρομικών αξόνων.
- Η συγκέντρωση των συγχρηματοδοτήσεων ΔΕΔ-Μ σε διασυνοριακά σημεία βελτιώθηκε, και οι συντονιστές που διορίστηκαν από την Επιτροπή για να διευκολύνουν τα διασυνοριακά και άλλα τμήματα συνέβαλαν θετικά. Ωστόσο, πολλά πρέπει να επιτευχθούν ακόμη στα σημεία αυτά και είναι αναγκαίο να βελτιωθεί η ανάλυση σχετικά με τα σημεία συμφόρησης. Υπήρχαν αδυναμίες στις διαδικασίες έγκρισης των έργων του Ταμείου Συνοχής και υπάρχει περιθώριο βελτίωσης των διαδικασιών επιλογής έργων ΔΕΔ-Μ.
- Τα συγχρηματοδοτούμενα έργα υποδομής παρέδωσαν τη σχεδιασθείσα υποδομή σύμφωνα με τις προδιαγραφές και, μετά την αποπεράτωσή τους, παρήγαγαν νέες και βελτιωμένες δυνατότητες σιδηροδρομικών μεταφορών σε σημαντικά τμήματα των έργων προτεραιότητας. Τεχνικές προδιαγραφές τροποποιήθηκαν λόγω περιστάσεων που εμφανίστηκαν κατά την κατασκευή, οι δε αυξήσεις κόστους ήταν σύνηθες φαινόμενο.
- Επιτεύχθηκαν μετρήσιμες βελτιώσεις σε γραμμές προοριζόμενες για επιβατικές υπηρεσίες υψηλής ταχύτητας, αλλά οι σιδηροδρομικές υπηρεσίες δεν λειτουργούν ακόμη πλήρως στα προβλεπόμενα επίπεδα στις συμβατικές μεικτές και εμπορευματικές γραμμές, των οποίων η χρήση επηρεάζεται από διάφορους παράγοντες, συμπεριλαμβανομένων των δυσχερειών που εμφανίζει το σύστημα στο σιδηροδρομικό δίκτυο, ιδίως σε συνοριακά σημεία.

ΣΥΝΟΨΗ

III.

Το Συνέδριο συνιστά στην Επιτροπή:

- να συνεργαστεί, στη μελλοντική εξέταση του προσδιορισμού των έργων προτεραιότητας, με τα κράτη μέλη και τους σιδηροδρομικούς οργανισμούς ώστε να εντοπιστούν οι διευρωπαϊκοί διάδρομοι για τους οποίους υπάρχει σημαντική πραγματική ή προβλεπόμενη ζήτηση, ενισχύοντας τις γνώσεις σε ευρωπαϊκό επίπεδο και τις αναλυτικές βάσεις, όπου είναι αναγκαίο,
- να αξιοποιήσει τον ρόλο που διαδραμάτισαν έως τώρα οι συντονιστές και να διασφαλίσει ότι οι αποφάσεις σχετικά με τη στοχοθέτηση των κονδυλίων ΔΕΔ-Μ υποστηρίζονται από θεμελιωμένη ανάλυση των σημαντικών σημείων συμφόρησης,
- να διασφαλίσει ότι οι διαδικασίες για την έγκριση των έργων στο πλαίσιο της πολιτικής συνοχής είναι ισχυρές και, επίσης, να βελτιώσει την ποιότητα των αναλύσεων κόστους-οφέλους για τις διαδικασίες επιλογής ΔΕΔ-Μ,
- βασιζόμενη στην προηγούμενη πείρα της, να αναλάβει ηγετικό ρόλο διευκολύνοντας την ανταλλαγή γνώσεων και εμπειριών σχετικά με την ανάπτυξη σιδηροδρομικής υποδομής μεταξύ των φορέων υλοποίησης των έργων, και
- να εξετάσει το ενδεχόμενο να δοθεί μεγαλύτερη έμφαση στη μείωση των πρακτικών δυσχερειών στις διασυνοριακές σιδηροδρομικές μεταφορές, οι οποίες δεν συνδέονται άμεσα με την υποδομή, και να ενθαρρύνει και να διευκολύνει τη συνεργασία μεταξύ των σιδηροδρομικών οργανισμών των κρατών μελών για τον σκοπό αυτό.

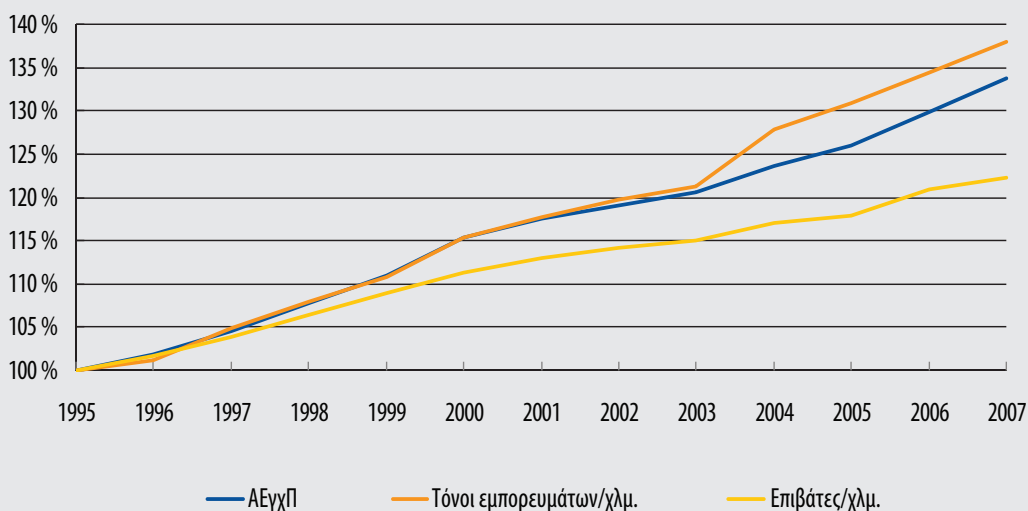
ΕΙΣΑΓΩΓΗ

ΙΣΤΟΡΙΚΟ

1. Τα τελευταία έτη, ο όγκος των μεταφορών στην Ευρωπαϊκή Ένωση αυξήθηκε σημαντικά, η δε αύξηση του όγκου των εμπορευματικών μεταφορών ξεπέρασε την αύξηση του ΑΕγχΠ στο διάστημα από το 1995 έως το 2007 (βλέπε **γράφημα 1**).
2. Η κατάσταση αυτή αναμένεται να συνεχιστεί στο διάστημα έως το 2020. Σύμφωνα με πρόσφατες προβλέψεις, η αύξηση των εμπορευματικών μεταφορών θα αφορά, κυρίως, τις οδικές και θαλάσσιες μεταφορές (βλέπε **γράφημα 2**), ενώ τα επιβατικά αυτοκίνητα θα καλύψουν το μεγαλύτερο μέρος της αύξησης των επιβατικών μεταφορών (βλέπε **γράφημα 3**). Οι σιδηρόδρομοι της Ευρώπης αντιπροσωπεύουν μικρό μόνον μέρος της αναμενόμενης αύξησης· μάλιστα, το σχετικό μερίδιό τους στο σύνολο της αγοράς των μεταφορών προβλέπεται να μειωθεί.

ΓΡΑΦΗΜΑ 1

ΑΥΞΗΣΗ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΕΕ ΤΩΝ 27 (1995-2007)



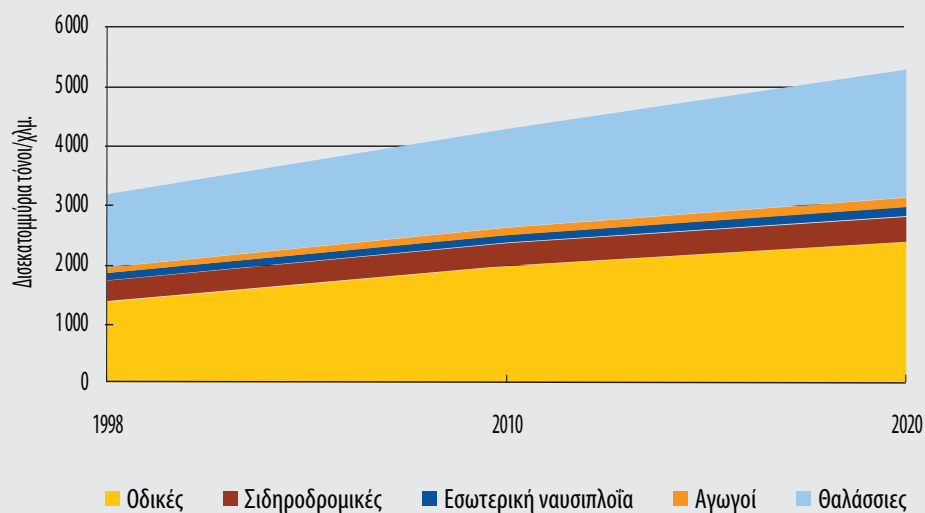
Πηγή: Στατιστικό εγχειρίδιο «Τα στοιχεία της ενέργειας και των μεταφορών στην ΕΕ το 2009», Ευρωπαϊκή Επιτροπή (ΓΔ Ενέργειας και Μεταφορών).

3. Η Επιτροπή εντόπισε τρία σημαντικά προσκόμματα για την ανάπτυξη ενός ισχυρού και ανταγωνιστικού ευρωπαϊκού κλάδου σιδηροδρομικών μεταφορών:

- ο η σιδηροδρομική υποδομή δεν είναι κατάλληλα προσαρμοσμένη για την παροχή διευρωπαϊκών υπηρεσιών, συγκεκριμένα, δεν υπάρχουν σύνδεσμοι μεταξύ των εθνικών σιδηροδρομικών δικτύων (ιδίως σε διασυνοριακά σημεία), υπάρχουν σημεία συμφόρησης σε σημαντικούς άξονες και μεγάλο μέρος των σιδηροδρομικών υποδομών που χρησιμοποιούνται σήμερα στην Ευρώπη είναι ηλικίας αρκετών δεκαετιών (ορισμένες είναι εκατό ετών) και είναι αναγκαίο να αντικατασταθούν ή να αναβαθμιστούν,
- ο το ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο απαρτίζεται από ένα ανομοιόμορφο σύνολο εθνικών σιδηροδρομικών δικτύων που αναπτύχθηκαν στο παρελθόν για να ικανοποιήσουν εθνικές ανάγκες, αναπτύσσοντας το καθένα παρόμοια, αλλά όχι όμοια, εθνικά τεχνικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά και διοικητικές διαδικασίες. Είναι αναγκαίο να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα διαλειτουργικότητας και
- ο ανέκαθεν, οι σιδηροδρομικές υπηρεσίες στην Ευρώπη παρέχονταν μόνον εντός των εθνικών αγορών. Πρέπει να αναδειχθεί μια ανταγωνιστική αγορά διευρωπαϊκών υπηρεσιών.

ΓΡΑΦΗΜΑ 2

ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΑΥΞΗΣΗΣ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΕΕ ΤΩΝ 25 (1998-2020)



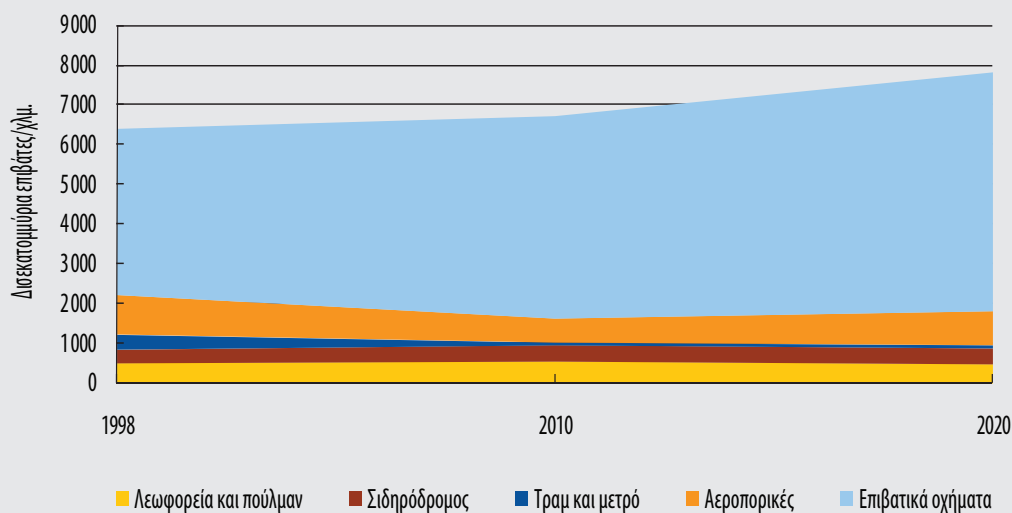
Πηγή: Keep Europe moving — Sustainable mobility for our continent, ΓΔ Ενέργειας και Μεταφορών, παράρτημα II, σ. 35-36.

ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΕ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΟΥΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥΣ

4. Οι παρεμβάσεις της ΕΕ σχετικά με τους σιδηροδρόμους της Ευρώπης περιλαμβάνουν δύο μέσα πολιτικής: αφενός, νομοθετικά μέτρα με στόχο το άνοιγμα της ευρωπαϊκής σιδηροδρομικής αγοράς και την προώθηση της διαλειτουργικότητας (καθώς και τη σιδηροδρομική ασφάλεια και τα δικαιώματα των επιβατών) και, αφετέρου, συγχρηματοδότηση νέας και αναβαθμισμένης σιδηροδρομικής υποδομής (βλέπε **γράφημα 4**). Η συνολική πρόοδος εξαρτάται από τη βέλτιστη αξιοποίηση των συνεργιών μεταξύ των μέσων αυτών. Για παράδειγμα, η νεοκατασκευασθείσα διασυννοριακή σιδηροδρομική υποδομή δεν μπορεί να αξιοποιηθεί πλήρως εάν δεν αναπτυχθεί κατάλληλα η αντίστοιχη αγορά διευρωπαϊκών υπηρεσιών.

ΓΡΑΦΗΜΑ 3

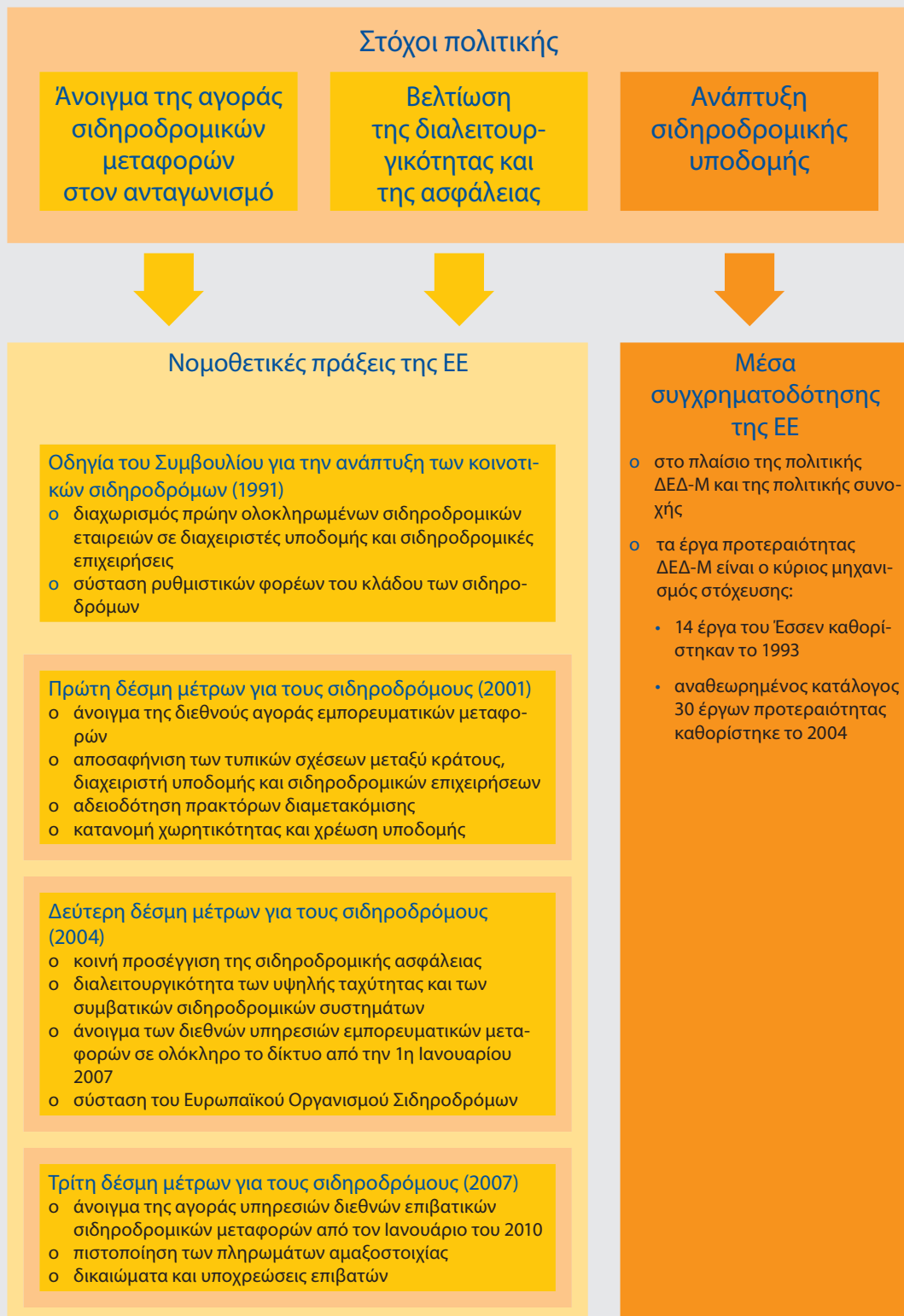
ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΑΥΞΗΣΗΣ ΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΕΕ ΤΩΝ 25 (1998-2020)



Πηγή: Keep Europe moving — Sustainable mobility for our continent, ΓΔ Ενέργειας και Μεταφορών, παράρτημα II, σ. 35-36.

ΓΡΑΦΗΜΑ 4

ΣΤΟΧΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΜΕΣΑ ΤΗΣ ΕΕ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟΥΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥΣ



ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ ΣΕ ΕΠΙΠΕΔΟ ΕΕ

ΑΓΟΡΑ, ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ

5. Το 1991, η νομοθεσία της ΕΕ¹ επέβαλε τον διαχωρισμό των καθετοποιημένων σιδηροδρομικών εταιρειών σε εθνικούς διαχειριστές σιδηροδρομικής υποδομής («ΔΥ») και σιδηροδρομικές επιχειρήσεις («ΣΕ»). Απαίτησε επίσης τη σύσταση εθνικών ρυθμιστικών φορέων για τον κλάδο των σιδηροδρόμων, προκειμένου να εποπτεύουν τη σιδηροδρομική αγορά σε εθνικό επίπεδο.
6. Από το 2001 και εξής, οι οδηγίες της ΕΕ ομαδοποιήθηκαν στις λεγόμενες «δέσμες μέτρων» για τους σιδηροδρόμους, οι οποίες πραγματεύονται πτυχές του ανοίγματος της αγοράς, της διαλειτουργικότητας και της ασφάλειας (βλέπε **γράφημα 4** για σύνοψη των νομοθετικών πράξεων της ΕΕ και **παράρτημα Ι** για λεπτομερή αναφορά σε αυτές), οι οποίες έπρεπε να μεταφερθούν στην εθνική νομοθεσία και να εφαρμόζονται από τα κράτη μέλη.
7. Κοινά τεχνικά πρότυπα επισημοποιήθηκαν σε επίπεδο ΕΕ μέσω τεχνικών προδιαγραφών διαλειτουργικότητας («ΤΠΔ»), οι οποίες περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων, πρότυπα που αφορούν το ευρωπαϊκό σύστημα διαχείρισης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας («ERTMS») (βλέπε **πλαίσιο 1**). Το καθήκον της ανάπτυξης ΤΠΔ ανατέθηκε από την Επιτροπή στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων (βλέπε **παράρτημα ΙΙ** για σύνοψη των δημοσιευμένων ΤΠΔ).

¹ Οδηγία 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 29ης Ιουλίου 1991, για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων (ΕΕ L 237 της 24.8.1991, σ. 25).

ΠΛΑΙΣΙΟ 1

ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ («ERTMS»)

Στόχος του ERTMS είναι να συμβάλει στη δημιουργία ενός αδιάλειπτου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος, αντικαθιστώντας τα διάφορα εθνικά συστήματα ελέγχου αμαξοστοιχιών στην Ευρώπη. Διευκολύνει επίσης τις σιδηροδρομικές μεταφορές υψηλής ταχύτητας, αυξάνει τη μεταφορική ικανότητα των σιδηροδρομικών γραμμών και βελτιώνει την ασφάλεια. Διάφορες αποφάσεις της Επιτροπής, συμπεριλαμβανομένων όσων αφορούν το σχέδιο ανάπτυξης ERTMS², ορίζουν ότι οι νεοκατασκευαζόμενες γραμμές πρέπει να είναι εξοπλισμένες με το ERTMS και ότι ορισμένοι διάδρομοι πρέπει να είναι σχετικά εξοπλισμένοι εντός συγκεκριμένων προθεσμιών. Από τον συνολικό προϋπολογισμό ύψους 8 δισεκατομμυρίων ευρώ για ΔΕΔ-Μ, κατά την περίοδο 2007-2013 διατέθηκαν 500 εκατομμύρια ευρώ για την υποστήριξη της υιοθέτησης του ERTMS από σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και διαχειριστές υποδομής.

² Απόφαση της Επιτροπής 2009/561/ΕΚ, της 22ας Ιουλίου 2009, για τροποποίηση της απόφασης 2006/679/ΕΚ όσον αφορά την εφαρμογή των τεχνικών προδιαγραφών διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση» του διευρωπαϊκού συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος (ΕΕ L 194 της 25.7.2009, σ. 60).

ΔΕΔ-Μ ΚΑΙ ΕΡΓΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ

8. Η Συνθήκη ορίζει ότι η ΕΕ θα προωθήσει τη διασύνδεση και τη λειτουργικότητα των εθνικών δικτύων³. Το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) καθορίζει τους κύριους άξονες μεταφορών μέσω των οποίων διοχετεύθηκε η ευρωπαϊκή χρηματοδοτική στήριξη για τη σιδηροδρομική υποδομή.
9. Ιδιαίτερη σημασία έχουν τα έργα προτεραιότητας τα οποία, αφού επισημάνθηκαν για πρώτη φορά σε συνέχεια του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου του Έσσεν το 1993, καθορίστηκαν προκειμένου να συγκεντρωθούν περαιτέρω οι επενδύσεις της ΕΕ στους σημαντικότερους άξονες. Από το 2004, ο κατάλογος εμπλουτίστηκε και περιλαμβάνει πλέον 30 έργα προτεραιότητας (εκ των οποίων 19 αφορούν τις σιδηροδρομικές μεταφορές), τα οποία έχουν περιληφθεί στις κατευθυντήριες γραμμές ΔΕΔ-Μ⁴. Ο εν λόγω κατάλογος ενημερώθηκε βάσει των συστάσεων ομάδας υψηλού επιπέδου, υπό την προεδρία του πρώην Επιτρόπου Karel Van Miert (βλέπε **γράφημα 5** για συνοπτική περιγραφή των κύριων οροσήμων στην ανάπτυξη του ΔΕΔ-Μ και των έργων προτεραιότητας και **παράρτημα III** για κατάλογο των έργων προτεραιότητας). Στο **πλαίσιο 2** παρουσιάζονται οι πηγές χρηματοδότησης των έργων προτεραιότητας.
10. Το 2009, η Επιτροπή άρχισε ευρεία επανεξέταση της πολιτικής ΔΕΔ-Μ, στο πλαίσιο της οποίας εξετάστηκαν μελλοντικές πολιτικές και οικονομικές προκλήσεις, όπως η επίτευξη των στόχων που σχετίζονται με την αλλαγή του κλίματος, η περαιτέρω οικονομική ανάπτυξη, η οικονομική και κοινωνική συνοχή καθώς και η ενίσχυση του διεθνούς ρόλου της Ευρώπης⁵. Η Επιτροπή πρότεινε εναλλακτικές δυνατότητες για τη μελλοντική ανάπτυξη των ΔΕΔ-Μ με στόχο την κατάρτιση μιας σημαντικής νομοθετικής πρότασης, συμπεριλαμβανομένης της αναθεώρησης των κατευθυντήριων γραμμών ΔΕΔ-Μ.

³ Συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (1992), άρθρο 154. Διευρωπαϊκά δίκτυα υπάρχουν στους τομείς των μεταφορών, των τηλεπικοινωνιών και της ενέργειας.

⁴ Απόφαση αριθ. 884/2004/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, για την τροποποίηση της απόφασης αριθ. 1692/96/ΕΚ περί των κοινοτικών προσανατολισμών για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (ΕΕ L 167 της 30.4.2004, σ. 1).

⁵ Πράσινη Βίβλος, Αναθεώρηση της πολιτικής για το ΔΕΔ-Μ: Προς καλύτερα ενοποιημένο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών στην υπηρεσία της κοινής πολιτικής μεταφορών (COM(2009) 44 τελικό της 4ης Φεβρουαρίου 2009).

ΠΛΑΙΣΙΟ 2

ΠΗΓΕΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ

Σύμφωνα με πρόσφατες εκτιμήσεις, έως το 2007 είχαν ήδη επενδυθεί 126,35 δισεκατομμύρια ευρώ στα έργα προτεραιότητας, 154 δισεκατομμύρια ευρώ επρόκειτο να επενδυθούν στο διάστημα 2007-2013, και άλλα 119 δισεκατομμύρια ευρώ πρόκειται να επενδυθούν στη συνέχεια. Οι εθνικοί προϋπολογισμοί των κρατών μελών αντιστοιχούν στο 66 % των συνολικών ποσών που επενδύθηκαν στα έργα προτεραιότητας από το 1996 έως το 2013 (βλέπε **πίνακα 1**).

ΓΡΑΦΗΜΑ 5

ΟΡΟΣΗΜΑ ΣΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΔΕΔ-Μ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ

1994 Ομάδα εκπροσώπων των αρχηγών κρατών και κυβερνήσεων πρότεινε έναν κατάλογο 14 «έργων ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος» (εκ των οποίων 10 αφορούσαν σιδηροδρομική υποδομή). Τα λεγόμενα «έργα του Έσσεν» περιλήφθηκαν στις πρώτες επίσημες κατευθυντήριες γραμμές ΔΕΔ-Μ.

2001 Η Επιτροπή εξέδωσε Λευκή Βίβλο σχετικά με την ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών έως το 2010, επισημαίνοντας ιδιαίτερα την αναγκαιότητα ανασυγκρότησης των σιδηροδρόμων.

2004 Βάσει προτάσεων των κρατών μελών και των υπό ένταξη χωρών, μια ομάδα υψηλού επιπέδου συνέστησε έργα ΔΕΔ-Μ κοινού ενδιαφέροντος έως το 2020. Το Συμβούλιο συμφώνησε τελικά επισήμως σε 30 έργα προτεραιότητας (εκ των οποίων 19 αφορούσαν σιδηροδρομική υποδομή)

2005 Η αναθεωρημένη στρατηγική της Λισσαβώνας έδωσε έμφαση στη σημασία της υποδομής μεταφορών για τη στρατηγική ανάπτυξη της Ευρώπης, τονίζοντας την αναγκαιότητα να ληφθούν με αποτελεσματικό τρόπο υπόψη οι αυξανόμενες παγκόσμιες και ενδοευρωπαϊκές εμπορικές ροές, να εξεταστούν οι περιβαλλοντικοί προβληματισμοί και να υποστηριχθεί η κοινωνική και οικονομική ανάπτυξη.

2006 Θέση σε ισχύ των επικαιροποιημένων κατευθυντήριων γραμμών ΔΕΔ-Μ, οι οποίες θέσπισαν τη δυνατότητα συγχρηματοδότησης κατά 30 % για τα διασυνοριακά σημεία και προέβλεπαν τον διορισμό συντονιστών.

2009 Η Επιτροπή διεξήγαγε επίσημη διαβούλευση με τους ενδιαφερομένους σχετικά με τη βάση ενός καλύτερα ολοκληρωμένου ΔΕΔ-Μ και την ενδεχόμενη μελλοντική φύση των έργων προτεραιότητας. Μεταξύ των κυριότερων θεμάτων συζήτησης συγκαταλέγονταν ο καθορισμός των βασικών δικτύων και η ανάπτυξη ευφών συστημάτων μεταφορών.

2010 Η Επιτροπή πρόκειται να δημοσιεύσει Λευκή Βίβλο σχετικά με το ΔΕΔ-Μ.

ΣΥΓΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΕ

11. Οι πηγές χρηματοδότησης των 30 έργων προτεραιότητας (εκτός του Galileo), συμπεριλαμβανομένων των σιδηροδρομικών μεταφορών, συνοψίζονται στον **πίνακα 1**⁶.
12. Τα τμήματα σιδηροδρομικής υποδομής που συγχρηματοδοτούνται από την ΕΕ στο πλαίσιο του ΔΕΔ-Μ και της πολιτικής συνοχής βασίζονται σε εθνικές προτάσεις και υλοποιούνται από εθνικές αρχές. Οι διαδικασίες ανάθεσης και επιλογής για το ΔΕΔ-Μ και την πολιτική συνοχής που εφαρμόζει η Επιτροπή διαφέρουν.

⁶ Άρθρο 17 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 680/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2007, για καθορισμό των γενικών κανόνων για τη χορήγηση κοινοτικής οικονομικής συνδρομής στον τομέα των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών και ενέργειας (ΕΕ L 162 της 22.6.2007, σ. 1). Η Επιτροπή υποχρεούται να υποβάλει έκθεση σχετικά με τις δραστηριότητες ΔΕΔ-Μ κάθε δύο έτη. Ο έλεγχος αποκάλυψε ότι, μολονότι περιγράφει γενικώς ορθά την παρούσα κατάσταση, η έκθεση της Επιτροπής του Μαΐου του 2008 περιείχε ανακρίβειες στα αριθμητικά στοιχεία που παρουσιάζονται όσον αφορά ιστορικές επενδύσεις.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1

ΠΗΓΕΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΓΙΑ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΣΤΑ 30 ΕΡΓΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ (ΕΚΤΟΣ ΤΟΥ GALILEO), 1996-2013

(δισεκατομμύρια ευρώ)		1996-1999 ΕΕ των 15	2000-2006 ΕΕ των 27	2007-2013 ΕΕ των 27	Σύνολα	%
Επιχορηγήσεις της ΕΕ	ΔΕΔ-Μ	1,35	2,80	5,40	9,55	3 %
	Ταμείο Συνοχής	3,83	7,00	12,30	23,13	8 %
	ΕΤΠΑ	1,46	4,81	4,70	10,97	4 %
ΕΤΕπ		9,78	16,10	25,00	50,88	18 %
Άλλες πηγές (εθνικές)		16,23	63,00	106,60	185,83	66 %
Σύνολο επενδύσεων σε έργα προτεραιότητας ΔΕΔ-Μ		32,65	93,70	154,00	280,35	100 %

Το Συνέδριο επισήμανε τη διαφορά στις συνολικές επενδύσεις κατά την περίοδο 2007-2013 (154 δισεκατομμύρια ευρώ) σε σχέση με το ποσό των 151 δισεκατομμυρίων ευρώ που αναφέρεται στην έκθεση προόδου των έργων προτεραιότητας ΔΕΔ-Μ.

Πηγή: «TEN-T fundig in figures», δικτυακός τόπος ΓΔ Ενέργειας και Μεταφορών (http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/funding/doc/funding_figs.pdf).

- 13.** Στο πλαίσιο της πολιτικής ΔΕΔ-Μ, η ΕΕ συγχρηματοδοτεί μελέτες και εργασίες (βλέπε **πίνακα 2** για τα μέγιστα ποσοστά συγχρηματοδότησης). Τα συγχρηματοδοτούμενα έργα, όσον αφορά τις εργασίες, έχουν συνήθως ως αντικείμενο την κατασκευή ορισμένων μερών ή τεχνικών στοιχείων ενός τμήματος των έργων προτεραιότητας. Τα έργα επιλέγονται σε ανταγωνιστική βάση κατόπιν αξιολόγησης των προτάσεων που υποβάλλουν οι αρχές των κρατών μελών. Οι διαδικασίες αξιολόγησης των προτάσεων καταλήγουν στην κατάταξη των έργων και η συγχρηματοδότηση της ΕΕ διατίθεται στα έργα που έχουν αξιολογηθεί ως βέλτιστα. Η ΓΔ Κινητικότητα και Μεταφορών είναι αρμόδια για την πολιτική ΔΕΔ-Μ. Η οργάνωση της διαδικασίας αξιολόγησης είναι ένα από τα καθήκοντα που ανατέθηκαν πρόσφατα στον εκτελεστικό οργανισμό ΔΕΔ-Μ.
- 14.** Βάσει της πολιτικής συνοχής, συγχρηματοδότηση από την ΕΕ είναι διαθέσιμη για τα κράτη μέλη που πληρούν τις προϋποθέσεις του Ταμείου Συνοχής⁷ και του ΕΤΠΑ (βλέπε **πίνακα 2** για τα μέγιστα ποσοστά συγχρηματοδότησης). Η ΓΔ Περιφερειακής Πολιτικής είναι αρμόδια για την πολιτική συνοχής. Η συγχρηματοδότηση έργων στο πλαίσιο του Ταμείου Συνοχής⁸ καθώς και η συγχρηματοδότηση για τα μεγάλα έργα στο πλαίσιο του ΕΤΠΑ⁹ απαιτούσε έγκριση από την Επιτροπή, σύμφωνα με συγκεκριμένους κανόνες που ισχύουν για κάθε ταμείο. Οι διαδικασίες έγκρισης της Επιτροπής περιλαμβάνουν τον έλεγχο της συνάφειας των προτεινόμενων έργων με τις εθνικές και τις περιφερειακές στρατηγικές και την εξέταση της συνολικής σκοπιμότητας και του βαθμού προετοιμασίας τους. Οι κανονισμοί του Ταμείου Συνοχής ορίζουν ότι πρέπει να διατεθεί χρηματοδότηση για μεταφορές στο ΔΕΔ-Μ, και ειδικότερα στα έργα προτεραιότητας¹⁰.

⁷ Έως το 2004, χρηματοδότηση ήταν επίσης διαθέσιμη για τις υποψήφιες χώρες στο πλαίσιο του ISPA. Τα έργα μετατράπηκαν σε έργα του Ταμείου Συνοχής μετά την προσχώρηση.

⁸ Από το 2007, τα έργα κόστους κάτω των 50 εκατομμυρίων ευρώ που υποβάλλονται για συγχρηματοδότηση στο πλαίσιο του Ταμείου Συνοχής δεν απαιτούν την έγκριση της Επιτροπής.

⁹ Η έννοια των «μεγάλων έργων» καθορίζεται, κυρίως, βάσει του όγκου της χρηματοδότησης για τα έργα. Ο ορισμός περιλαμβάνει έργα «των οποίων το συνολικό κόστος που λαμβάνεται υπόψη για τον καθορισμό του ύψους της συμμετοχής των ταμείων υπερβαίνει τα 50 εκατομμύρια ευρώ» (άρθρο 25 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1260/1999 του Συμβουλίου (ΕΕ L 161 της 26.6.1999, σ. 1) και άρθρο 39 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1083/2006 του Συμβουλίου (ΕΕ L 210 της 31.7.2006, σ. 25) όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 539/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 158 της 24.6.2010, σ. 1). Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με το θέμα αυτό, βλέπε την ειδική έκθεση αριθ. 1/2008 σχετικά με τις διαδικασίες εξέτασης και αξιολόγησης των μεγάλων επενδυτικών έργων για τις περιόδους προγραμματισμού 1994-1999 και 2000-2006.

¹⁰ Το άρθρο 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1164/94 του Συμβουλίου (ΕΕ L 130 της 25.5.1994, σ. 1), το άρθρο 3, παράγραφος 1, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1264/1999 (ΕΕ L 161 της 26.6.1999, σ. 57) και το άρθρο 2, παράγραφος 1, στοιχείο α), του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1084/2006 (ΕΕ L 210 της 31.7.2006, σ. 79) ορίζουν ότι δαπάνες για τις μεταφορές στο πλαίσιο του Ταμείου Συνοχής διατίθενται σε έργα ΔΕΔ-Μ και ιδίως σε έργα προτεραιότητας κοινού ενδιαφέροντος, όπως καθορίστηκαν στις κατευθυντήριες γραμμές ΔΕΔ-Μ το 2004.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2

**ΜΕΓΙΣΤΑ ΠΟΣΟΣΤΑ ΣΥΓΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΒΑΣΕΙ ΤΟΥ ΔΕΔ-Μ
ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΣΥΝΟΧΗΣ (2000-2013)¹**

		2000-2006	2007-2013
ΔΕΔ-Μ	Μελέτες	50 %	50 %
	ERTMS παρατρόχιο/εποχούμενο υλικό	10 %	50 %
	Διασυνοριακά τμήματα έργων προτεραιότητας	10 % (20 % από το 2004)	30 %
	Άλλα τμήματα έργων προτεραιότητας	10 % (20 % για σημεία συμμόρφωσης)	20 %
Πολιτική συνοχής	Ταμείο Συνοχής	85 %	85 %
	ΕΤΠΑ	75 %	75 % (80 % για κράτη μέλη που πληρούν τις προϋποθέσεις του Ταμείου Συνοχής)
	ISPA (έως το 2004)	75 %	—

¹ Τα ποσοστά συγχρηματοδότησης εφαρμόζονται μόνον στα έξοδα του έργου τα οποία θεωρούνται επιλέξιμα βάσει των κανόνων που διέπουν τη στήριξη της ΕΕ.

ΕΜΒΕΛΕΙΑ ΚΑΙ ΤΡΟΠΟΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ ΤΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

15. Ο έλεγχος επικεντρώθηκε στη συγχρηματοτότηση από την ΕΕ της σιδηροδρομικής υποδομής και εξέτασε την αποτελεσματικότητά της όσον αφορά τη βελτίωση των επιδόσεων των διευρωπαϊκών αξόνων. Κατά τη διενέργεια του ελέγχου, το Συνέδριο επικεντρώθηκε σε τέσσερις κύριους τομείς κινδύνου, συγκεκριμένα:

- ο κατά πόσο τα έργα προτεραιότητας υπήρξαν αποτελεσματικά ως μηχανισμός συγκέντρωσης των κονδυλίων της ΕΕ στους κύριους διευρωπαϊκούς άξονες, ιδίως στον βαθμό που καθορίστηκαν σύμφωνα με αποδεδειγμένες ανάγκες όσον αφορά τις υφιστάμενες και τις προβλεπόμενες σιδηροδρομικές υπηρεσίες,
- ο κατά πόσο η χρηματοδοτική στήριξη στο πλαίσιο του ΔΕΔ-Μ και της πολιτικής συνοχής αποτέλεσε αντικείμενο αποτελεσματικής στόχευσης σε περιοχές προτεραιότητας, και τον βαθμό στον οποίο αυτό υποστηρίζεται από ισχυρές διαδικασίες επιλογής και έγκρισης,
- ο κατά πόσο τμήματα υποδομής που συγχρηματοδοτήθηκαν από την ΕΕ κατασκευάστηκαν σύμφωνα με τις προδιαγραφές και, στη συνέχεια, κατά πόσο ήταν έτοιμα για εκμετάλλευση χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση και
- ο κατά πόσο τα τμήματα υποδομής που συγχρηματοδοτήθηκαν από την ΕΕ αξιοποιήθηκαν σύμφωνα με τις προσδοκίες, μεταξύ άλλων στο πλαίσιο του διευρωπαϊκού άξονα στον οποίο βρίσκονται.

Φωτογραφία 2 – Εμπορευματική αμαξοστοιχία στο Μόναχο έτοιμη για αναχώρηση για Βερόνα μέσω του σταθμού Brennersee



© Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο, Φεβρουάριος 2009.

- 16.** Για τη διενέργεια του ελέγχου, το Συνέδριο ανέλυσε δείγμα 21 συγκεκριμένων τμημάτων που συγχρηματοδοτήθηκαν από την ΕΕ κατά την περίοδο 2000-2006 (14 που χρηματοδοτήθηκαν πρωτίστως από το χρηματοδοτικό μέσο ΔΕΔ-Μ και επτά που χρηματοδοτήθηκαν, κυρίως, από την πολιτική συνοχής). Τα εν λόγω τμήματα σχετίζονται με οκτώ από τα έργα προτεραιότητας που καθορίζονται στις κατευθυντήριες οδηγίες ΔΕΔ-Μ. Συνολικά, το δείγμα αφορά επενδύσεις της ΕΕ ύψους 8 683 εκατομμυρίων ευρώ, οι οποίες αντιστοιχούν στο 77 % του συνόλου των συγχρηματοδοτούμενων επενδύσεων της ΕΕ στα οκτώ έργα προτεραιότητας του δείγματος, και στο 36 % των επενδύσεων από όλες τις πηγές για αυτά (βλέπε **παράρτημα IV** για περισσότερα στοιχεία για το δείγμα και **πλαίσιο 3** για τον ορισμό των όρων που χρησιμοποιούνται στην έκθεση).
- 17.** Οι εργασίες του ελέγχου επιτόπου διενεργήθηκαν από τον Οκτώβριο του 2008 έως τον Μάιο του 2009¹¹, η δε συλλογή αποδεικτικών στοιχείων για τον έλεγχο πραγματοποιήθηκε μέσω συνεντεύξεων με υπαλλήλους των κρατών μελών, με τους φορείς υλοποίησης των έργων και ενδιαφερομένους του κλάδου των σιδηροδρόμων, εξέτασης των εγγράφων που τηρεί η Επιτροπή, τεχνικών ερωτηματολογίων που συμπλήρωσαν οργανισμοί των κρατών μελών και επισκέψεων επιτόπου στα κράτη μέλη. Δεδομένα σχετικά με τις επιδόσεις των μεταφορών παρασχέθηκαν από εθνικούς διαχειριστές υποδομής.
- 18.** Ο έλεγχος δεν αξιολόγησε τους μηχανισμούς οικονομικής ή τεχνικής εποπτείας που έχουν θεσπιστεί στα κράτη μέλη.

¹¹ Την ελεγκτική ομάδα συνέδραμε, κατά την εκτέλεση των εργασιών του ελέγχου επιτόπου, ανεξάρτητος εμπειρογνώμονας του κλάδου των σιδηροδρόμων.

ΠΛΑΙΣΙΟ 3

ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΟΡΩΝ ΠΟΥ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΣΤΗΝ ΕΚΘΕΣΗ

Σιδηροδρομικός άξονας είναι μια σιδηροδρομική γραμμή (ή συλλογή σιδηροδρομικών γραμμών), η οποία εκτείνεται σε μεγάλη απόσταση και παρέχει συνδέσεις μεταξύ αρκετών σημαντικών εμπορικών ή/και βιομηχανικών σημείων στην πορεία της. Οι **διευρωπαϊκοί σιδηροδρομικοί άξονες** εκτείνονται σε περισσότερα του ενός κράτη μέλη.

Ως **έργο προτεραιότητας** νοείται μια ομάδα **τμημάτων**, καθένα εκ των οποίων σχετίζεται με συνδέσεις μεταξύ συγκεκριμένων εμπορικών ή/και βιομηχανικών σημείων που προσδιορίστηκαν επισήμως ως «έργα κοινού ενδιαφέροντος» στη νομοθεσία της ΕΕ το 2004 (απόφαση αριθ. 884/2004/ΕΚ — βλέπε **γράφημα 5**). Παρότι αναφέρονται ενίοτε ως άξονες, οι εν λόγω ομάδες τμημάτων έργων προτεραιότητας δεν συνδέονται μεταξύ τους σε όλες τις περιπτώσεις.

Ένα συγχρηματοδοτούμενο **έργο** αφορά εξοπλισμό ή υποδομή που βρίσκεται σε σιδηροδρομικό τμήμα το οποίο είναι μέρος ενός έργου προτεραιότητας και για το οποίο έχει εγκριθεί επιχορήγηση από την ΕΕ.

Για παράδειγμα, το έργο προτεραιότητας αριθ. 1 αφορά τον σιδηροδρομικό άξονα Βερολίνο-Βερόνα/Μιλάνο-Μπολόνια-Νάπολη-Μεσίνα-Παλέρμο. Για το συγκεκριμένο έργο προτεραιότητας, το Συνέδριο εξέτασε συγχρηματοδοτούμενα από την ΕΕ έργα που σχετίζονται με τα τμήματα στον κεντρικό σταθμό του Βερολίνου, Nuremberg-Ingolstadt, Kufstein-Innsbruck, βασική σήραγγα Brenner, Μπολόνια-Φλωρεντία, Ρώμη-Νάπολη και Μεσίνα Patti.

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΑΠΟΔΕΔΕΙΓΜΕΝΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΙΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΕΣ ΚΑΙ ΤΙΣ ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΕΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ

19. Λαμβάνοντας υπόψη τη σημασία των έργων προτεραιότητας ως μηχανισμού συντονισμού και συγκέντρωσης των κοινοτικών χρηματοδοτικών πόρων, είναι σημαντικό ο καθορισμός τους να τεκμηριώνεται με ανάλυση των αποδεδειγμένων αναγκών όσον αφορά τις υφιστάμενες και τις προβλεπόμενες σιδηροδρομικές υπηρεσίες.
20. Το Συνέδριο αξιολόγησε την εγκυρότητα της διαδικασίας βάσει της οποίας καθορίστηκε το 2004 ο κατάλογος των έργων προτεραιότητας.

ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ ΣΤΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΥ ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΤΟ 2004

21. Εκατό προτάσεις για συγκεκριμένα έργα και τμήματα υποβλήθηκαν από υφιστάμενα και μελλοντικά κράτη μέλη σε μια ομάδα υψηλού επιπέδου, η οποία συστάθηκε το 2003¹². Οι προτάσεις αξιολογήθηκαν, καταρχάς, σε σχέση με τα κριτήρια προεπιλογής και, έπειτα, σε σχέση με ένα σύνολο κριτηρίων αξιολόγησης που καθόρισε η ομάδα. Οι συστάσεις της ομάδας έλαβαν τη μορφή τεσσάρων καταλόγων έργων προτεραιότητας, τα οποία περιελάμβαναν 14 έργα υπό ολοκλήρωση (κυρίως τα έργα του Έσσεν), 18 έργα τα οποία θα δρομολογούνταν πριν από το 2010, τέσσερα πιο μακροπρόθεσμα έργα, και 15 άλλα σημαντικά έργα για την εδαφική συνοχή. Οι συστάσεις αυτές αποτέλεσαν τη βάση των διαβουλεύσεων του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου για τον καθορισμό ενός καταλόγου 30 έργων προτεραιότητας (εκ των οποίων 19 αφορούσαν τους σιδηροδρόμους) που περιλαμβάνονταν στις κατευθυντήριες γραμμές ΔΕΔ-Μ το 2004. Η ανάλυση του Ελεγκτικού Συνεδρίου αποκάλυψε σημαντικές αδυναμίες στην εφαρμογή των κριτηρίων προεπιλογής και αξιολόγησης που καθόρισε η ομάδα:
 - ο λόγω έλλειψης σαφούς αντίληψης του τι αποτελούσε μείζονα ευρωπαϊκό άξονα, οι αξιολογητές ανέφεραν ότι δυσκολεύτηκαν να αξιολογήσουν με συνεκτικό τρόπο τα πλεονεκτήματα της θέσης των προτεινόμενων τμημάτων,

¹² Η ομάδα απαρτιζόταν από έναν εκπρόσωπο από κάθε κράτος μέλος, έναν παρατηρητή από κάθε υποψήφια χώρα και έναν παρατηρητή από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων. Πρόεδρός της ήταν ο πρώην επίτροπος Karel van Miert.

- οι διαφορές στην ποσότητα και η έλλειψη συνάφειας στις αναλύσεις που παρουσιάστηκαν για την υποστήριξη της οικονομικής βιωσιμότητας και των κοινωνικοοικονομικών οφελών των προτεινόμενων τμημάτων είχαν ως αποτέλεσμα να δυσκολευτούν οι αξιολογητές να συγκρίνουν τα πλεονεκτήματα των προτεινόμενων έργων· και
- οι προτάσεις έργων δεν παρείχαν επαρκείς και συναφείς πληροφορίες σχετικά με την προσδοκώμενη ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία των έργων, ιδίως όσον αφορά τον όγκο της αναμενόμενης διευρωπαϊκής κυκλοφορίας.

¹³ Έκθεση της ομάδας υψηλού επιπέδου για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών, 23 Ιουνίου 2003, σ. 49.

ΤΑ ΕΡΓΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΔΕΝ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΝΟΝΤΑΙ ΣΤΙΣ ΟΡΙΣΤΙΚΕΣ ΠΕΡΙΓΡΑΦΕΣ ΤΩΝ ΚΥΡΙΩΝ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΑΞΟΝΩΝ

22. Παρότι μπορεί να υπάρχουν σημαντικές ομοιότητες μεταξύ των έργων προτεραιότητας και των κύριων διευρωπαϊκών σιδηροδρομικών αξόνων όπως καθορίζονται από τον κλάδο, τα έργα προτεραιότητας αυτά καθεαυτά δεν μπορούν να θεωρηθούν ως ακριβείς περιγραφές των εν λόγω αξόνων. Οι ακόλουθες παρατηρήσεις επιβεβαιώνουν την άποψη αυτή:

- Πρώτον, οι εργασίες της ομάδας υψηλού επιπέδου δεν είχαν ως αφετηρία ανάλυση των υφιστάμενων και των αναμενόμενων ροών κυκλοφορίας στους κύριους άξονες και η ομάδα σημείωσε την αδυναμία αυτή στην έκθεσή της: «Η ομάδα δεν είχε τον χρόνο να προσδιορίσει τους εν λόγω κύριους άξονες... [και] ...Τα έργα προτεραιότητας καθιστούν δυνατή τη διαμόρφωση μιας πρώτης ιδέας της πιθανής χαρτογράφησης αυτών των αξόνων»¹³.

ΠΛΑΙΣΙΟ 4

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ ERTMS ΠΟΥ ΔΕΝ ΣΥΜΠΙΠΤΟΥΝ ΜΕ ΕΡΓΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ

Ο διάδρομος B του ERTMS, που διασχίζει τη Γερμανία από Βορρά προς Νότο, δεν συμπίπτει με το έργο προτεραιότητας μεταξύ Ανόβερου και Μονάχου,

ο διάδρομος D του ERTMS μεταξύ Βαρκελώνης και Βαλένθια συμπίπτει μόνον εν μέρει με ένα έργο προτεραιότητας,

ο διάδρομος F του ERTMS, που διασχίζει τη Γερμανία και την Πολωνία από ανατολικά προς δυτικά, δεν συμπίπτει με κανένα έργο προτεραιότητας. Οι πολωνικές αρχές έδωσαν μεγαλύτερη έμφαση στον συγκεκριμένο άξονα από ανατολικά προς δυτικά, επενδύοντας 528 εκατομμύρια ευρώ σε αυτόν έως τώρα, σε σύγκριση με το ποσό των 449 εκατομμυρίων ευρώ που επενδύθηκε στο έργο προτεραιότητας αριθ. 23 Βορρά-Νότου.

- ο Δεύτερον, σε μια επακόλουθη προσπάθεια προσδιορισμού διευρωπαϊκών σιδηροδρομικών διαδρόμων στους οποίους θα έπρεπε να εφαρμοστεί κατά προτεραιότητα το ERTMS (υποστηριζόμενη από τον Karel Vinck, συντονιστή που διόρισε η Επιτροπή (βλέπε σημείο 26)), επιτεύχθηκε ευρεία συναίνεση στον κλάδο των σιδηροδρόμων και εγκρίθηκαν έξι τέτοιοι διάδρομοι το 2008¹⁴. Παρατηρείται ότι δεν συμπίπτουν πλήρως και οι έξι αυτοί διάδρομοι που συμφωνήθηκαν από τον κλάδο με τις διαδρομές των έργων προτεραιότητας (βλέπε **πλαίσιο 4**).
- ο Τρίτον, στα έργα προτεραιότητας δεν περιλαμβάνονται συνδέσεις με ορισμένους σημαντικούς θαλάσσιους λιμένες, συμπεριλαμβανομένων της Μασσαλίας, του Rostock, του Bremerhaven και της Χάβρης. Άλλοι σημαντικοί λιμένες, όπως ο Gioia Tauro, βρίσκονται κοντά σε τμήμα έργου προτεραιότητας, αλλά οι συνδέσεις με αυτό δεν περιλαμβάνονται στα έργα προτεραιότητας.
- ο Τέλος, τα έργα προτεραιότητας δεν συμπίπτουν πάντοτε με τους διευρωπαϊκούς άξονες που καθόρισαν οι οργανώσεις του κλάδου.

23. Οι αδυναμίες αυτές συνεπάγονται ότι οι βελτιώσεις στον καθορισμό των έργων προτεραιότητας θα μπορούσαν να ενισχύσουν περαιτέρω τον συντονισμό και τη συγκέντρωση των χρηματοδοτικών πόρων της ΕΕ.

24. Η ομάδα υψηλού επιπέδου, στην έκθεσή της που συνέταξε το 2003, κάλεσε την Επιτροπή να βελτιώσει την ανάλυση των διευρωπαϊκών ροών κυκλοφορίας, ώστε οι μελλοντικές αναθεωρήσεις του καταλόγου των έργων προτεραιότητας να μπορούν να βασιστούν σε αυτήν¹⁵. Το 2009, η Επιτροπή άρχισε διάλογο σχετικά με το μέλλον της πολιτικής διευρωπαϊκών μεταφορών, αναγνωρίζοντας την αναγκαιότητα τελειοποίησης των εννοιών στις οποίες βασίζεται το διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο, και υπέδειξε ότι απαιτείται σαφέστερος προβληματισμός για τον καθορισμό των επενδυτικών προτεραιοτήτων¹⁶. Η Επιτροπή εισηγήθηκε επίσης ότι η ανάπτυξη των διευρωπαϊκών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών θα μπορούσε να ωφεληθεί από τον καθορισμό ειδικών διαδρόμων βάσει επιχειρησιακών προγραμμάτων¹⁷.

¹⁴ Μνημόνιο συνεννόησης μεταξύ της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και των ευρωπαϊκών σιδηροδρομικών οργανώσεων (CER, UIC, UNIFE, EIM, GSM-R Industry Group, ERFA) σχετικά με την ενίσχυση της συνεργασίας για την επίτευξη της εφαρμογής του ERTMS, Ιούλιος 2008.

¹⁵ «Έκθεση της ομάδας υψηλού επιπέδου για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών», ενότητα 6.4.3, παράγραφος 11, 27 Ιουνίου 2003, Βρυξέλλες.

¹⁶ Ανακοίνωση της Επιτροπής «Αειφόρο μέλλον για τις μεταφορές: προς ένα ενοποιημένο, καθοδηγούμενο από την τεχνολογία και εύχρηστο σύστημα μεταφορών» (COM(2009) 279 τελικό της 17ης Ιουνίου 2009), Βρυξέλλες.

¹⁷ «Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με το ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο για ανταγωνιστικές εμπορευματικές μεταφορές» (COM(2008) 852 τελικό της 11ης Δεκεμβρίου 2008), Βρυξέλλες.

ΣΤΟΧΟΘΕΤΗΣΗ, ΕΠΙΛΟΓΗ ΚΑΙ ΕΓΚΡΙΣΗ ΤΗΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΗΣ ΣΤΗΡΙΞΗΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΕ

25. Η στοχοθέτηση των επενδύσεων της ΕΕ είναι σημαντική δεδομένου ότι:

- ο οι χρηματοδοτικές ανάγκες των έργων προτεραιότητας είναι σημαντικές και η χρηματοδότηση από όλες τις πηγές είναι λιγιστή και
- ο τα έργα προτεραιότητας έχουν διευρωπαϊκή διάσταση, η οποία μπορεί να υπερβαίνει τα εθνικά συμφέροντα.

26. Η νομοθεσία της ΕΕ προσδιορίζει ως βασικές προτεραιότητες για το διευρωπαϊκό δίκτυο την εξάλειψη των σημείων συμφόρησης και τη συμπλήρωση των κρίκων που απουσιάζουν (ιδίως διασυνοριακών τμημάτων)¹⁸. Σε ειδική έκθεση που δημοσιεύθηκε το 2005, το Συνέδριο παρατήρησε ότι «η χρηματοδοτική ενίσχυση για τα σχέδια ΔΕΔ-Μ χορηγείται κατά τρόπο υπερβολικά κατακερματισμένο και δεν εστιάζεται αρκετά σε διασυνοριακά σχέδια (ή τμήματα σχεδίων). Ως τέτοια, τα σχέδια ΔΕΔ-Μ δεν μπορούν να επιτύχουν, στον μέγιστο δυνατό βαθμό, την ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία τους»¹⁹. Από τη διατύπωση των παρατηρήσεων αυτών, έχουν επέλθει σημαντικές αλλαγές:

- ο επικαιροποιήθηκε ο κανονισμός ΔΕΔ-Μ, θεσπίζοντας, μεταξύ άλλων, τη δυνατότητα επιχορηγήσεων ΔΕΔ-Μ για διασυνοριακά τμήματα έως μέγιστο ποσοστό 30 % των επιλέξιμων εξόδων και
- ο τον Ιούλιο του 2005, η Επιτροπή διόρισε έξι συντονιστές²⁰ «για να διευκολυνθεί η συντονισμένη υλοποίηση ορισμένων έργων, ιδίως διασυνοριακών έργων ή τμημάτων διασυνοριακών έργων»²¹ (βλέπε **παράρτημα V**).

27. Στην παρούσα έκθεση, το Συνέδριο επιβεβαίωσε τις εξελίξεις αυτές και ειδικότερα εξέτασε:

- ο τη συγκέντρωση των συγχρηματοδοτήσεων ΔΕΔ-Μ σε διασυνοριακά τμήματα και την πρόοδο που έχει σημειωθεί στο σημείο αυτό έως τώρα στα έργα προτεραιότητας του δείγματος,
- ο τον ρόλο που διαδραμάτισαν οι συντονιστές που διόρισε η Επιτροπή,

¹⁸ Βλέπε απόφαση αριθ. 884/2004/ΕΚ και κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 680/2007. Επιπλέον, στην απάντησή του στην ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο «Μεταρρύθμιση του προϋπολογισμού σε μια Ευρώπη που αλλάζει», το Ελεγκτικό Συνέδριο υπογράμμισε ότι δαπάνες με διασυνοριακές συνέπειες ή κοινού ενδιαφέροντος είναι εκ πρώτης όψεως περισσότερο επιλέξιμες για δράση εκ μέρους της ΕΕ από ό,τι δαπάνες με περιορισμένες γεωγραφικές συνέπειες.

¹⁹ Ειδική έκθεση αριθ. 6/2005 σχετικά με το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών (ΔΕΔ-Μ), συνοδευόμενη από τις απαντήσεις της Επιτροπής.

²⁰ Η Επιτροπή στη συνέχεια ενημέρωσε αυτή την κατάσταση το 2007, το 2009 και το 2010.

²¹ Άρθρο 17α της απόφασης αριθ. 1692/96/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 228 της 9.9.1996, σ. 1).

- ο την ποιότητα της διαθέσιμης ανάλυσης για τη στοχοθέτηση των σημείων συμφόρησης στους διευρωπαϊκούς άξονες και
- ο τον βαθμό στον οποίο οι διαδικασίες έγκρισης στο πλαίσιο του Ταμείου Συνοχής (και για τα μεγάλα έργα ΕΤΠΑ) είναι επαρκώς ισχυρές ούτως ώστε να εντοπίζουν αδυναμίες στον καθορισμό και στην προετοιμασία έργων, και τον βαθμό στον οποίο οι αλλαγές στις διαδικασίες επιλογής στο πλαίσιο του ΔΕΔ-Μ αντιμετώπισαν τις αδυναμίες που είχε παρατηρήσει το Συνέδριο στην προηγούμενη ειδική έκθεσή του.

Η ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗ ΤΩΝ ΣΥΓΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΕΩΝ ΔΕΔ-Μ ΣΕ ΔΙΑΣΥΝΟΡΙΑΚΑ ΣΗΜΕΙΑ ΒΕΛΤΙΩΘΗΚΕ ΑΠΟ ΤΟ 2006 ΚΑΙ ΕΞΗΣ, ΑΛΛΑ ΑΠΟΜΕΝΟΥΝ ΑΚΟΜΗ ΝΑ ΓΙΝΟΥΝ ΠΟΛΛΑ

- 28.** Ο βαθμός συγκέντρωσης των επενδύσεων κονδυλίων ΔΕΔ-Μ σε διασυνοριακά σημεία αυξήθηκε σημαντικά κατά τη διάρκεια της περιόδου προγραμματισμού 2007-2013, σε σύγκριση με την περίοδο 2000-2006. Οι επενδύσεις σε διασυνοριακά σημεία αντιστοιχούσαν στο 37 % των επενδύσεων ΔΕΔ-Μ κατά την περίοδο 2000-2006, ενώ τα σχετικά κονδύλια για την περίοδο 2007-2013 αναμένεται να ανέλθουν σε 71 %. Παρότι δεν υπάρχουν στοιχεία που να αποδεικνύουν άμεσα την επιρροή τους στη βελτίωση αυτή, η αύξηση των ποσοστών συγχρηματοδότησης του ΔΕΔ-Μ από 10 % σε 30 % για τα διασυνοριακά τμήματα και οι δραστηριότητες των συντονιστών όσον αφορά την ενθάρρυνση των κρατών μελών να προτείνουν διασυνοριακά τμήματα αποτελούσαν σημαντικούς παράγοντες κατά την περίοδο αυτή.
- 29.** Κατ' αντιστοιχία προς την προηγούμενη διαπίστωση του Συνεδρίου, σύμφωνα με τα έντυπα προτάσεων που υποβλήθηκαν από τα κράτη μέλη, 14 από τα τμήματα που εξετάστηκαν στο πλαίσιο του παρόντος ελέγχου, τα οποία συγχρηματοδοτήθηκαν από το ΔΕΔ-Μ και εγκρίθηκαν πριν από το 2006, θα είχαν προχωρήσει ούτως ή άλλως, έστω και με τροποποιήσεις ή/και με πρόσθετο κίνδυνο. Αντιθέτως, η πρόταση για ένα σημαντικό έργο που εγκρίθηκε κατά την περίοδο 2007-2013 (βασική σήραγγα Brenner) ορίζει ότι οι εργασίες δεν θα προχωρήσουν χωρίς συγχρηματοδότηση από την ΕΕ.
- 30.** Για τα επιλέξιμα κράτη μέλη, τόσο το Ταμείο Συνοχής όσο και το ΕΤΠΑ είναι επίσης διαθέσιμα για έργα ανάπτυξης της σιδηροδρομικής υποδομής (7 από τα 21 τμήματα που εξετάστηκαν στο πλαίσιο του ελέγχου έτυχαν χρηματοδότησης από τις πηγές αυτές). Για παράδειγμα, στην Ισπανία, το σύνολο των κονδυλίων του Ταμείου Συνοχής που δαπανήθηκαν σε σιδηροδρομική υποδομή κατά την περίοδο 2000-2006 συγκεντρώθηκε στα έργα προτεραιότητας. Ωστόσο, δεν υπάρχει επίσημη απαίτηση προκειμένου να δίδεται προτεραιότητα σε επενδύσεις του Ταμείου Συνοχής σε διασυνοριακά σημεία.

31. Η επίτευξη προόδου στα έργα ανάπτυξης υποδομής σε διασυνοριακά σημεία συνεπάγεται πολιτικές και τεχνικές προκλήσεις. Συχνά, μεταξύ γειτονικών κρατών μελών απαιτούνται μακροχρόνιες διαπραγματεύσεις, βασισμένες σε διακυβερνητικές διασκέψεις, πριν από την υπογραφή διμερών συμφωνιών, οι οποίες συνήθως λαμβάνουν τη μορφή επίσημων συνθηκών. Συνολική επισκόπηση της κατάστασης προόδου σε 13 διασυνοριακά σημεία στα έργα προτεραιότητας του δείγματος αποκάλυψε ότι απομένουν ακόμη να γίνουν πολλά, και απαιτείται σημαντικό έργο διάρκειας προκειμένου να ολοκληρωθούν τα έργα ανάπτυξης στα τμήματα αυτά (βλέπε **πίνακα 3**).

ΠΙΝΑΚΑΣ 3

ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΣΕ ΔΙΑΣΥΝΟΡΙΑΚΑ ΣΗΜΕΙΑ ΣΤΑ ΕΡΓΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΔΕΙΓΜΑΤΟΣ

		Σημείο	Έτοιμο	Υπό κατασκευή	Μελέτη/προ-παρασκευή	Δεν έχει αρχίσει ο σχεδιασμός
Έργο προτεραιότητας αριθ. 1	Γερμανία-Αυστρία	Μόναχο-Kufstein			✓	
	Αυστρία-Ιταλία	Σήραγγα Brenner			✓	
Έργο προτεραιότητας αριθ. 2	Γερμανία-Βέλγιο	Aachen- Düren-Κολωνία		✓		
	Κάτω Χώρες-Βέλγιο	Ρότερνταμ- Αμβέρσα	✓			
Έργο προτεραιότητας αριθ. 3	Γαλλία-Ισπανία (Ατλαντικός)	Dax-Vittoria				✓
	Γαλλία-Ισπανία (Μεσόγειος)	Perpignan-Figueras	✓			
Έργο προτεραιότητας αριθ. 6	Γαλλία-Ιταλία	Λυών-Τορίνο			✓	
Έργο προτεραιότητας αριθ. 17	Γαλλία-Γερμανία	Γέφυρα Kehl		✓		
	Γερμανία-Αυστρία	Mühldorf -Freilassing				✓
	Αυστρία-Σλοβακία	Βιέννη-Μπρατισλάβα			✓	
Έργο προτεραιότητας αριθ. 23	Πολωνία-Σλοβακία	Bielsko Biala - Zwardon			✓	
Έργο προτεραιότητας αριθ. 24	Κάτω Χώρες-Γερμανία	Zevenaar-Emerich		✓		
	Γερμανία-Γαλλία	Mulhouse			✓	

ΘΕΤΙΚΗ ΕΠΙΡΡΟΗ ΤΩΝ ΣΥΝΤΟΝΙΣΤΩΝ ΣΤΗ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗ ΤΩΝ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΚΑΙ ΣΤΗ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΗ ΤΩΝ ΕΞΕΛΙΞΕΩΝ ΣΤΑ ΕΡΓΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ

32. Οι συντονιστές επέδρασαν θετικά στη στοχοθέτηση των επενδύσεων της ΕΕ, ιδίως:

- ο διευκολύνοντας τις επαφές μεταξύ των ενδιαφερομένων, προκειμένου να σημειωθεί πρόοδος σε προβληματικά τμήματα των έργων προτεραιότητας, ιδίως όταν αποδείχθηκε αναγκαίο να συμφωνηθούν, αφενός, ένα σαφές κοινό όραμα για την αγορά-στόχο των σιδηροδρομικών μεταφορών και, αφετέρου, οι προδιαγραφές των απαιτούμενων έργων ανάπτυξης της υποδομής²² (για παράδειγμα, συμφωνία μεταξύ των γαλλικών και των ισπανικών αρχών σχετικά με το μεσογειακό σκέλος του έργου προτεραιότητας αριθ. 3²³ και πλατφόρμα διαδρόμου Brenner (βλέπε **πλαίσιο 5**)),
- τονίζοντας στα κράτη μέλη τη σημασία της πρότασης συγκεκριμένων τμημάτων για συγχρηματοδότηση από την ΕΕ (για παράδειγμα, όσον αφορά τον διάδρομο Brenner στο έργο προτεραιότητας αριθ. 1, καθώς και τα σημεία συμφόρησης και τα διασυνοριακά τμήματα στη Στουτγάρδη και μεταξύ Μονάχου και Freilassing στο έργο προτεραιότητας αριθ. 17), υπογραμμίζοντας παράλληλα ότι άλλα τμήματα δεν θα τύγχαναν θετικής υποδοχής, όπως εκείνα που περιλαμβάνουν υποδομή σταθμού που δεν σχετίζεται άμεσα με τη λειτουργία των αμαξοστοιχιών και
- ενθαρρύνοντας τη συνεργασία μεταξύ των σιδηροδρομικών αρχών στα κράτη μέλη για τη βελτίωση των επιδόσεων των μεταφορών και αμβλύνοντας τα λειτουργικά και λοιπά προβλήματα σε υφιστάμενους διαδρόμους (όπως ο IQC (βλέπε **πλαίσιο 14**), η τεχνική ομάδα εργασίας που συστάθηκε στο έργο προτεραιότητας αριθ. 6 και οι διάδρομοι ERTMS).

²² Έγγραφο θέσης των ευρωπαϊών συντονιστών μεταφορών (του κ. Karel Van Miert, του κ. Étienne Davignon, του κ. Carlo Secchi, του κ. Laurens Jan Brinkhorst, του κ. Péter Balázs, της κ. Karla Peijs, του κ. Luis Valente De Oliveira, του κ. Pavel Telička, του κ. Karel Vinck) σχετικά με το μέλλον της πολιτικής ΔΕΔ-Μ, Βρυξέλλες, 6 Οκτωβρίου 2009.

²³ Ετήσια έκθεση του ευρωπαϊού συντονιστή Étienne Davignon, έργο προτεραιότητας αριθ. 3, «Σιδηροδρομικός άξονας μεγάλης ταχύτητας νοτιοδυτικής Ευρώπης», Βρυξέλλες, Αύγουστος 2009.

ΠΛΑΙΣΙΟ 5

ΠΛΑΤΦΟΡΜΑ ΔΙΑΔΡΟΜΟΥ BRENNER

Διευκολύνοντας τις αλληλεπιδράσεις μεταξύ Ιταλών, Αυστριακών και Γερμανών ενδιαφερομένων, ο τότε συντονιστής Karel Van Miert συνέβαλε στη δημιουργία της πλατφόρμας του διαδρόμου Brenner, η οποία αξιοποιώντας προηγούμενη συνεργασία αποτέλεσε το βασικό φόρουμ για την επίτευξη συμφωνίας όσον αφορά τους στόχους και τις προδιαγραφές σχεδιασμού των προτεινόμενων έργων ανάπτυξης υποδομής (συμπεριλαμβανομένης της βασικής σήραγγας Brenner).

Ο ΕΝΤΟΠΙΣΜΟΣ ΣΗΜΕΙΩΝ ΣΥΜΦΟΡΗΣΗΣ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΒΕΛΤΙΩΘΕΙ

- 33.** Η ακριβής και αξιόπιστη ανάλυση αποτελεί σημαντικό προαπαιτούμενο για τον εντοπισμό τμημάτων συμφόρησης στα έργα προτεραιότητας και αποτελεί, επομένως, σημαντικό παράγοντα για την ιεράρχηση των επενδύσεων της ΕΕ. Ωστόσο, δεν υπάρχει έγκυρη εμπειρική ανάλυση των σημείων συμφόρησης σε βασικούς διευρωπαϊκούς άξονες, η δε Επιτροπή βασίζεται κυρίως στην ανάλυση των κρατών μελών, η οποία συμπληρώνεται, τα τελευταία έτη, με πληροφορίες που συγκεντρώνουν οι συντονιστές για τον εντοπισμό αυτών των σημείων συμφόρησης.

ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ ΣΤΙΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΚΑΙ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

ΕΡΓΑ ΧΩΡΙΣ ΔΙΕΞΟΔΙΚΗ ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑ ΕΓΚΡΙΘΗΚΑΝ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΟΥ ΤΑΜΕΙΟΥ ΣΥΝΟΧΗΣ

- 34.** Το Συνέδριο εξέτασε σε ποιο βαθμό οι διαδικασίες έγκρισης για έργα σιδηροδρομικής υποδομής, τα οποία υποβλήθηκαν για συγχρηματοδότηση στο πλαίσιο του Ταμείου Συνοχής και ως μεγάλα έργα στο πλαίσιο του ΕΤΠΑ, είναι επαρκώς ισχυρές ώστε να εντοπίζουν αδυναμίες στον καθορισμό και την προετοιμασία των έργων.

- 35.** Για τα έργα σιδηροδρομικής υποδομής που συγχρηματοδοτήθηκαν από το Ταμείο Συνοχής, το Συνέδριο παρατήρησε ότι η διενεργηθείσα αξιολόγηση των τεχνικών πτυχών των προτεινόμενων έργων ήταν ανεπαρκής. Στις περιπτώσεις που ελέγχθηκαν, η μοναδική εξέταση των έργων που υποβλήθηκαν στο πλαίσιο του Ταμείου Συνοχής ήταν η εσωτερική «διυπηρεσιακή διαβούλευση» της Επιτροπής, μέσω της οποίας τα έγγραφα της πρότασης έργου διανεμήθηκαν από τη ΓΔ Περιφερειακής Πολιτικής σε άλλες υπηρεσίες της Επιτροπής, προκειμένου να γνωμοδοτήσουν. Ωστόσο, η εξέταση των φακέλων της Επιτροπής αποκάλυψε ότι δεν υπάρχουν αποδεικτικά στοιχεία διεξοδικού τεχνικού ελέγχου για την υποστήριξη της εν λόγω γνώμης. Καθώς δεν ζητήθηκε η γνώμη εξωτερικών εμπειρογνομόνων σε θέματα σιδηροδρομικής υποδομής κατά τη διαδικασία, η στήριξη αποκλειστικά και μόνον σε μια τέτοια εσωτερική διαβούλευση δεν αποτελεί επαρκή μηχανισμό τεχνικού ελέγχου. Επιπλέον, δεν δόθηκε επαρκής προσοχή στη διασφάλιση της κατάλληλης προετοιμασίας των εγκεκριμένων έργων. Στην περίπτωση του έργου Μαδρίτης-Levante, η ΓΔ Περιφερειακής Πολιτικής ζήτησε τη συμβουλευτική γνώμη της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων (ΕΤΕπ) σχετικά με τις προτάσεις έργων. Ωστόσο, παρά το γεγονός ότι η ΕΤΕπ διατύπωσε συγκεκριμένες ανησυχίες σχετικά με το κατά πόσο το έργο είχε προσδιοριστεί κατάλληλα, το έργο εγκρίθηκε για χρηματοδότηση από το Ταμείο Συνοχής. Στη συνέχεια, το κόστος του έργου αυξήθηκε κατά 89 %, σε σύγκριση με το ποσό που είχε προσδιοριστεί στα έγγραφα της πρότασης του έργου (βλέπε **πλαίσιο 8**). Το Συνέδριο επισημαίνει ότι, από το 2007 και εξής, σημειώθηκαν αλλαγές στη διαδικασία έγκρισης των μεγάλων έργων.

ΟΙ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΟΥ ΔΕΔ-Μ ΕΠΙΚΑΙΡΟΠΟΙΗΘΗΚΑΝ, ΑΛΛΑ ΕΞΑΚΟΛΟΥΘΕΙ ΝΑ ΥΠΑΡΧΕΙ ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ

- 36.** Το Συνέδριο εξέτασε τις αλλαγές στις διαδικασίες επιλογής για τις προτάσεις έργων σιδηροδρομικής υποδομής που υποβάλλονται για συγχρηματοδότηση βάσει του ΔΕΔ-Μ, ειδικότερα όσον αφορά την αντιμετώπιση των αδυναμιών που είχε επισημάνει το Συνέδριο στην προηγούμενη ειδική έκθεσή του.

37. Μετά τις προηγούμενες συστάσεις του Ελεγκτικού Συνεδρίου²⁴, πραγματοποιήθηκαν αλλαγές στις διαδικασίες επιλογής για τα έργα ΔΕΔ-Μ και ειδικότερα:

- ο επικαιροποίηση των διαδικασιών αξιολόγησης προτάσεων, ιδίως προκειμένου να συμπεριληφθεί η χρήση εξωτερικών εμπειρογνομόνων,
- ο συμβολή των συντονιστών για την παροχή γενικότερων πληροφοριών σχετικά με την επιτόπια κατάσταση των έργων προτεραιότητας και
- ο ανάθεση διάφορων καθηκόντων στον πρόσφατα συσταθέντα εκτελεστικό οργανισμό ΔΕΔ-Μ²⁵.

38. Ανεξάρτητα από τα προαναφερθέντα, υπάρχει περιθώριο βελτίωσης όσον αφορά τη χρήση της ανάλυσης κόστους-οφέλους. Είναι σημαντικό η ανάλυση κόστους-οφέλους, σε συνδυασμό με την περιβαλλοντική και την κοινωνικοοικονομική ανάλυση, να επιτρέπει τη σύγκριση των πλεονεκτημάτων των προτεινόμενων έργων κατά τη διαδικασία επιλογής. Έλεγχος των εγγράφων επιλογής των έργων αποκάλυψε ότι είχαν υποβληθεί μόνον συνοπτικές πληροφορίες όσον αφορά την ανάλυση κόστους-οφέλους ενός προτεινόμενου έργου και ότι, στην πράξη, οι πληροφορίες που περιέχονταν στις εν λόγω περιλήψεις δεν είναι συναφείς όσον αφορά τις εξεταζόμενες μεταβλητές, το επίπεδο των λεπτομερειών ή τις παραδοχές στις οποίες βασίστηκε η ανάλυση. Οι παραδοχές που διατυπώνονται σχετικά με προβλεπόμενες μελλοντικές ροές κυκλοφορίας αποτελούν βασικά στοιχεία για τις αναλύσεις αυτές. Μολονότι αναλήφθηκαν ορισμένες πρωτοβουλίες ώστε να διασφαλιστεί η συνάφεια των παραδοχών ροής κυκλοφορίας (για παράδειγμα, σε σχέση με τις σήραγγες των Άλπεων), οι ενέργειες αυτές αποτελούσαν μεμονωμένες περιπτώσεις. Δεν έχει αναπτυχθεί ακόμη ένα πρότυπο ευρωπαϊκών ροών σιδηροδρομικής κυκλοφορίας, που να εμφανίζει συνοχή, το οποίο θα μπορούσε να παρέχει πληροφορίες για τη γενικότερη πολιτική καθώς και για συγκεκριμένη επιλογή έργων.

²⁴ Ειδική έκθεση αριθ. 6/2005, σημεία 35, 43 και 52 έως 58.

²⁵ Απόφαση της Επιτροπής 2007/60/ΕΚ, της 26ης Οκτωβρίου 2006, για την ίδρυση του εκτελεστικού οργανισμού του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών κατ' εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 58/2003 του Συμβουλίου (ΕΕ L 32 της 6.2.2007, σ. 88).

ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΣΥΓΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΗΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΕ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΙΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΚΑΙ ΤΗ ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΓΙΑ ΧΡΗΣΗ

- 39.** Για καθένα από τα συγχρηματοδοτούμενα τμήματα που περιλαμβάνονταν στο δείγμα του ελέγχου, το Συνέδριο εξέτασε την εκτέλεση του έργου όσον αφορά το κατά πόσο η υποδομή του τμήματος κατασκευάστηκε σύμφωνα με τις προδιαγραφές και, στη συνέχεια, κατά πόσο η υποδομή διατέθηκε για χρήση χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση. Εξετάστηκε επίσης η κατάσταση όσον αφορά την αύξηση των δαπανών των έργων.
- 40.** Στο **παράρτημα VI** παρουσιάζεται η κατάσταση χρήσης των 21 συγχρηματοδοτούμενων από την ΕΕ τμημάτων που εξετάστηκαν στο πλαίσιο του ελέγχου.

Η ΥΠΟΔΟΜΗ ΠΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΤΗΚΕ ΠΑΡΑΔΙΔΕΤΑΙ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΙΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

- 41.** Στα 14 αποπερατωθέντα τμήματα του δείγματος παραδόθηκε η τεχνική υποδομή που καθοριζόταν στις προδιαγραφές. Οι δικαιολογημένες τροποποιήσεις των τεχνικών προδιαγραφών πραγματοποιήθηκαν λόγω περιστάσεων που ανέκυψαν κατά την κατασκευή. Σε μια περίπτωση, ορισμένες τεχνικές συνθήκες δεν είχαν προβλεφθεί πλήρως στις προδιαγραφές σχεδιασμού (βλέπε **πλαίσιο 6**).

ΠΛΑΙΣΙΟ 6

ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΟΙ ΟΠΟΙΕΣ ΔΕΝ ΠΡΟΒΛΕΦΤΗΚΑΝ ΠΛΗΡΩΣ ΣΤΙΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

Ενώ η γραμμή **Nuremberg-Ingolstadt** κατασκευάστηκε σύμφωνα με τις προδιαγραφές για να προσφέρεται για μεικτή χρήση, κατέστη σαφές κατά τις δοκιμές ασφάλειας ότι, λόγω προβλημάτων πίεσης του αέρα, οι αμαξοστοιχίες δεν μπορούσαν να διασταυρωθούν στα τμήματα της σήραγγας. Τώρα η γραμμή χρησιμοποιείται μόνον από επιβατικές αμαξοστοιχίες υψηλής ταχύτητας.

42. Τα πέντε υπό κατασκευή τμήματα κατά τον χρόνο διενέργειας του ελέγχου κατασκευάζονταν επίσης σύμφωνα με τις προδιαγραφές. Για τα δύο μακροπρόθεσμα τμήματα σήραγγας στις Άλπεις (Mont-Cenis, Brenner (βλέπε **φωτογραφία 5**)), η φύση και η έκταση των προσαρμογών των τεχνικών προδιαγραφών που πραγματοποιήθηκαν κατά τα στάδια του σχεδιασμού και της διερεύνησης συνάδουν προς τα αναμενόμενα, λαμβάνοντας υπόψη την ιδιαίτερη πολυπλοκότητα των εν λόγω τμημάτων. Οι προσαρμογές αυτές πραγματοποιούνται, για παράδειγμα, προκειμένου να ληφθούν υπόψη περιβαλλοντικοί προβληματισμοί ή άλλες εξελίξεις.
43. Το Συνέδριο σημείωσε την περίπτωση ενός σχεδίου που υποστηρίχθηκε από την Επιτροπή, με στόχο τη διευκόλυνση της δημιουργίας δικτύου για τη διάδοση γνώσεων σχετικά με τη διαχείριση και την οργάνωση μεγάλων έργων υποδομής στην Ευρώπη²⁶. Τα αποτελέσματά του ήταν χρήσιμα για την ανάπτυξη επαφών μεταξύ διαχειριστών έργων και για την ανταλλαγή πρακτικών γνώσεων. Πρόκειται για μια εμπειρία η οποία μπορεί να αξιοποιηθεί στο πλαίσιο μελλοντικών πρωτοβουλιών.

²⁶ Το σχέδιο Netlipse υποστηρίχθηκε στο πλαίσιο του έκτου ευρωπαϊκού προγράμματος-πλαισίου για την έρευνα και την τεχνολογική ανάπτυξη (www.netlipse.eu).

ΠΛΑΙΣΙΟ 7

ΔΙΕΘΝΕΣ ΤΜΗΜΑ PERPIGNAN-FIGUERAS

Το διεθνές τμήμα Perpignan-Figueras (μήκους 44 χλμ. συμπεριλαμβανομένων 8 χλμ. της σήραγγας Perthus) θα επιτρέπει πλέον στις κατάλληλα εξοπλισμένες με περιτύπωμα UIC αμαξοστοιχίες να ταξιδεύουν μεταξύ Γαλλίας και Ισπανίας χωρίς στάση και θα βελτιώσει τη ροή κυκλοφορίας των εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών. Ήταν το μοναδικό έργο σύμπραξης δημοσίου-ιδιωτικού τομέα στο δείγμα του ελέγχου, και ο ανάδοχος ολοκλήρωσε την κατασκευή της υποδομής στο τέλος του 2009. Χάρη στη διεξοδική και λεπτομερή προετοιμασία, το έργο ολοκληρώθηκε κατά το μάλλον ή ήττον εμπροθέσμως και σύμφωνα με τον προϋπολογισμό του. Ωστόσο, ενώ η γραμμή έχει συνδεθεί στο σιδηροδρομικό δίκτυο στο Perpignan, δεν υπάρχει ακόμη γραμμή σύνδεσης στην ισπανική πλευρά, στο Figueras. Οι εργασίες μεταξύ Βαρκελώνης και Figueras για την πραγματοποίηση της σύνδεσης με περιτύπωμα UIC συνεχίζονται, αλλά δεν θα ολοκληρωθούν πριν από το 2012. Επομένως, δεν υπάρχει προοπτική διάθεσης για πλήρη χρήση του νέου διεθνούς τμήματος για δύο τουλάχιστον έτη μετά την ολοκλήρωσή του. Μια προσωρινή λύση, η οποία συνεπάγεται την εγκατάσταση τρίτης σιδηροτροχιάς μεταξύ Girona και Figueras, ώστε να επιτραπεί τόσο στις αμαξοστοιχίες με περιτύπωμα UIC όσο και σε εκείνες με ιβηρικό περιτύπωμα να χρησιμοποιούν τη γραμμή, μπορεί να είναι έτοιμη έως τα τέλη του 2010, αλλά θα επιτρέπει, στην καλύτερη περίπτωση, μερική μόνον χρήση της νέας γραμμής.

Φωτογραφία 3 – Νέες γραμμές στο διεθνές τμήμα Perpignan-Figueras οι οποίες δεν χρησιμοποιούνται ακόμη



© Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο, Μάρτιος 2009.

ΕΝΙΟΤΕ ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΕΙΣ ΠΡΟΤΟΥ ΚΑΤΑΣΤΕΙ Η ΥΠΟΔΟΜΗ ΔΙΑΘΕΣΙΜΗ ΓΙΑ ΧΡΗΣΗ

44. Κατά τον χρόνο του ελέγχου, μόνον δύο από τα 14 αποπερατωθέντα τμήματα δεν είχαν διατεθεί για χρήση. Ωστόσο, για ένα σημαντικό διασυνοριακό τμήμα (το διεθνές τμήμα Perpignan-Figueras μεταξύ Γαλλίας και Ισπανίας (βλέπε **πλαίσιο 7** και **φωτογραφία 3**)), η καθυστέρηση σύνδεσης με τα γειτονικά τμήματα συνεπάγεται ότι, παρά το γεγονός ότι η υποδομή έχει ολοκληρωθεί, δεν έχει διατεθεί για χρήση.

ΠΑΡΑΤΗΡΗΘΗΚΑΝ ΑΥΞΗΣΕΙΣ ΚΟΣΤΟΥΣ ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΟΦΕΙΛΟΜΕΝΕΣ, ΩΣ ΕΠΙ ΤΟ ΠΛΕΙΣΤΟΝ, ΣΕ ΑΠΡΟΒΛΕΠΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ

45. Αυξήσεις του κόστους των έργων παρατηρήθηκαν σε όλες τις περιπτώσεις (βλέπε **πλαίσιο 8**). Σε όλες σχεδόν τις περιπτώσεις, οι αυξήσεις αυτές οφείλονται σε λόγους που σχετίζονται με απρόβλεπτους παράγοντες, οι οποίοι εμφανίστηκαν κατά το στάδιο της κατασκευής, όπως απροσδόκητα δύσκολες γεωγραφικές συνθήκες, απαιτήσεις περιβαλλοντικής προστασίας, απαιτήσεις ασφάλειας και προσφορές υψηλότερες από τις αναμενόμενες εκ μέρους των αναδόχων²⁷.

²⁷ Στην ακαδημαϊκή έρευνα αναφέρεται ότι τα μεγάλα έργα είναι εξαιρετικά πολύπλοκα εγχειρήματα και οι αυξήσεις του κόστους που υπερβαίνουν σημαντικά τους αρχικούς προϋπολογισμούς αποτελούσαν ανέκαθεν πολύ συνηθισμένο φαινόμενο. Πράγματι, «υπερβάσεις κόστους από 50 % έως 100 % σε πραγματικούς όρους είναι συνηθισμένες, και υπερβάσεις άνω του 100 % δεν είναι ασυνήθιστες», Bent Flyvbjerg, Nils Bruzelius και Werner Rothengatter, *Megaprojects and risk — An anatomy of ambition*, Cambridge University Press, 2003, σ. 44. Βλέπε επίσης Hugo Priemus, Bent Flyvbjerg και Bert Van Wee, *Decisionmaking on mega-projects — Cost-benefit analysis, planning and innovation*, Edward Elgar Publishing Ltd, 2008, ISBN 1845427378.

ΠΛΑΙΣΙΟ 8

ΑΥΞΗΣΕΙΣ ΚΟΣΤΟΥΣ ΟΙ ΟΠΟΙΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΘΗΚΑΝ ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ ΠΟΥ ΕΞΕΤΑΣΤΗΚΕ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

Πληροφορίες για το κόστος ήταν διαθέσιμες για 19 από τα 21 τμήματα που ελέγχθηκαν. Αυξήσεις κόστους έως 49 % παρατηρήθηκαν σε 11 τμήματα, αυξήσεις από 50 % έως 100 % σε έξι τμήματα και αυξήσεις άνω του 100 % παρατηρήθηκαν σε δύο τμήματα. Συνολικά, το ύψος των εν λόγω αυξήσεων ήταν σύμφωνο με εκείνες που παρατηρήθηκαν σε άλλες μελέτες έργων υποδομής μεταφορών μεγάλης κλίμακας. Από τα τμήματα που εξετάστηκαν, η μεγαλύτερη αύξηση κόστους παρατηρήθηκε στο τμήμα **Βαρσοβία-Gdynia** (το οποίο χρηματοδοτήθηκε στο πλαίσιο της πολιτικής συνοχής), ήτοι αύξηση κατά 166 % από το ποσό των 475 εκατομμυρίων ευρώ που είχε εκτιμηθεί στην πρόταση του έργου που υποβλήθηκε το 2004 σε 1 265 εκατομμύρια ευρώ, σύμφωνα με τις τελευταίες εκτιμήσεις τον Νοέμβριο του 2009.

- 46.** Το κόστος των έργων που υποβλήθηκαν σε διεξοδική και λεπτομερή προετοιμασία ήταν λιγότερο πιθανό να σημειώσει αύξηση. Για παράδειγμα, το τμήμα Perpignan-Figueras, το οποίο ολοκληρώθηκε κατά το μάλλον ή ήττον εμπροθέσμως και εντός των ορίων του προϋπολογισμού του (βλέπε **πλαίσιο 7**). Συγκριτικά, έργα των οποίων η προετοιμασία υπήρξε λιγότερο διεξοδική και λεπτομερής διέτρεχαν υψηλότερο κίνδυνο σημαντικότερων αυξήσεων του κόστους. Για παράδειγμα, το κόστος του τμήματος Μαδρίτη-Levante, για το οποίο η ΕΤΕπ είχε εκφράσει ανησυχίες, αυξήθηκε ήδη μέχρι σήμερα κατά 89 % (βλέπε σημείο 35).
- 47.** Αυτές οι αυξήσεις του κόστους δεν είχαν άμεσο αντίκτυπο στον προϋπολογισμό της ΕΕ, διότι η επένδυση της ΕΕ περιορίστηκε στα ποσά που είχαν χορηγηθεί αρχικώς. Ωστόσο, πρέπει να εξεταστούν υπό το πρίσμα των αναγκών επενδύσεων μεγάλης κλίμακας στα έργα προτεραιότητας, και του γεγονότος ότι η προσέλευση επενδύσεων από τον ιδιωτικό τομέα αναγνωρίζεται ως ολοένα και σημαντικότερη. Ο κίνδυνος αύξησης του κόστους του έργου μπορεί να αυξήσει τις ανησυχίες σχετικά με χαμηλούς συντελεστές απόδοσης και να αποτελέσει, ως εκ τούτου, αντικίνητρο για τους επενδυτές του ιδιωτικού τομέα.
- 48.** Προκειμένου να ληφθεί υπόψη η πολύπλοκη φύση των έργων και ο κίνδυνος αυξήσεων του κόστους, ορισμένα έργα (για παράδειγμα, η βασική σήραγγα Brenner) προβλέπουν αποθεματικά για απρόβλεπτα, με σκοπό τον μετριασμό του αντικτύπου που μπορούν να έχουν οι αυξήσεις αυτές στον συνολικό προϋπολογισμό.

ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΕΤΥΧΑΝ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΕ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ

- 49.** Οι επιβατικές υπηρεσίες υψηλής ταχύτητας θεωρούνται, γενικώς, ότι εξυπηρετούν την αγορά μεταξύ σημαντικών αστικών περιοχών και είναι ικανές να ανταγωνίζονται τις οδικές μεταφορές και τις αεροπορικές μεταφορές μικρής απόστασης. Επομένως, η παροχή δρομολογίων αξιόπιστων, άνετων και κυρίως ταχέων από σημείο προς σημείο είναι πρωτίστης σημασίας. Για τις εμπορευματικές μεταφορές, η συλλογιστική είναι διαφορετική: όσο μεγαλύτερη είναι η διαδρομή τόσο περισσότερες δυνατότητες υπάρχουν να είναι ο σιδηρόδρομος ανταγωνιστικός σε σχέση με άλλους τρόπους μεταφορών, και ιδίως τις οδικές μεταφορές. Τα ταξίδια σε περισσότερα από ένα εθνικά δίκτυα είναι αναγκαία στις διευρωπαϊκές διαδρομές σε μεγαλύτερες αποστάσεις.

50. Αφού ολοκληρωθεί και τεθεί σε λειτουργία, ο βαθμός στον οποίο η σιδηροδρομική υποδομή αξιοποιείται πλήρως εξαρτάται από το κατά πόσο οι σιδηροδρομικές υπηρεσίες λειτουργούν σύμφωνα με τις προβλέψεις. Το Συνέδριο εξέτασε:
- ο κατά πόσο οι επιδόσεις των μεταφορών ανταποκρίνονται στις προσδοκίες, αφενός, στα τμήματα που προορίζονται για επιβατικές υπηρεσίες υψηλής ταχύτητας και, αφετέρου, στα συμβατικά τμήματα εμπορευματικών μεταφορών ή μεικτής χρήσης και
 - ο τον βαθμό στον οποίο οι συστημικές δυσχέρειες περιορίζουν τις επιδόσεις στους άξονες στους οποίους βρίσκονται τα τμήματα που συγχρηματοδοτήθηκαν από την ΕΕ, και την πρόοδο που επιτεύχθηκε για την άρση τους.
51. Στο **παράρτημα VI** παρουσιάζεται το καθεστώς χρήσης των τμημάτων που συγχρηματοδοτήθηκαν από την ΕΕ και εξετάστηκαν στο πλαίσιο του ελέγχου.

Φωτογραφία 4 – Επιβατική αμαξοστοιχία υψηλής ταχύτητας AVE στον σταθμό Chamartin πριν από την αναχώρηση στη γραμμή Μαδρίτη-Σεγκόβια-Βαγιαδολίδ, η οποία διέρχεται από τη σήραγγα Guadarrama μήκους 28 χλμ.



© Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο, Μάρτιος 2009.

ΟΙ ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ ΣΤΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΠΡΟΟΡΙΖΟΝΤΑΙ ΓΙΑ ΕΠΙΒΑΤΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΥΨΗΛΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΝΟΝΤΑΙ ΣΤΙΣ ΠΡΟΣΔΟΚΙΕΣ

- 52.** Οκτώ από τα 21 τμήματα που εξετάστηκαν στο πλαίσιο του ελέγχου συνέβαλαν στην κατασκευή νέων επιβατικών γραμμών υψηλής ταχύτητας, εκ των οποίων, κατά τον χρόνο του ελέγχου, λειτουργούσαν επτά (**φωτογραφία 4**). Οι σιδηροδρομικές υπηρεσίες εκτελούνται σύμφωνα με τις προσδοκίες σε έξι από τις εν λόγω γραμμές, και τα προβλήματα που καθυστερούν την έναρξη της παροχής πλήρων σιδηροδρομικών υπηρεσιών στην έβδομη γραμμή επιλύθηκαν πρόσφατα (HSL Zuid). Οι φορείς υλοποίησης των έργων προέβλεπαν γενικώς ότι τα έργα θα είχαν σημαντικό αντίκτυπο στις αγορές-στόχους, και από τα διαθέσιμα δεδομένα προκύπτει ότι οι πραγματικά επιτευχθείσες επιδόσεις ανταποκρίνονται στις προσδοκίες αυτές (βλέπε **πλαίσιο 9**). Το γεγονός ότι η υποδομή αυτή προορίζεται για καλά καθορισμένες και ομοιογενείς υπηρεσίες σημαίνει ότι η εκμετάλλευσή της, παρότι εξαιρετικά τεχνική, δεν καθίσταται πιο πολύπλοκη λόγω της αναγκαιότητας εξυπηρέτησης μεικτής χρήσης.

ΠΛΑΙΣΙΟ 9

ΕΠΙΒΑΤΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΥΨΗΛΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΠΟΥ ΥΛΟΠΟΙΟΥΝ ΤΟΥΣ ΣΤΟΧΟΥΣ ΤΟΥΣ

Το τμήμα **Μαδρίτη-Βαρκελώνη LVE** είχε ως αποτέλεσμα τη μείωση του χρόνου ταξιδιού μεταξύ των δύο πόλεων από 6 ώρες και 35 λεπτά (το 1998) σε 2 ώρες και 30 λεπτά, αποσπώντας μερίδιο αγοράς από τα δρομολόγια αεροπορικών υπηρεσιών. Ο αριθμός των επιβατών αυξήθηκε από 2,62 εκατομμύρια (2007) σε 5,8 εκατομμύρια (2008).

Το τμήμα του **κεντρικού σταθμού του Βερολίνου** κατόρθωσε να εξοικονομήσει 25 λεπτά κατά την αλλαγή αμαξοστοιχιών μεταξύ του άξονα Βορρά-Νότου και του άξονα Ανατολής-Δύσης, και παρέχει επίσης εντελώς νέες ευκαιρίες διαδρομών.

Το τμήμα **LGV Est (φάση 1)** επιτρέπει ταχύτητες έως 320 χλμ./ώρα και έτσι ο χρόνος ταξιδιού μεταξύ Παρισίου και Στρασβούργου μειώθηκε από 3 ώρες και 50 λεπτά σε 2 ώρες και 20 λεπτά, και μεταξύ Παρισίου και Λουξεμβούργου από 3 ώρες και 35 λεπτά σε 2 ώρες και 5 λεπτά, με αποτέλεσμα τη μείωση των αεροπορικών υπηρεσιών μεταξύ Παρισίου και αεροδρομίων που βρίσκονται κοντά στις πόλεις που επωφελούνται πλέον σιδηροδρομικής σύνδεσης υψηλής ταχύτητας.

Εκτός από τη βελτίωση των άμεσων επιβατικών μεταφορών, οι επιβατικές γραμμές υψηλής ταχύτητας **Φραγκφούρτη am Main-Κολωνία** και **Nureμβέργη-Ingolstadt** απελευθέρωσαν μεταφορική ικανότητα στις υφιστάμενες μεικτής χρήσης/εμπορευματικές γραμμές.

**ΣΤΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΠΡΟΟΡΙΖΟΝΤΑΙ ΓΙΑ ΣΥΜΒΑΤΙΚΕΣ
ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ Ή ΓΙΑ ΜΕΙΚΤΗ
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ, ΟΙ ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΔΕΝ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΝΟΝΤΑΙ ΑΚΟΜΗ ΣΤΙΣ ΠΡΟΣΔΟΚΙΕΣ**

- 53.** Από τα τμήματα που εξετάστηκαν στο πλαίσιο του ελέγχου, 13 αφορούσαν υποδομή μεικτής χρήσης ή εμπορευματικών μεταφορών, εκ των οποίων μόνον πέντε είχαν τεθεί σε λειτουργία. Γενικώς, στόχος των τμημάτων αυτών ήταν η απορρόφηση της συμφόρησης, αυξάνοντας τη μεταφορική ικανότητα και συντομεύοντας τον χρόνο ταξιδιού (βλέπε επίσης **πλαίσιο 10** σχετικά με τις σήραγγες στις Άλπεις).
- 54.** Η επίτευξη των στόχων όσον αφορά τις επιδόσεις στα πέντε τμήματα που έχουν τεθεί σε λειτουργία υπήρξε προβληματική, στον βαθμό που κανένα δεν αποτελεί ακόμη αντικείμενο εκμετάλλευσης σύμφωνα με τον σχεδιασμό. Οι κύριοι παράγοντες που επηρεάζουν την επίτευξη των στόχων επιδόσεων είναι εκείνοι που σχετίζονται, αφενός, με τη ζήτηση για υπηρεσίες που θα μπορούσαν δυνητικά να λειτουργήσουν στην υποδομή και, αφετέρου, με τη διαλειτουργικότητα και άλλους περιορισμούς του σιδηροδρομικού συστήματος, οι οποίοι προκαλούν τη διακοπή των διευρωπαϊκών σιδηροδρομικών υπηρεσιών. Το γεγονός αυτό επιβεβαιώνει ότι η συνολική πρόοδος στις διευρωπαϊκές σιδηροδρομικές μεταφορές εξαρτάται από την επίτευξη συνεργιών μεταξύ των αποτελεσμάτων των νομοθετικών μέτρων που αφορούν τις αγορές και τη διαλειτουργικότητα και των πολιτικών μέτρων συγχρηματοδότησης, όπως τόνισαν και οι συντονιστές²⁸.

²⁸ Έγγραφο θέσης των ευρωπαϊκών συντονιστών στον τομέα των μεταφορών: των κυρίων Karel Van Miert, Étienne Davignon, Carlo Secchi, Laurens Jan Brinkhorst, Péter Balázs, Luis Valente De Oliveira, Pavel Telička, Karel Vinck και της κυρίας Karla Peijs για το μέλλον της πολιτικής όσον αφορά το Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ), Βρυξέλλες 6 Οκτωβρίου 2009.

ΕΙΔΙΚΑ ΤΜΗΜΑΤΑ: ΟΙ ΣΗΡΑΓΓΕΣ BRENNER ΚΑΙ MONT-CENIS ΣΤΙΣ ΑΛΠΕΙΣ

Πρόκειται για τμήματα ιδιαίτερα μεγάλης κλίμακας και αφορούν την κατασκευή σηράγγων μεταξύ Αυστρίας και Ιταλίας (**Brenner**) και Γαλλίας και Ιταλίας (**Mont-Cenis**) για τη διευκόλυνση αποδοτικότερων εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών, αποφεύγοντας τη διέλευση από της Άλπεις μέσω των υφιστάμενων περιορισμένων διαδρομών, πράγμα ανεπιθύμητο τόσο από πλευράς μεταφορών όσο και περιβάλλοντος. Παρότι προβλέφθηκαν για μεικτή χρήση, οι σήραγγες επικεντρώνονται κυρίως στις εμπορευματικές μεταφορές. Οι φορείς υλοποίησης των έργων προσδοκούν αντίκτυπο που θα μεταβάλει την αγορά στις διαδρομές-στόχους, διευκολύνοντας σημαντικά τη μεταφορά μεγαλύτερων όγκων από εκείνους που είναι εφικτοί σήμερα, εξασφαλίζοντας σημαντικό συνολικό μερίδιο αγοράς σε σύγκριση με άλλους τρόπους μεταφορών. Τα έργα έχουν μακρόπνοο χαρακτήρα και εκτείνονται σε ορίζοντα 10-15 ετών. Επί του παρόντος βρίσκονται στη φάση του σχεδιασμού και της διερεύνησης.

Φωτογραφία 5 – Είσοδος της διερευνητικής σήραγγας για τη βασική σήραγγα Brenner στη Fortezza



© Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο, Μάρτιος 2009.

ΟΙ ΣΥΣΤΗΜΙΚΟΙ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΕΧΟΥΝ ΑΡΝΗΤΙΚΟ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟ, Ο ΟΠΟΙΟΣ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΕΙΝΑΙ ΠΑΡΟΜΟΙΑΣ ΚΛΙΜΑΚΑΣ ΜΕ ΤΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΠΟΥ ΠΡΟΚΥΠΤΕΙ ΑΠΟ ΤΙΣ ΔΑΠΑΝΗΡΕΣ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΣΕ ΥΠΟΔΟΜΗ

- 55.** Η χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής εξαρτάται από διάφορους παράγοντες, συμπεριλαμβανομένων των γενικών οικονομικών συνθηκών²⁹, των σχετικών έργων ανάπτυξης σε λιμένες, σήραγγες κ.λπ. (βλέπε **πλαίσιο 11**), καθώς και των επενδύσεων σε άλλα σημεία στο σιδηροδρομικό σύστημα (βλέπε **πλαίσιο 12**).
- 56.** Οι συστημικοί περιορισμοί έχουν επίσης μεγάλη σημασία. Για τις διευρωπαϊκές επιβατικές υπηρεσίες υψηλής ταχύτητας, όπως αυτές που λειτουργούν μεταξύ Παρισιού, Βρυξελλών και Λονδίνου, υπάρχουν ειδικές ρυθμίσεις ώστε να διασφαλίζεται ότι οι αμαξοστοιχίες δεν χρειάζεται να σταματούν στα σύνορα. Για παράδειγμα, οι μηχανές είναι εξοπλισμένες ώστε να είναι διαλειτουργικές με πολλαπλά συστήματα ενέργειας έλξης και ελέγχου (σηματοδότησης) αμαξοστοιχιών, και υπάρχει συμφωνία σχετικά με τους επιχειρησιακούς κανόνες που διέπουν τις συγκεκριμένες γραμμές κ.λπ. Παρότι πρόκειται για κάτι πολύπλοκο, αυτό κατέστη εφικτό διότι η υπηρεσία προορίζεται μόνον για τον σκοπό αυτό και υπάρχει σαφής βούληση εκ μέρους των βασικών ενδιαφερομένων για την αντιμετώπιση δυνητικών προβλημάτων.

²⁹ Έκθεση της Επιτροπής στο Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο — Δεύτερη έκθεση σχετική με την παρακολούθηση της εξέλιξης της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών (COM(2009) 676 τελικό της 18ης Δεκεμβρίου 2009, Βρυξέλλες).

Φωτογραφία 6 – Απόθεμα αξόνων για άμαξες στην εγκατάσταση αλλαγής περιτυπώματος Transfesa στο Cerbère στα σύνορα Γαλλίας-Ισπανίας



© Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο, Φεβρουάριος 2009.

ΠΛΑΙΣΙΟ 11

ΤΜΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΤΩΝ ΟΠΟΙΩΝ Η ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΘΕΙ ΜΟΝΟΝ ΑΦΟΥ ΥΛΟΠΟΙΗΘΟΥΝ ΑΛΛΑ ΕΡΓΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Το τμήμα της γραμμής [Betuwe](#), με κατεύθυνση από ανατολικά προς δυτικά από τον λιμένα του Ρότερνταμ έως τα σύνορα των Κάτω Χωρών και της Γερμανίας, προορίζεται αποκλειστικά για εμπορευματική κυκλοφορία. Παρότι η υποδομή της γραμμής κατέστη πλήρως διαθέσιμη για σιδηροδρομικές υπηρεσίες τον Ιούνιο του 2007, με ρεαλιστική μέγιστη μεταφορική ικανότητα 380 αμαξοστοιχιών ημερησίως κατά μέσο όρο, επί του παρόντος κινούνται σε αυτήν 20 αμαξοστοιχίες ημερησίως, οι οποίες αναμένεται να αυξηθούν σε 150 ημερησίως έως το 2013: περιοριστικός παράγοντας υπήρξε έως τώρα η σταδιακή εισαγωγή μηχανών συμβατών με το σύστημα σηματοδότησης επιπέδου 2 του ERTMS. Προβλέπεται ότι η κυκλοφορία θα αυξηθεί σε 380 αμαξοστοιχίες ημερησίως μετά την υλοποίηση των προγραμματισμένων έργων ανάπτυξης στο δεύτερο Maasvlakte στον λιμένα.

Η χρήση του συγχρηματοδοτούμενου από την ΕΕ τμήματος που κατασκευάζεται στο [Kufstein-Innsbruck](#), στον διάδρομο Brenner μεταξύ Μονάχου και Βερόνας, θα περιοριστεί από τον όγκο κυκλοφορίας που μπορεί να διασχίσει το ορεινό πέρασμα στον σταθμό Brennersee. Η κατάσταση αυτή θα βελτιωθεί σημαντικά μόνον το 2022, όταν θα τεθούν σε λειτουργία στον διάδρομο οι σιδηροδρομικές γραμμές μέσω της [βασικής σήραγγας Brenner](#), που επί του παρόντος τελεί υπό κατασκευή.

Η εκμετάλλευση του διεθνούς τμήματος [Perpignan-Figueras](#) εξαρτάται, εν μέρει, από τις ροές εμπορευματικής κυκλοφορίας μεταξύ Ισπανίας και Γαλλίας, τα δε έργα ανάπτυξης που πραγματοποιούνται σε λιμένες (όπως στη Βαρκελώνη) θα έχουν σημαντική επίδραση.

ΠΛΑΙΣΙΟ 12

ΥΠΟΔΟΜΗ ΠΟΥ ΑΝΑΠΤΥΧΘΗΚΕ ΓΙΑ ΤΗΝ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΓΙΑ ΤΙΣ ΟΠΟΙΕΣ ΔΕΝ ΑΝΑΜΕΝΕΤΑΙ ΕΙΔΙΚΗ ΖΗΤΗΣΗ ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΑ ΕΩΣ ΜΕΣΟΠΡΟΘΕΣΜΑ

Οι γραμμές υψηλής μεταφορικής ικανότητας υψηλής ταχύτητας [Ρώμη-Νάπολη](#) και [Μπολόνια-Φλωρεντία](#) κατασκευάστηκαν τόσο για εμπορευματικές όσο και για επιβατικές αμαξοστοιχίες. Προκειμένου οι εμπορευματικές αμαξοστοιχίες να λειτουργούν εξίσου καλά με τις επιβατικές αμαξοστοιχίες, απαιτήθηκαν σημαντικές επενδύσεις για διασυνδέσεις στη συμβατική γραμμή. Επίσης, ήταν αναγκαία η κατασκευή σηράγγων, γεφυρών και κοιλαδογεφυρών για τη μείωση των κλίσεων, καθώς και η αύξηση του βάρους φορτίου άξονα. Στις γραμμές αυτές δεν λειτουργούν ακόμη εμπορευματικές αμαξοστοιχίες και, παρότι τέτοια έργα ανάπτυξης αναμένονται σε κάποια στιγμή στο μέλλον, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις δεν διαθέτουν ακόμη συγκεκριμένα σχέδια κατ' αυτή την έννοια.

Στα τμήματα [Ρώμη-Νάπολη](#), [Μπολόνια-Φλωρεντία](#) και [Piolto-Treviglio](#), οι διαθέσιμες εμπορευματικές μηχανές δεν μπορούν να ταξιδέψουν με την προβλεπόμενη ελάχιστη ταχύτητα των 120 χλμ./ώρα.

Η γραμμή [Raca-Trnava-Piestany](#) μπορεί να ανεχθεί ταχύτητες αμαξοστοιχιών έως 160 χλμ./ώρα· ωστόσο, καμία αμαξοστοιχία που να μπορεί να ταξιδέψει με την ταχύτητα αυτή δεν κυκλοφορεί επί του παρόντος στη Σλοβακία.

57. Ωστόσο, η κατάσταση στις συμβατικές γραμμές που προορίζονται για μεικτή εμπορευματική και επιβατική χρήση είναι πιο προβληματική. Η διέλευση των συνόρων μεταξύ ορισμένων εθνικών σιδηροδρομικών συστημάτων παραμένει πολύπλοκη, στον βαθμό που πολλές διευρωπαϊκές σιδηροδρομικές υπηρεσίες διακόπτονται λόγω της αναγκαιότητας στάσης σε συνοριακά σημεία. Το Συνέδριο παρατήρησε διάφορες περιπλοκές, συμπεριλαμβανομένων των διαφορών στο περιτύπωμα, στην ενέργεια έλξης, στα συστήματα ελέγχου (σηματοδότησης) αμαξοστοιχιών, στο μήκος των αμαξοστοιχιών και στους επιχειρησιακούς κανόνες. Πρόσθετοι λόγοι για τους οποίους οι αμαξοστοιχίες υποχρεούνται να σταματούν είναι η μη αποδοχή τροχαίου υλικού εγκεκριμένου για χρήση σε άλλα κράτη μέλη, η κατάρτιση και η πιστοποίηση πληρωμάτων αμαξοστοιχίας, τεχνικοί και εμπορικοί έλεγχοι, η διαχείριση της κυκλοφορίας σε πραγματικό χρόνο (βλέπε **παράρτημα VII** για επισκόπηση των προβλημάτων αυτών, μαζί με παραδείγματα από τα τμήματα που περιλαμβάνονταν στο δείγμα του ελέγχου και τους διευρωπαϊκούς άξονες στους οποίους βρίσκονται). Παρότι οι περιπλοκές αυτές στα σύνορα δεν συνεπάγονται κατ' ανάγκη σημαντικές καθυστερήσεις μεμονωμένα, το σωρευτικό τους αποτέλεσμα μπορεί να είναι σημαντικό. Ειδικότερα, μπορεί να έχουν ως αποτέλεσμα προβλήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας, με κίνδυνο κυκλοφοριακών συμφορήσεων και επακόλουθων καθυστερήσεων (βλέπε **πλαίσιο 13**).

Φωτογραφία 7 – Εγκατάσταση ελέγχου της κυκλοφορίας στον σταθμό Brennersee



© Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο, Φεβρουάριος 2009.

ΤΑΞΙΔΙ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΑΜΑΞΟΣΤΟΙΧΙΑΣ ΑΠΟ ΤΟ ΜΟΝΑΧΟ ΣΤΟΝ ΣΤΑΘΜΟ BRENNERSEE

Πριν από την αναχώρηση από το Μόναχο διενεργείται τεχνικός και εμπορικός έλεγχος (βλέπε **φωτογραφία 2**), ώστε να εξακριβωθεί η κατάλληλη σύνθεση της αμαξοστοιχίας και η πλήρης λειτουργία του συστήματος πέδησης. Την αμαξοστοιχία, η οποία διαθέτει δύο μηχανές, οδηγεί ένας μόνον γερμανόφωνος οδηγός.

Κατά την είσοδο στο αυστριακό σιδηροδρομικό δίκτυο στο Kufstein, δεν απαιτείται καμία αλλαγή στην αμαξοστοιχία, διότι οι επιχειρησιακοί κανόνες στη Γερμανία και την Αυστρία είναι εναρμονισμένοι και οι αντίστοιχες σιδηροδρομικές αρχές αποδέχονται επισήμως η μία τα πρότυπα της άλλης όσον αφορά ορισμένες μικρές διαφορές. Μια τρίτη μηχανή προστίθεται για να βοηθήσει στην ανάβαση στο Brennersee (βλέπε **φωτογραφία 8**).

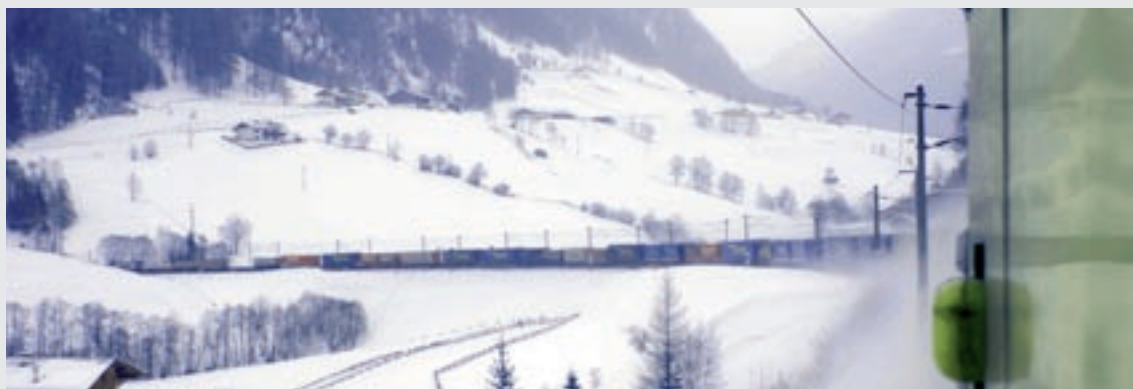
Φθάνοντας στον σταθμό Brennersee στην κορυφή του βουνού (σύνορα Αυστρίας-Ιταλίας), πραγματοποιείται ελιγμός για την αφαίρεση των δύο μηχανών που δεν χρειάζονται πλέον. Εκτελούνται και άλλα καθήκοντα τα οποία είναι αναγκαία λόγω των διαφορών μεταξύ των ιταλικών και των αυστριακών επιχειρησιακών κανόνων, και ειδικότερα:

- ο αλλαγή οδηγού: οι επιχειρησιακοί κανόνες της Ιταλίας απαιτούν δύο ιταλόφωνους οδηγούς (που διαθέτουν άδεια για να οδηγούν στην Ιταλία), οι οποίοι αντικαθιστούν τον μοναδικό γερμανόφωνο οδηγό (που διαθέτει άδεια για να οδηγεί στη Γερμανία και στην Αυστρία),
- ο αλλαγή οπίσθιων σημάτων: στη Γερμανία και στην Αυστρία, απαιτούνται ανακλαστικές πινακίδες στο οπίσθιο μέρος της αμαξοστοιχίας³⁰, ενώ οι ανακλαστικές πινακίδες δεν είναι αποδεκτές στην Ιταλία όπου απαιτούνται φωτεινά οπίσθια φώτα (βλέπε **φωτογραφία 9**).

Παρότι διενεργήθηκε τεχνικός έλεγχος πριν από την αναχώρηση από το Μόναχο και το ταξίδι έως τη Βερόνα είναι μόνον 448 χλμ. (δηλαδή λιγότερο από τη μέγιστη απόσταση των 700 χλμ. που απαιτούν οι ιταλικοί κανονισμοί), διενεργείται ένας ακόμη έλεγχος στον σταθμό Brennersee, ο οποίος διαρκεί περίπου 25 λεπτά. Ο πρόσθετος αυτός έλεγχος διενεργείται διότι η ιταλική σιδηροδρομική επιχείρηση δεν δέχεται τον τεχνικό έλεγχο που διενήργησε η γερμανική σιδηροδρομική επιχείρηση στο Μόναχο. Στο ταξίδι προς την αντίθετη κατεύθυνση δεν διενεργείται κανένας τέτοιος πρόσθετος έλεγχος, διότι η γερμανική σιδηροδρομική επιχείρηση δέχεται τον έλεγχο που έχει διενεργηθεί νωρίτερα από τον ομόλογό της στην Ιταλία.

³⁰ Ο ακριβής σχεδιασμός των ανακλαστικών πινακίδων βάσει των γερμανικών και των αυστριακών επιχειρησιακών κανόνων διαφέρει ελαφρώς, αλλά κάθε χώρα δέχεται τις πινακίδες της άλλης.

Φωτογραφία 8 – Εμπορευματική αμαξοστοιχία διέρχεται από τις αυστριακές Άλπεις με κατεύθυνση τον σταθμό Brennersee



© Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο, Φεβρουάριος 2009.

- 58.** Η επίτευξη προόδου σχετικά με τη μείωση των περιορισμών του είδους αυτού μπορεί να διευκολύνει τις βελτιώσεις στις διευρωπαϊκές μεταφορές, οι οποίες είναι συγκρίσιμης κλίμακας με τις βελτιώσεις των επιδόσεων που αποτελούν απόρροια σημαντικών επενδύσεων σε υποδομή (στον **πίνακα 4** παρέχεται σύγκριση από το έργο προτεραιότητας αριθ. 1). Μια τέτοια πρόοδος θα σήμαινε περισσότερα όσον αφορά τη συνεργασία μεταξύ των αρχών των κρατών μελών από ό,τι οι οικονομικές επενδύσεις σε υποδομή.

ΠΙΝΑΚΑΣ 4

ΕΞΟΙΚΟΝΟΜΗΣΗ 25 ΛΕΠΤΩΝ ΚΑΙ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΗ 25 ΛΕΠΤΩΝ ΣΤΟ ΕΡΓΟ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΑΡΙΘ. 1

25 λεπτά

Ο χρόνος ταξιδιού που εξοικονομήθηκε κατασκευάζοντας μια νέα γραμμή υψηλής ταχύτητας μεταξύ Νυρεμβέργης και Ingolstadt στη Γερμανία συνολικού κόστους 2 336 εκατομμυρίων ευρώ (με συγχρηματοδότηση από την ΕΕ ύψους 134 εκατομμυρίων ευρώ από το ΔΕΔ-Μ)

Ο πρόσθετος χρόνος που απαιτείται για τον τεχνικό έλεγχο των αμαξοστοιχιών που εισέρχονται στην Ιταλία, στον σταθμό Brennersee στα σύνορα Αυστρίας-Ιταλίας, διότι η ιταλική σιδηροδρομική επιχείρηση δεν δέχεται τον τεχνικό έλεγχο που έχει ήδη διενεργηθεί στο σημείο αναχώρησης στο Μόναχο από τον ομόλογό της στη Γερμανία

59. Ενώ η ύπαρξη τέτοιων περιορισμών σε σημαντικούς διαδρόμους είναι ευρέως γνωστή στον κλάδο των σιδηροδρόμων στην Ευρώπη, δεν υπάρχει σε ευρωπαϊκό επίπεδο, και για όλους τους σημαντικούς άξονες, μελέτη η οποία να περιγράφει αναλυτικά τα προβλήματα αυτά, να υπολογίζει ποσοτικά τον αντίκτυπό τους και να προσδιορίζει πιθανές λύσεις.
60. Η μείωση των συστημικών περιορισμών στους διευρωπαϊκούς άξονες απαιτεί συμφωνία μεταξύ των κρατών μελών. Οι προσπάθειες για να επιτευχθεί κάτι τέτοιο σε ευρωπαϊκό επίπεδο αποτελούν σχετικά πρόσφατες εξελίξεις, δεδομένου ότι η επίτευξη προόδου σε διμερές επίπεδο ήταν έως τώρα δυσχερής. Υπάρχει μια αξιοσημείωτη εξαίρεση που αφορά τη συνεργασία μεταξύ των οργανισμών ορισμένων κρατών μελών για τη βελτίωση των επιδόσεων των σιδηροδρομικών μεταφορών σε έναν σιδηροδρομικό άξονα, η οποία συνοδεύτηκε από μερικές σημαντικές επιτυχίες (βλέπε **πλαίσιο 14**). Αναπτύσσονται και άλλες τέτοιες πρωτοβουλίες, συχνά με την υποστήριξη των συντονιστών που διόρισε η Επιτροπή, όπως για παράδειγμα σε σχέση με τον διάδρομο Brenner.
61. Η πρόοδος σε ένα θέμα αντιμετωπίστηκε σε ευρωπαϊκό επίπεδο, με τη θέσπιση νομοθεσίας της ΕΕ το 2008 για τη διευκόλυνση της αμοιβαίας αποδοχής τροχαίου υλικού μεταξύ εθνικών σιδηροδρομικών δικτύων³¹.

³¹ Οδηγία 2008/57/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 2008, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος (ΕΕ L 191 της 18.7.2008, σ. 1).

ΠΛΑΙΣΙΟ 14

ΔΙΕΘΝΗΣ ΟΜΑΔΑ ΓΙΑ ΤΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΟΝ ΔΙΑΔΡΟΜΟ ΒΟΡΡΑ-ΝΟΤΟΥ (ΡΟΤΕΡΝΤΑΜ-ΓΕΝΟΒΑ) («ΙQC»)

Από το 2003, οι γερμανικές, ολλανδικές, ιταλικές και ελβετικές αρχές του κλάδου των σιδηροδρομικών μεταφορών συνεργάζονται για να αναλύσουν και να επιλύσουν προβλήματα στον διάδρομο. Επιτεύχθηκαν ορισμένα αξιοσημείωτα αποτελέσματα, όπως για παράδειγμα σε σχέση με την αμοιβαία αναγνώριση οδηγιών και τη διαποδοχή των διαδικασιών έγκρισης τροχαίου υλικού. Το 2008, συστήθηκε ένας ευρωπαϊκός όμιλος οικονομικού ενδιαφέροντος και ιδρύθηκε ένα γραφείο διαχείρισης προγράμματος για τη διαχείριση των εργασιών του ομίλου. Εγκρίθηκε σχέδιο δράσης 14 σημείων, το οποίο απηχεί τα ευρήματα της παρούσας έκθεσης και τονίζει τη σημασία πτυχών όπως η ανάπτυξη του ERTMS, οι επιχειρησιακοί κανόνες και η πιστοποίηση των πληρωμάτων αμαξοστοιχίας ως βασικών περιορισμών για τις διευρωπαϊκές μεταφορές.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ

- 62.** Μέσω της συγχρηματοδότησης της ανάπτυξης σιδηροδρομικής υποδομής, η ΕΕ συνέβαλε στην παροχή νέων δυνατοτήτων στις διευρωπαϊκές σιδηροδρομικές μεταφορές. Ωστόσο, θα μπορούσαν να ληφθούν ορισμένα μέτρα για τη βελτιστοποίηση της αξίας των κονδυλίων της ΕΕ.
- 63.** Τα έργα προτεραιότητας είναι ο κύριος μηχανισμός συντονισμού και συγκέντρωσης των πόρων χρηματοδότησης. Επομένως, είναι σημαντικό ο καθορισμός τους να αντικατοπτρίζει παρούσες και προβλεπόμενες ανάγκες. Ωστόσο, έως τώρα, τα έργα προτεραιότητας δεν καθορίστηκαν βάσει ανάλυσης των υφιστάμενων και των αναμενόμενων ροών κυκλοφορίας και δεν αποτελούν οριστικές περιγραφές των κύριων διευρωπαϊκών σιδηροδρομικών αξόνων (βλέπε σημεία 19 έως 24).

ΣΥΣΤΑΣΗ ΑΡΙΘ. 1

Για την **επικέντρωση των κονδυλίων της ΕΕ**, σε μελλοντική εξέταση του καθορισμού των έργων προτεραιότητας, η Επιτροπή πρέπει:

- ο να συνεργαστεί με τα κράτη μέλη και τους οργανισμούς σιδηροδρόμων για την ενίσχυση **των γνώσεων και των αναλυτικών βάσεων** σε ευρωπαϊκό επίπεδο όσον αφορά τις υφιστάμενες και τις αναμενόμενες ροές σιδηροδρομικής κυκλοφορίας, και
- ο να προσδιορίσει τους διευρωπαϊκούς διαδρόμους για τους οποίους υπάρχει σημαντική **παρούσα ή αναμενόμενη ζήτηση**.

- 64.** Η στοχοθέτηση των επενδύσεων της ΕΕ σε υποδομή στο πλαίσιο του ΔΕΔ-Μ είναι σημαντική. Η συγκέντρωση των συγχρηματοδοτήσεων ΔΕΔ-Μ σε διασυνοριακά σημεία έχει βελτιωθεί, αλλά πολλά πρέπει να γίνουν ακόμη στα σημεία αυτά σχετικά με τα έργα προτεραιότητας που περιλαμβάνονται στο δείγμα. Οι συντονιστές συνέβαλαν θετικά, αλλά πρέπει να βελτιωθεί η ανάλυση σχετικά με τα σημεία συμφόρησης. Υπήρχαν αδυναμίες, σε επίπεδο Επιτροπής, όσον αφορά τις διαδικασίες έγκρισης έργων του Ταμείου Συνοχής, και υπάρχει περιθώριο βελτίωσης των διαδικασιών επιλογής έργων ΔΕΔ-Μ (βλέπε σημεία 25 έως 38).

ΣΥΣΤΑΣΗ ΑΡΙΘ. 2

Η Επιτροπή πρέπει:

- ο να διασφαλίσει την ύπαρξη έγκυρης ανάλυσης των σημαντικότερων **τμημάτων συμφόρησης** στα έργα προτεραιότητας για την υποστήριξη αποφάσεων που σχετίζονται με τη στοχοθέτηση των κονδυλίων ΔΕΔ-Μ,
- ο να αξιοποιήσει τον ρόλο που διαδραμάτισαν έως τώρα οι συντονιστές και να εξετάσει το ενδεχόμενο διορισμού και άλλων **συντονιστών** για την κάλυψη άλλων έργων προτεραιότητας,
- ο να διασφαλίσει **ισχυρές διαδικασίες για την έγκριση έργων στο πλαίσιο της πολιτικής συνοχής**, ιδίως όσον αφορά την εξέταση των τεχνικών χαρακτηριστικών και, ενόψει των σημαντικών κινδύνων αύξησης του κόστους, να διασφαλίσει τη διεξοδική προετοιμασία των προτεινόμενων έργων, αξιοποιώντας τις βέλτιστες πρακτικές του κλάδου, όπως προκύπτουν από έργα που υλοποιήθηκαν εμπροθέσμως και εντός των ορίων του προϋπολογισμού τους και
- ο να βελτιώσει την ποιότητα των αναλύσεων κόστους-οφέλους για την υποστήριξη **των διαδικασιών επιλογής στο πλαίσιο του ΔΕΔ-Μ**.

65. Τα συγχρηματοδοτούμενα από την ΕΕ έργα υποδομής παρέδωσαν την υποδομή που είχε σχεδιαστεί σύμφωνα με τις προδιαγραφές και, μετά την ολοκλήρωσή τους, δημιούργησαν νέες και βελτιωμένες δυνατότητες σιδηροδρομικών μεταφορών σε βασικά τμήματα των έργων προτεραιότητας. Σε πολλές περιπτώσεις, πραγματοποιήθηκαν τροποποιήσεις των τεχνικών προδιαγραφών λόγω περιστάσεων που εμφανίστηκαν κατά την κατασκευή (βλέπε σημεία 39 έως 48).

ΣΥΣΤΑΣΗ ΑΡΙΘ. 3

Η Επιτροπή πρέπει να αναλάβει ηγετικό ρόλο **στη διευκόλυνση της ανταλλαγής γνώσεων** και εμπειριών σχετικά με την ανάπτυξη σιδηροδρομικής υποδομής μεταξύ των φορέων υλοποίησης των έργων, αξιοποιώντας για τον σκοπό αυτό προηγούμενες εμπειρίες, όπως το σχέδιο Netlipse.

66. Έχουν επιτευχθεί μετρήσιμες βελτιώσεις σε γραμμές που προορίζονται για επιβατικές υπηρεσίες υψηλής ταχύτητας που λειτουργούν πλήρως σύμφωνα με τις προβλέψεις. Ωστόσο, η χρήση συμβατικών τμημάτων μεικτής και εμπορευματικής χρήσης που έτυχαν συγχρηματοδότησης από την ΕΕ επηρεάζεται από διάφορους παράγοντες που έχουν ως αποτέλεσμα να μην λειτουργούν ακόμη πλήρως σύμφωνα με τις προβλέψεις οι σιδηροδρομικές υπηρεσίες. Εξακολουθούν να υπάρχουν συστημικοί περιορισμοί στο ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο, ιδίως σε συνοριακά σημεία (βλέπε σημεία 49 έως 61).

ΣΥΣΤΑΣΗ ΑΡΙΘ. 4

Η Επιτροπή πρέπει:

- ο να εξετάσει τον βαθμό στον οποίο θα μπορούσε να βελτιστοποιηθεί η αξία των κονδυλίων της ΕΕ, αποδίδοντας μεγαλύτερη έμφαση στη **μείωση των πρακτικών περιορισμών** στις διασυνοριακές σιδηροδρομικές μεταφορές οι οποίοι δεν συνδέονται με την υποδομή και
- ο να ενθαρρύνει την ανάπτυξη και να παράσχει υποστήριξη στη **συνεργασία μεταξύ σιδηροδρομικών οργανισμών των κρατών μελών σε επίπεδο διαδρόμων** (όπως η δομή που υφίσταται στον διάδρομο Ρότερνταμ-Γένοβα) για την αντιμετώπιση των φραγμών στις ομαλές σιδηροδρομικές μεταφορές στην υφιστάμενη υποδομή.

Η παρούσα έκθεση εγκρίθηκε από το Τμήμα II, του οποίου προεδρεύει ο κ. Morten LEVYSOHN, Μέλος του Ελεγκτικού Συνεδρίου, στο Λουξεμβούργο, κατά τη συνεδρίασή του της 8ης Σεπτεμβρίου 2010.

Για το Ελεγκτικό Συνέδριο



Vítor Manuel da SILVA CALDEIRA
Πρόεδρος

Φωτογραφία 9 – Οπίσθια φώτα τα οποία απαιτούνται για την κυκλοφορία στην Ιταλία πρόκειται να προσαρτηθούν στην αμαξοστοιχία στον σταθμό Brennersee



© Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο, Φεβρουάριος 2009.

ΣΥΝΟΨΗ ΤΗΣ ΒΑΣΙΚΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟΝ ΚΛΑΔΟ ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ

		Νομοθετική πράξη	Τροποποιήσεις	
Φορείς και αγορές	Ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων	Οδηγία 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 29ης Ιουλίου 1991, για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων	Οδηγία 2001/12/ΕΚ Οδηγία 2004/51/ΕΚ Οδηγία 2007/58/ΕΚ	
	Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων	Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 881/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, σχετικά με τη σύσταση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων	Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1335/2008	
	Άδειες	Οδηγία 95/18/ΕΚ του Συμβουλίου, της 19ης Ιουνίου 1995, σχετικά με τις άδειες σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις	Οδηγία 2001/13/ΕΚ Οδηγία 2004/49/ΕΚ	
	Κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής	Οδηγία 2001/14/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2001, σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής καθώς και με την πιστοποίηση ασφαλείας	Απόφαση 2002/844/ΕΚ Οδηγία 2004/49/ΕΚ Οδηγία 2007/58/ΕΚ	
	Κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις	Ανακοίνωση της Επιτροπής — Κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις	(2008/С 184/07)	
Ασφάλεια και διαλειτουργικότητα	Διαλειτουργικότητα	Διαλειτουργικότητα του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος	Οδηγία 2001/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Μαρτίου 2001, για τη διαλειτουργικότητα του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος	Οδηγία 2004/50/ΕΚ Οδηγία 2007/32/ΕΚ
		Διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας	Οδηγία 96/48/ΕΚ του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1996, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας	Οδηγία 2004/50/ΕΚ Οδηγία 2007/32/ΕΚ
		Διαλειτουργικότητα του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος	Οδηγία 2008/57/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 2008, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος	
	Ασφάλεια	Ασφάλεια των σιδηροδρόμων	Οδηγία 2004/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, για την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων	Οδηγία 2008/110/ΕΚ
			Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 653/2007 της Επιτροπής, της 13ης Ιουνίου 2007, σχετικά με τη χρήση κοινού ευρωπαϊκού εντύπου για τα πιστοποιητικά ασφαλείας και για τα έγγραφα της αίτησης σύμφωνα με το άρθρο 10 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και σχετικά με την εγκυρότητα των πιστοποιητικών ασφαλείας που εκδίδονται σύμφωνα με την οδηγία 2001/14/ΕΚ	

		Νομοθετική πράξη	Τροποποιήσεις
Εργαζόμενοι στους σιδηροδρόμους	Οδηγοί αμαξοστοιχιών	Οδηγία 2007/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, σχετικά με την πιστοποίηση του προσωπικού οδήγησης μηχανών έλξης και συρμών στο σιδηροδρομικό σύστημα της Κοινότητας	
	Μετακινούμενοι εργαζόμενοι	Οδηγία 2005/47/ΕΚ του Συμβουλίου, της 18ης Ιουλίου 2005, για τη συμφωνία μεταξύ της Κοινότητας Ευρωπαϊκών Σιδηροδρόμων (CER) και της Ευρωπαϊκής Ομοσπονδίας Εργαζομένων στον τομέα των Μεταφορών (ETF) για θέματα των συνθηκών εργασίας των μετακινούμενων εργαζομένων που παρέχουν διασυνοριακές διαλειτουργικές υπηρεσίες στον τομέα των σιδηροδρόμων	
Δικαιώματα επιβατών	Υποχρεώσεις των δημόσιων υπηρεσιών	Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές και την κατάργηση των κανονισμών του Συμβουλίου (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 και (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70	
	Δικαιώματα επιβατών	Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1371/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών	

ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑΣ

Κατηγορία	Περιγραφή	Παραπομπή
ΤΠΔ υψηλής ταχύτητας (εγκρίθηκαν με απόφαση της Επιτροπής)	Υποσύστημα συντήρησης	
	Έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση Έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση – Διορθωτικό	2002/731/EK
	Υποσύστημα υποδομής	2002/732/EK
	Υποσύστημα ενέργειας	2002/733/EK
	Υποσύστημα τροχαίου υλικού	2002/735/EK
	Υποσύστημα λειτουργίας	2002/734/EK
	Υποσύστημα ελέγχου και χειρισμού ERTMS και τροποποίηση του παραρτήματος Α της απόφασης 2006/679	2006/860/EK
	Υποσύστημα ελέγχου και χειρισμού ERTMS για την τροποποίηση του παραρτήματος Α της απόφασης 2006/679 και του παραρτήματος Α της απόφασης 2006/860	2008/386/EK
Αναθεωρημένες ΤΠΔ υψηλής ταχύτητας (εγκρίθηκαν με απόφαση της Επιτροπής)	Υποσύστημα υποδομής	2008/217/EK
	Υποσύστημα λειτουργίας, παράρτημα Α, παράρτημα Ρ. 9	2008/231/EK
	Υποσύστημα τροχαίου υλικού Τροχαίο υλικό – Διορθωτικό	2008/232/EK
	Υποσύστημα ενέργειας	2008/284/CE
	Έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση – για την τροποποίηση του παραρτήματος Α της απόφασης 2002/731/EK της 30ής Μαΐου 2002 Έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση – για την τροποποίηση του παραρτήματος Α της απόφασης 2002/731/EK της 30ής Μαΐου 2002 – Διορθωτικό	2004/447/EK
	Έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση – για την τροποποίηση του παραρτήματος Α της απόφασης 2006/860/EK για τους σιδηροδρόμους υψηλής ταχύτητας και τους συμβατικούς σιδηροδρόμους	2007/153/EK

Κατηγορία	Περιγραφή	Παραπομπή
ΤΠΔ συμβατικού σιδηροδρόμου (εγκρίθηκαν με αποφάσεις/κανονισμούς της Επιτροπής)	Τηλεματικές εφαρμογές για τις εμπορευματικές υπηρεσίες	62/2006/EK
	Θόρυβος συμβατικού τροχαίου υλικού	2006/66/EK
	Έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση	2006/679/EK
	Έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση	2009/561/EK
	Υποσύστημα ελέγχου και χειρισμού ERTMS και τροποποίηση του παραρτήματος Α της απόφασης 2006/679/EK	2006/860/EK
	Υποσύστημα ελέγχου ERTMS για την τροποποίηση του παραρτήματος Α της απόφασης 2006/679/EK και του παραρτήματος Α της απόφασης 2006/860/EK	2008/386/EK
	Τροχαίο υλικό – φορτάμαξες – τροποποίηση αποφάσεων 2006/861/EK και 2006/920/EK	2006/861/EK 2009/107/EK
	Διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας – παράρτημα Ρ. 5: τροποποίηση αποφάσεων 2006/861/EK και 2006/920/EK παράρτημα Ρ. 9	2006/920/EK 2009/107/EK
Εγκάρσιες ΤΠΔ (σιδηρόδρομος υψηλής ταχύτητας και συμβατικός σιδηρόδρομος) (εγκρίθηκαν με απόφαση της Επιτροπής)	Σχέδιο ανάπτυξης ERTMS	2009/561/EK
	Ασφάλεια στις σιδηροδρομικές σήραγγες	2008/163/EK
	Άτομα μειωμένης κινητικότητας	2008/164/EK

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΡΓΩΝ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΔΕΔ-Μ

«Έργα του Έσσεν» (Κατευθυντήριες γραμμές ΔΕΔ-Μ 1996)	Έργα προτεραιότητας (Κατευθυντήριες γραμμές ΔΕΔ-Μ 2004)
Αμαξοστοιχία υψηλής ταχύτητας/συνδυασμένες μεταφορές βορρά-νότου: Νυρεμβέργη-Erfurt-Halle/Λειψία-Βερολίνο Άξονας Brenner: Βερόνα-Μόναχο	ΕΠ1 Σιδηροδρομικός άξονας Βερολίνο-Βερόνα/Μιλάνο-Μπολόνια-Νάπολη-Μεσίνα-Παλέρμο
Αμαξοστοιχία υψηλής ταχύτητας (Παρίσι-Βρυξέλλες-Κολωνία-Άμστερνταμ-Λονδίνο)	ΕΠ2 Σιδηροδρομικός άξονας μεγάλης ταχύτητας Παρίσι-Βρυξέλλες/Βρυξέλλες-Κολωνία-Άμστερνταμ-Λονδίνο
Αμαξοστοιχία υψηλής ταχύτητας – νότιος κλάδος: Μαδρίτη-Βαρκελώνη-Perpignan-Montpellier; Μαδρίτη-Vitoria-Dax	ΕΠ3 Σιδηροδρομικός άξονας μεγάλης ταχύτητας Λισσαβώνα/Πόρτο-Μαδρίτη-Βαρκελώνη-Perpignan-Montpellier; Μαδρίτη-Vitoria-Dax-Bordeaux-Tours
Σιδηροδρομικός άξονας μεγάλης ταχύτητας – ανατολικός κλάδος	ΕΠ4 Σιδηροδρομικός άξονας μεγάλης ταχύτητας – ανατολικός κλάδος
Γραμμή Betuwe	ΕΠ5 Γραμμή Betuwe
Αμαξοστοιχία υψηλής ταχύτητας/συνδυασμένες μεταφορές: Λυών-Τεργέστη	ΕΠ6 Σιδηροδρομικός άξονας Λυών-Τεργέστη-Divaca/Koper/Divaca-Λιουμπλιάνα-Βουδαπέστη-ουκρανικά σύνορα
	ΕΠ8 Πολυτροπικός άξονας Πορτογαλία/Ισπανία-υπόλοιπη Ευρώπη
Σιδηροδρομικός άξονας Cork-Δουβλίνο-Μπέλφαστ-Stranraer	ΕΠ9 Σιδηροδρομικός άξονας Cork-Δουβλίνο-Μπέλφαστ-Stranraer
Σταθερή ζεύξη Öresund	ΕΠ11 Σταθερή ζεύξη Öresund
Σκανδιναβικό τρίγωνο (σιδηροδρομικός-οδικός άξονας)	ΕΠ12 Σκανδιναβικό τρίγωνο (σιδηροδρομικός-οδικός άξονας)
Κύριος άξονας δυτικής ακτής	ΕΠ14 Κύριος άξονας δυτικής ακτής
	ΕΠ16 Εμπορευματικός σιδηροδρομικός άξονας Sines/Algeciras-Μαδρίτη-Παρίσι
	ΕΠ17 Σιδηροδρομικός άξονας Παρίσι-Στρασβούργο-Στουτγάρδη-Βιέννη-Μπρατισλάβα
	ΕΠ19 Διαλειτουργικότητα σιδηροδρόμου υψηλής ταχύτητας στην ιβηρική χερσόνησο
	ΕΠ20 Σιδηροδρομικός άξονας του Fehmarn Belt
	ΕΠ22 Σιδηροδρομικός άξονας Αθήνα-Σόφια-Βουδαπέστη-Βιέννη-Πράγα-Νυρεμβέργη/Δρέσδη
	ΕΠ23 Σιδηροδρομικός άξονας Γκντανσκ-Βαρσοβία-Brno/Μπρατισλάβα-Βιέννη
	ΕΠ24 Σιδηροδρομικός άξονας Λυών/Γένοβα-Βασιλεία-Duisburg-Rότερνταμ/Αμβέρσα
	ΕΠ26 Σιδηροδρομικός-οδικός άξονας Ιρλανδία/Ηνωμένο Βασίλειο / ηπειρωτική Ευρώπη
	ΕΠ27 Σιδηροδρομικός άξονας Βαλτικής Βαρσοβία-Kaunas-Ρίγα-Ταλλίν-Ελσίνκι
	ΕΠ28 Eurocaprail στον σιδηροδρομικό άξονα Βρυξέλλες-Λουξεμβούργο-Στρασβούργο
	ΕΠ29 Σιδηροδρομικός άξονας του διατροπικού διαδρόμου Ιονίου/Αδριατικής

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΔΕΙΓΜΑ ΤΜΗΜΑΤΩΝ ΤΗΣ ΣΥΓΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΗΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΕ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΛΕΓΧΟ

1. Αναλύθηκε δείγμα 21 τμημάτων σιδηροδρομικής υποδομής που έτυχαν συγχρηματοδότησης από την ΕΕ (και οι σχετικές αποφάσεις χρηματοδότησης). Τα τμήματα βρίσκονται σε οκτώ έργα προτεραιότητας (1, 2, 3, 5/24, 6, 4/17, 19, 23). Στοιχεία του δείγματος παρατίθενται στον πίνακα που ακολουθεί.
2. Το δείγμα κάλυπτε υψηλό ποσοστό επενδύσεων της ΕΕ σε σιδηροδρομική υποδομή. Συνολικά, το δείγμα καλύπτει επενδύσεις ύψους 8 683 εκατομμυρίων ευρώ (1 613 εκατομμύρια ευρώ από το ΔΕΔ-Μ και 7 070 εκατομμύρια ευρώ από το Ταμείο Συνοχής, το ISPA και το ΕΤΠΑ). Το ποσό αυτό αντιστοιχεί στο 77 % του συνόλου των επενδύσεων συγχρηματοδότησης της ΕΕ στα έργα προτεραιότητας του δείγματος και στο 36 % των επενδύσεων από όλες τις πηγές σε αυτά.
3. Τα τμήματα του δείγματος περιελάμβαναν, στον βαθμό του εφικτού:
 - ο τμήματα που είχαν ολοκληρωθεί ή προσέγγιζαν το στάδιο της ολοκλήρωσης,
 - ο διασυνοριακά τμήματα και τμήματα συμφόρησης,
 - ο σημαντικούς διαδρόμους επιβατικής και εμπορευματικής κυκλοφορίας (οι οποίοι ταυτίζονταν σε κάποιον βαθμό με τους διαδρόμους ERTMS),
 - ο συνδέσεις μεταξύ κρατών μελών της ΕΕ των 15 και της ΕΕ των 10,
 - ο τμήματα στα οποία επενδύθηκε ιδιωτική χρηματοδότηση, και
 - ο σημαντικά τμήματα σηράγγων στις Άλπεις.

ΤΜΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΠΟΥ ΣΥΓΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΘΗΚΑΝ ΑΠΟ ΤΟ ΔΕΔ-Μ, ΤΟ ΤΑΜΕΙΟ ΣΥΝΟΧΗΣ (ΤΣ) Ή ΤΟ ΕΤΠΑ ΚΑΙ ΕΞΕΤΑΣΤΗΚΑΝ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

		Αποκλειστικά επιβατικές γραμμές	Γραμμή μεικτής χρήσης	Αποκλειστικά εμπορευματικές γραμμές
Ολοκληρωμένα τμήματα	Σε λειτουργία	Κεντρικός σταθμός Βερολίνου (DE) [ΔΕΔ-Μ] Φραγκφούρτη am Main – Κολωνία (DE) [ΔΕΔ-Μ] Νυρεμβέργη-Ingolstadt (DE) [ΔΕΔ-Μ] TGV Est φάση 1 (FR) [ΔΕΔ-Μ] Μαδρίτη-Βαγιαδολίδ (ES) [ΤΣ, ΕΤΠΑ, ΔΕΔ-Μ] Μαδρίτη-Βαρκελώνη (ES) [ΤΣ, ΔΕΔ-Μ] HSL Zuid (NL) [ΔΕΔ-Μ]	Pioltello-Treviglio (IT) [ΔΕΔ-Μ] Raca-Trnava-Piestany (SK) [ΤΣ] Ρώμη-Νάπολη (IT) [ΕΤΠΑ, ΔΕΔ-Μ] Μεσίνα-Patti (IT) [ΕΤΠΑ]	Γραμμή Betuwe (NL) [ΔΕΔ-Μ]
	Εν αναμονή θέσης σε λειτουργία		Perpignan-Figueras (FR, ES) [ΔΕΔ-Μ] Μπολόνια-Φλωρεντία (IT) [ΔΕΔ-Μ]	
Τμήματα υπό κατασκευή		Μαδρίτη-Levante (ES) [ΤΣ, ΕΤΠΑ, ΔΕΔ-Μ]	Καρλορούη-Βασιλεία (DE) [ΔΕΔ-Μ] Kufstein-Innsbruck (AT) [ΔΕΔ-Μ] Linz-St Polten (AT) [ΔΕΔ-Μ] Βαρσοβία-Gdynia (PL) [ΤΣ]	
Τμήματα σε στάδιο σχεδιασμού και διερεύνησης			Βασική σήραγγα Brenner (AT, IT) [ΔΕΔ-Μ] Βασική σήραγγα Λυών-Τορίνο (FR, IT) [ΔΕΔ-Μ]	

ΣΥΝΤΟΝΙΣΤΕΣ ΠΟΥ ΔΙΟΡΙΣΤΗΚΑΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΓΙΑ ΤΑ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΑ ΕΡΓΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΤΟΝ ΙΟΥΝΙΟ ΤΟΥ 2010

Σιδηροδρομικό έργο προτεραιότητας	Συντονιστής
1	Pat Cox
3	Carlo Secchi
6	Laurens Jan Brinkhorst
17	Péter Balázs
19	Carlo Secchi
22	Gilles Savary
27	Pavel Telička
Ανάπτυξη ERTMS	Karel Vinck

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

ΣΥΓΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΕ ΤΜΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΕΞΕΤΑΣΤΗΚΑΝ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ: ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΚΑΙ ΧΡΗΣΗΣ

		Έτοιμα για χρήση			Έκταση χρήσης				
		Ολοκληρωθείσα κατασκευή	Υπό κατασκευή	Διαθέσιμο για χρήση	Πλήρης χρήση	Αναμένεται πλήρης χρήση	Αναμένονται άλλα έργα ανάπτυξης στο δίκτυο μεταφορών	Μη πιθανή η πλήρης χρήση του δυναμικού βραχυπρόθεσμα έως μεσοπρόθεσμα	Πιο μακροπρόθεσμα τμήματα
Τμήμα εμπορευματικής χρήσης	Γραμμή Betuwe	✓		✓			✓		
Τμήματα μεικτής (συμβατικής) χρήσης	Βασική σήραγγα Λυών-Τορίνο		✓						✓
	Βασική σήραγγα Brenner		✓						✓
	Βαρσοβία-Gdynia		✓			✓			
	Linz-St Polten		✓			✓			
	Kufstein-Innsbruck		✓				✓		
	Καρλσρούη-Βασιλεία		✓			✓			
	Μπολόνια-Φλωρεντία	✓						✓	
	Perpignan-Figueras	✓					✓		
	Μεσίνα-Patti	✓		✓				✓	
	Ρώμη-Νάπολη	✓		✓				✓	
	Raca-Trnava-Piestany	✓		✓				✓	
	Pioltello-Treviglio	✓		✓				✓	
Τμήματα προορισμένα για επιβατική χρήση	Μαδρίτη-Levante		✓			✓			
	HSL Zuid	✓		✓		✓			
	Μαδρίτη-Βαρκελώνη	✓		✓	✓				
	Μαδρίτη-Βαλιadolιδ	✓		✓	✓				
	TGV Est (φάση 1)	✓		✓	✓				
	Nuremberg-Ingolstadt	✓		✓	✓				
	Φραγκφούρτη am Main-Κολωνία	✓		✓	✓				
	Κεντρικός σταθμός Βερολίνου	✓		✓	✓				

ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΤΩΝ ΣΥΣΤΗΜΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΩΝ ΣΕ ΔΙΑΣΥΝΟΡΙΑΚΑ ΣΗΜΕΙΑ ΣΤΟΥΣ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥΣ ΑΞΟΝΕΣ ΟΙ ΟΠΟΙΟΙ ΠΑΡΑΤΗΡΗΘΗΚΑΝ ΚΑΤΑ ΤΟΝ ΕΛΕΓΧΟ

ΠΕΡΙΤΥΠΩΜΑ

1. Οι περισσότεροι σιδηρόδρομοι στην Ευρωπαϊκή Ένωση λειτουργούν με το πρότυπο περιτύπωμα UIC¹. Σημαντική εξαίρεση στον κανόνα αυτό αποτελεί το παραδοσιακό σιδηροδρομικό δίκτυο στην Ισπανία, το οποίο λειτουργεί με ευρύτερο περιτύπωμα. Η διαφορά περιτυπώματος σημαίνει ότι μόνον επιβατικές αμαξοστοιχίες εξοπλισμένες με ειδική τεχνολογία προσαρμογής του περιτυπώματος μπορούν να περάσουν τα σύνορα μεταξύ Γαλλίας και Ισπανίας. Όλες οι άλλες αμαξοστοιχίες πρέπει να σταματούν στα σύνορα. Οι εμπορευματικές αμαξοστοιχίες που διασχίζουν τα σύνορα είτε εκφορτώνονται και μεταφορτώνονται είτε υποβάλλονται σε αλλαγή των αξόνων τους σε ειδικές εγκαταστάσεις (βλέπε **φωτογραφία 6**). Πρόοδος στην αντιμετώπιση του προβλήματος αυτού σημειώνεται μέσω επενδύσεων σε υποδομή (τέσσερα τμήματα που εξετάστηκαν στο πλαίσιο του ελέγχου και βρίσκονται στα έργα προτεραιότητας αριθ. 3 και 19, αφορούν το θέμα αυτό):
 - ο το σιδηροδρομικό επιβατικό δίκτυο υψηλής ταχύτητας AVE, με περιτύπωμα UIC, κατασκευάζεται στην Ισπανία και σχεδιάζεται να συνδεθεί με το γαλλικό δίκτυο μεταξύ Perpignan και Figueras και μεταξύ Irun και Hendaye και
 - ο στα σημεία στα οποία συναντώνται το περιτύπωμα UIC και το ιβηρικό περιτύπωμα εντός του ισπανικού δικτύου, η διαλειτουργικότητα θα εξασφαλιστεί με μηχανισμούς αλλαγής περιτυπώματος, για παράδειγμα, κοντά στον σταθμό Chamartin στη Μαδρίτη και κοντά στη Medina del Campo.

Ενέργεια έλξης

2. Η διαλειτουργικότητα ορισμένων εθνικών συστημάτων παραμένει προβληματική, διότι η ηλεκτρική ενέργεια που παρέχεται στους σιδηροδρόμους γειτονικών κρατών μελών λειτουργεί σύμφωνα με διαφορετικά τεχνικά πρότυπα και αυτό προκαλεί περιπλοκές στα διασυνοριακά σημεία (βλέπε **πλαίσιο Α**). Εν όψει του σημαντικού κόστους και των τεχνικών προκλήσεων, το πρόβλημα δεν είναι πιθανό να επιλυθεί πλήρως επενδύοντας σε νέα ειδική υποδομή παροχής ενέργειας σε εθνικό επίπεδο και, στην πράξη, υιοθετούνται πραγματιστικοί τρόποι προσέγγισης. Για παράδειγμα, όταν τα συστήματα ενέργειας δεν είναι διαλειτουργικά:
 - ο οι αμαξοστοιχίες που διαθέτουν μόνον ένα σύστημα τροφοδότησης με ενέργεια πρέπει να σταματούν στα σύνορα για αλλαγή μηχανής, πράγμα που συνεπάγεται ελιγμούς διάρκειας τουλάχιστον 15 λεπτών και κίνδυνο περαιτέρω επακόλουθων σωρευτικών καθυστερήσεων ή

¹ Union Internationale des Chemins de fer (Διεθνής Ένωση Σιδηροδρόμων).

- ο πραγματοποιούνται επενδύσεις από σιδηροδρομικές επιχειρήσεις προκειμένου να εξοπλιστούν οι μηχανές τους και να λειτουργούν με περισσότερα συστήματα ενέργειας ή
- ο χρησιμοποιούνται μηχανές ντίζελ, οι οποίες παρότι χρησιμοποιούνται ακόμη συχνά θεωρούνται λιγότερο αποδοτικές καθώς και ανεπιθύμητες από πλευράς καθαρής ενέργειας.

ΜΗΚΟΣ ΑΜΑΞΟΣΤΟΙΧΙΩΝ

3. Το επιτρεπόμενο μήκος των αμαξοστοιχιών στα εθνικά δίκτυα δεν είναι πάντοτε το ίδιο, ακόμη και στον ίδιο διευρωπαϊκό διάδρομο. Οι περιορισμοί αυτοί επιβάλλονται συχνά συνεπεία των χαρακτηριστικών της υποδομής, όπως η διαθεσιμότητα σημείων προσέλευσης, οι κλειστές καμπύλες στις γραμμές ή η ύπαρξη απότομων κλίσεων (όπως κατά τη διέλευση των Άλπεων). Για παράδειγμα, οι αμαξοστοιχίες στη Γαλλία μπορούν να έχουν μέγιστο μήκος 600 μέτρων, ενώ στην Ισπανία επιτρέπεται μήκος μόνον έως 450 μέτρα (έργο προτεραιότητας αριθ. 3). Επομένως, ανεξάρτητα από τις διαφορές περιτυπώματος στα σύνορα μεταξύ των δύο αυτών χωρών, είτε θα κυκλοφορούν εμπορευματικές αμαξοστοιχίες μήκους μόνον 450 μέτρων στη γαλλική πλευρά είτε, εάν πρόκειται να ταξιδέψουν μακρύτερες αμαξοστοιχίες από και προς τη Γαλλία, απαιτείται χρόνος για τον διαχωρισμό και την ανασύνθεση των αμαξοστοιχιών, διατρέχοντας έτσι τον κίνδυνο πρόσθετων καθυστερήσεων στα σύνορα.

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΠΑΡΟΧΗΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΕΛΞΗΣ

Τα συστήματα ενέργειας της Γερμανίας και της Αυστρίας είναι συμβατά και αυτό δεν αποτελεί πρόβλημα διαλειτουργικότητας για τις μηχανές με ενιαίο σύστημα τροφοδότησης με ενέργεια, ενώ τα συστήματα των Κάτω Χωρών και της Γερμανίας (έργο προτεραιότητας αριθ. 5) δεν είναι διαλειτουργικά, όπως επίσης δεν είναι διαλειτουργικά τα συστήματα της Αυστρίας και της Ιταλίας (έργο προτεραιότητας αριθ. 1). Αυτό αποτελεί πηγή περιπλοκών στα διασυνοριακά σημεία, όπως ο σταθμός Brennersee.

ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΕΛΕΓΧΟΥ (ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ) ΑΜΑΞΟΣΤΟΙΧΙΩΝ

4. Επί του παρόντος υπάρχουν περισσότερα από 20 αυτόνομα συστήματα ελέγχου (σηματοδότησης) αμαξοστοιχιών στην Ευρωπαϊκή Ένωση, τα οποία δεν είναι διαλειτουργικά, και αυτό αποτελεί σημαντικό πρόσκομμα για τη διευρωπαϊκή διαλειτουργικότητα. Στόχος του ERTMS είναι να συμβάλει στη δημιουργία ενός αδιάλειπτου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος, αντικαθιστώντας τα διάφορα εθνικά συστήματα ελέγχου αμαξοστοιχιών στην Ευρώπη. Επίσης, διευκολύνει τις σιδηροδρομικές μεταφορές υψηλής ταχύτητας, επιτρέπει την αύξηση της μεταφορικής ικανότητας στις σιδηροδρομικές γραμμές και βελτιώνει την ασφάλεια. Το ERTMS περιλαμβάνει δύο βασικά σκέλη: το Ευρωπαϊκό Σύστημα Ελέγχου Αμαξοστοιχιών (ETCS), ένα αυτόματο σύστημα προστασίας των αμαξοστοιχιών για την αντικατάσταση των υφιστάμενων εθνικών συστημάτων, και το GSM-R, ένα ραδιοσύστημα για την παροχή φωνητικής επικοινωνίας και επικοινωνίας δεδομένων μεταξύ τροχιάς και αμαξοστοιχίας. Μεταξύ των κρατών μελών συμφωνήθηκε ένα ευρωπαϊκό σχέδιο εξάπλωσης² σχετικά με το ERTMS. Ωστόσο, βάσει των υφιστάμενων χρονοδιαγραμμάτων, η εξάπλωση αυτή αναμένεται να είναι μακροχρόνια και συνδέεται συχνά με τα χρονοδιαγράμματα της ανανέωσης των υφιστάμενων συστημάτων ελέγχου αμαξοστοιχιών. Κατά τη διάρκεια αυτής της φάσης εξάπλωσης, σε περιπτώσεις στις οποίες το ERTMS δεν έχει τεθεί σε λειτουργία στο σύνολο ενός διαδρόμου και μερικά τμήματα εξακολουθούν να εξυπηρετούνται μόνον με το υφιστάμενο σύστημα, οι μηχανές θα πρέπει να εξοπλίζονται τόσο με το ERTMS όσο και με τα υφιστάμενα συστήματα, και αυτό συνεπάγεται αυξημένο κόστος εγκατάστασης και συντήρησης για τον φορέα εκμετάλλευσης των σιδηροδρόμων. Αυτό θα επηρεάσει ιδιαίτερα τις εμπορευματικές μεταφορές, όσον αφορά τις οποίες οι μηχανές απαιτείται συνήθως να λειτουργούν σε ευρύτερο φάσμα διαδρομών.

² Απόφαση της Επιτροπής, 2009/561/ΕΚ της 22ας Ιουλίου 2009, για τροποποίηση της απόφασης 2006/679/ΕΚ όσον αφορά την εφαρμογή των τεχνικών προδιαγραφών διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση του διευρωπαϊκού συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος («το ευρωπαϊκό σχέδιο εξάπλωσης») [C(2009) 5607 τελικό].

ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΣΤΟΥΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΥΣ ΚΑΝΟΝΕΣ

5. Κάθε κράτος μέλος διαθέτει το δικό του καθιερωμένο σύνολο επιχειρησιακών κανόνων για τη σιδηροδρομική κυκλοφορία στα εθνικά δίκτυα (κατ' αντιστοιχία προς τους κώδικες οδικής κυκλοφορίας). Οι κανόνες αυτοί υπαγορεύουν τα βασικά στοιχεία του εξοπλισμού της αμαξοστοιχίας που σχετίζονται με την ασφάλεια και ορίζουν με ποιον τρόπο πρέπει να συμπεριφέρονται οι οδηγοί σε όλες τις προβλεπόμενες περιπτώσεις κυκλοφορίας. Σε ορισμένες περιπτώσεις, γειτονικά κράτη μέλη διαθέτουν σε γενικές γραμμές παρεμφερείς επιχειρησιακούς κανόνες και δέχονται τις επιχειρησιακές πρακτικές των γειτόνων τους, ώστε οι αμαξοστοιχίες να μπορούν να κυκλοφορούν μεταξύ τους χωρίς να λαμβάνονται υπόψη οι διαφορές στους κανόνες οι οποίες απαιτούν στάση στα σύνορα (για παράδειγμα, Γερμανία και Αυστρία). Ωστόσο, σε πολλές άλλες περιπτώσεις, οι διαφορές των επιχειρησιακών κανόνων μεταξύ γειτονικών δικτύων σημαίνουν ότι οι αμαξοστοιχίες δεν μπορούν να κινηθούν από το ένα δίκτυο στο άλλο χωρίς στάση στα σύνορα, είτε για να πραγματοποιηθούν προσαρμογές στην αμαξοστοιχία (παραδείγματα τέτοιων διαφοροποιήσεων είναι οι κανόνες που αφορούν οπίσθια σήματα, τον αριθμό των οδηγών, τους πυροσβεστήρες κ.λπ.) είτε για να αλλάξουν μηχανή (βλέπε **πλαίσιο 13**). Παρότι αυτές οι προσαρμογές στα σύνορα δεν συνεπάγονται αφεαυτές σημαντικές καθυστερήσεις, το γεγονός ότι οι αμαξοστοιχίες σταματούν σε συνοριακά σημεία προκαλεί περιπλοκές στη διαχείριση της κυκλοφορίας και ενέχει τον κίνδυνο σωρευτικών επακόλουθων καθυστερήσεων.

ΔΙΑΠΟΔΟΧΗ ΤΡΟΧΑΙΟΥ ΥΛΙΚΟΥ

6. Το τροχαίο υλικό των σιδηροδρόμων πρέπει να υποβάλλεται σε τεχνικούς ελέγχους, ώστε να διασφαλίζεται η καταλληλότητά του για χρήση στη σιδηροδρομική υποδομή (διαδικασία η οποία ονομάζεται έγκριση τύπου). Οι έλεγχοι αυτοί διενεργούνται σε ένα κράτος μέλος σε σχέση με τη δική του υποδομή (από τις εθνικές αρχές ασφάλειας των σιδηροδρόμων) και έχουν ως αποτέλεσμα την έκδοση πιστοποιητικών για το τροχαίο υλικό. Ωστόσο, προκειμένου να ταξιδέψει μια μηχανή ή μια άμαξα στο δίκτυο περισσότερων του ενός κρατών μελών, πρέπει κανονικά να υποβληθεί στη διαδικασία έγκρισης σε κάθε χώρα. Αυτή μπορεί να είναι μια χρονοβόρα, και ενίοτε δαπανηρή, διαδικασία. Επομένως, προκειμένου να διευκολυνθεί η πρόσβαση στο ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο γενικότερα, είναι επιθυμητό το τροχαίο υλικό που εγκρίθηκε σε ένα κράτος μέλος να μπορεί να γίνεται αποδεκτό στο σιδηροδρομικό δίκτυο ενός άλλου κράτους μέλους. Αυτό δεν συμβαίνει πάντοτε, οι δε αμαξοστοιχίες και οι μηχανές που δεν έχουν εγκριθεί προκειμένου να χρησιμοποιούνται στη γειτονική χώρα θα πρέπει να σταματούν στα σύνορα για αλλαγή μηχανής (ακόμα και εάν δεν υπάρχουν κατά τα άλλα περιορισμοί διαλειτουργικότητας ή άλλοι περιορισμοί). Λαμβάνονται μέτρα σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη βελτίωση της κατάστασης αυτής³.

³ Οδηγία 2008/57/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 2008, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος (ΕΕ L 191 της 18.7.2008, σ. 1).

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ ΑΜΑΞΟΣΤΟΙΧΙΑΣ

7. Είναι σημαντικό η επικοινωνία μεταξύ των πληρωμάτων αμαξοστοιχίας και των κέντρων ελέγχου αμαξοστοιχίας να μπορεί να πραγματοποιείται αποτελεσματικά και τα πληρώματα αμαξοστοιχίας να μπορούν να οδηγούν σύμφωνα με τους επιχειρησιακούς κανόνες. Η αντιμετώπιση αυτών των ζητημάτων είναι σχετικά απλή για τις αμαξοστοιχίες που ταξιδεύουν στο σιδηροδρομικό δίκτυο ενός μόνον κράτους μέλους. Ωστόσο, για τις διευρωπαϊκές διαδρομές, στις οποίες οι αμαξοστοιχίες διασχίζουν τα σύνορα μεταξύ εθνικών δικτύων, η κατάσταση είναι πιο πολύπλοκη, καθώς τα πληρώματα των αμαξοστοιχιών θα πρέπει ενδεχομένως να μιλούν περισσότερες γλώσσες και να διαθέτουν πιστοποίηση για να οδηγούν βάσει των επιχειρησιακών κανόνων περισσότερων του ενός κρατών μελών. Επομένως, η αλλαγή πληρωμάτων αμαξοστοιχίας είναι ένας ακόμη λόγος για τον οποίο οι αμαξοστοιχίες σταματούν στα σύνορα. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις προγραμματίζουν συχνά με πρακτικό τρόπο τις διευρωπαϊκές υπηρεσίες, ούτως ώστε οι αλλαγές του πληρώματος αμαξοστοιχίας να πραγματοποιούνται ταυτόχρονα με άλλες ενέργειες που είναι συνήθως αναγκαίες στα σύνορα, όπως αλλαγή μηχανής, παράδοση αμαξοστοιχιών σε διαφορετική σιδηροδρομική επιχείρηση και άλλοι παράγοντες που προκύπτουν από διαφορές μεταξύ των επιχειρησιακών κανόνων. Ο προγραμματισμός γίνεται έτσι ώστε οι οδηγοί να μπορούν να επιστρέψουν στην έδρα τους εντός μίας εργάσιμης ημέρας. Ωστόσο, όταν οι διευρωπαϊκές υπηρεσίες απαιτούν τη διέλευση των συνόρων χωρίς στάση, όπως για παράδειγμα οι επιβατικές υπηρεσίες υψηλής ταχύτητας, πρέπει να βρεθούν λύσεις σχετικά με την κατάρτιση και την πιστοποίηση των πληρωμάτων αμαξοστοιχίας (βλέπε **πλαίσιο Β**). Λαμβάνονται μέτρα σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη βελτίωση της κατάστασης αυτής⁴.

⁴ Οδηγία 2007/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, σχετικά με την πιστοποίηση του προσωπικού οδήγησης μηχανών έλξης και συρμών στο σιδηροδρομικό σύστημα της Κοινότητας (ΕΕ L 315 της 3.12.2007, σ. 51).

ΔΙΑΣΥΝΟΡΙΑΚΕΣ ΛΥΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ ΑΜΑΞΟΣΤΟΙΧΙΑΣ

Στις γραμμές υψηλής ταχύτητας του τμήματος **Παρίσι-Λονδίνο** του έργου προτεραιότητας αριθ. 2, συμφωνήθηκε μεταξύ των σιδηροδρομικών αρχών της Γαλλίας και της Μεγάλης Βρετανίας ένα κοινό λεξιλόγιο, ώστε ειδικά καταρτισμένοι οδηγοί να μπορούν να εκτελούν ολόκληρο το ταξίδι.

Για το τμήμα **Mannheim και Metz** του έργου προτεραιότητας αριθ. 4, ένα ιστορικά πολύπλοκο διασυνοριακό σημείο, συμφωνήθηκε ειδικό πρόγραμμα κατάρτισης για την παροχή ειδικής πιστοποίησης στα πληρώματα αμαξοστοιχίας της Γερμανίας και της Γαλλίας.

ΤΕΧΝΙΚΟΙ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΟΙ ΕΛΕΓΧΟΙ

8. Δύο είναι οι κύριοι λόγοι για τους οποίους διενεργούνται τεχνικοί και εμπορικοί έλεγχοι. Πρώτον, για τις υπηρεσίες μεγάλων αποστάσεων, μερικά εθνικά καθεστώτα ορίζουν μέγιστα διαστήματα στα οποία πρέπει να διενεργούνται οι εν λόγω έλεγχοι, με στόχο την ασφάλεια της αμαξοστοιχίας (για παράδειγμα, στην Ιταλία ισχύει μέγιστο όριο 700 χλμ.). Ωστόσο, παρατηρήθηκε μια περίπτωση στην οποία τέτοιοι έλεγχοι απαιτήθηκαν σε συνοριακό σταθμό στο μέσον ενός ταξιδιού, του οποίου η συνολική απόσταση ήταν μικρότερη από τη μέγιστη ορισθείσα. Δεύτερον, για τις σιδηροδρομικές υπηρεσίες που περιλαμβάνουν τη διέλευση συνόρων (ιδίως εμπορευματικές μεταφορές), διάφορες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, οι οποίες λειτουργούν ως εμπορικοί εταίροι, αναλαμβάνουν συνήθως την ευθύνη για την αμαξοστοιχία στα διάφορα εθνικά δίκτυα, παραδίδοντας την αμαξοστοιχία σε συνοριακούς σταθμούς. Συνήθως και οι δύο σιδηροδρομικές επιχειρήσεις διενεργούν τους δικούς τους τεχνικούς και εμπορικούς ελέγχους, οι οποίοι ουσιαστικά επαναλαμβάνουν τον ίδιο έλεγχο δύο φορές. Παρατηρήθηκε μια περίπτωση στην οποία σιδηροδρομικές επιχειρήσεις από διαφορετικά κράτη μέλη καταβάλλουν προσπάθειες ώστε να συμφωνήσουν να αποδέχεται καθεμία τους ελέγχους που διενεργεί η άλλη. Τέτοιες παραδόσεις, βασιζόμενες σε αμοιβαία εμπιστοσύνη, μπορούν να εξοικονομήσουν χρόνο στους συνοριακούς σταθμούς (βλέπε **πλαίσιο Γ**). Λαμβάνονται μέτρα σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης βάσει της οδηγίας 2008/57/ΕΚ για τη βελτίωση της κατάστασης αυτής.

ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ ΒΑΣΙΖΟΜΕΝΕΣ ΣΕ ΑΜΟΙΒΑΙΑ ΕΜΠΙΣΤΟΣΥΝΗ ΣΤΗ ΜΠΡΑΤΙΣΛΑΒΑ-VYCHOD

Για την παράδοση αμαξοστοιχιών στον συνοριακό τερματικό σταθμό, τόσο η αυστριακή όσο και η σλοβακική σιδηροδρομική επιχείρηση διενεργούσαν τεχνικούς και εμπορικούς ελέγχους, διάρκειας τουλάχιστον 30 λεπτών έκαστος. Προκειμένου να μειωθεί η περιττή αυτή καθυστέρηση, αναπτύσσεται επί του παρόντος μια αμοιβαία συμφωνία βάσει της οποίας οι έλεγχοι που εκτελούνται από μια σιδηροδρομική επιχείρηση θα γίνονται αποδεκτοί από την άλλη, παρέχοντας τη δυνατότητα εξοικονόμησης 30 λεπτών.

ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΣΕ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟ ΧΡΟΝΟ

9. Η διαχείριση της κυκλοφορίας σε πραγματικό χρόνο είναι ιδιαίτερα σημαντική στα τμήματα εκείνα που εμφανίζουν τάσεις συμφόρησης, π.χ. σε διασυνοριακά σημεία στα οποία πρέπει να κάνουν στάση πολλές διευρωπαϊκές αμαξοστοιχίες (παραδείγματα στα έργα προτεραιότητας που εξετάστηκαν στο πλαίσιο του ελέγχου αποτελούν τα σύνορα μεταξύ Κάτω Χωρών και Γερμανίας στο Emmerich και τα σύνορα μεταξύ Αυστρίας και Ιταλίας στο Brennersee (βλέπε **φωτογραφία 7**)). Συμφόρηση μπορεί να εκδηλωθεί στα σημεία αυτά όταν οι αμαξοστοιχίες δεν φθάνουν εγκαίρως για να αναλάβουν τη «θυρίδα» που τους απονεμέθηκε για να εισέλθουν σε γειτονικό σιδηροδρομικό δίκτυο, και επομένως πρέπει να περιμένουν την απονομή νέας «θυρίδας». Η γνώση της θέσης των αμαξοστοιχιών σε πραγματικό χρόνο και η επικοινωνία μεταξύ των διαχειριστών κυκλοφορίας γειτονικών δικτύων είναι σημαντικά στοιχεία για τη διαχείριση τέτοιων περιστάσεων. Τα εργαλεία επικοινωνίας δεν χρειάζεται να είναι περίπλοκα (για παράδειγμα, οι επικοινωνίες μεταξύ των ολλανδών και των γερμανών διαχειριστών κυκλοφορίας στο Emmerich έχουν βελτιωθεί, σύμφωνα με πληροφορίες, μέσω της χρήσης του τηλεφώνου και του ηλεκτρονικού ταχυδρομείου). Παρότι δεν έχουν κάνει ακόμη την εμφάνισή τους αποτελεσματικές διεπαφές βασισμένες στην πληροφορική, που έχουν ως στόχο την ολοκλήρωση των εθνικών συστημάτων διαχείρισης της κυκλοφορίας, αναπτύσσονται επί του παρόντος ορισμένα σχέδια για τη βελτίωση των πληροφοριών που είναι διαθέσιμες σε πραγματικό χρόνο σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις σχετικά με την πρόοδο των αμαξοστοιχιών τους (βλέπε **πλαίσιο Δ**).

EUROPTIRAILS

Το εργαλείο Europtirails (υπό την ευθύνη του RailNetEurope από το 2007) έχει τη δυνατότητα να καταστήσει εφικτή, για πρώτη φορά, την επιγραμματική εποπτεία σε πραγματικό χρόνο της ευρωπαϊκής σιδηροδρομικής κυκλοφορίας και να αναδείξει, με τον τρόπο αυτό, τα σημεία στα οποία πρέπει να ληφθούν κατάλληλα μέτρα βελτίωσης της ποιότητας. Μπορεί επίσης να αποτελέσει βάση για την αξιολόγηση των επιδόσεων, για παράδειγμα, συγκρίνοντας τον προγραμματισμένο με τον πραγματικό χρόνο ταξιδιού.

ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

ΣΥΝΟΨΗ

II. Πρώτη περίπτωση

Η Επιτροπή συμφωνεί ότι ο καθορισμός των έργων προτεραιότητας δεν βασίστηκε σε ανάλυση των πραγματικών και προβλεπόμενων ροών κυκλοφορίας. Ωστόσο, είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι ενώ έχουν διεξαχθεί τέτοιες μελέτες, τόσο για μεμονωμένα έργα όσο και για το δίκτυο, αυτές δεν οδήγησαν ακόμη σε αξιοποιήσιμα αποτελέσματα και ως εκ τούτου δεν μπόρεσαν να χρησιμοποιηθούν.

Η Επιτροπή θεωρεί ότι ο οριστικός καθορισμός των βασικών διευρωπαϊκών σιδηροδρομικών αξόνων είναι πιθανό να είναι ιδιαίτερα δυσχερές, καθώς βρίσκονται σε συνεχή μετεξέλιξη ανάλογα με τα μεταναστευτικά και εμπορικά ρεύματα και το γεωπολιτικό πλαίσιο. Ωστόσο, η Επιτροπή συμμερίζεται την άποψη ότι ο καθορισμός του βασικού δικτύου θα πρέπει να στηρίζεται σε αντικειμενικά κριτήρια. Κατά συνέπεια, στο μέλλον, τα έργα προτεραιότητας θα πρέπει να συνεχίσουν να βασίζονται σε πολιτική συμφωνία μεταξύ του Συμβουλίου και του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, αλλά να στηρίζονται ακόμη περισσότερο στα καλύτερα διαθέσιμα στοιχεία.

II. Δεύτερη περίπτωση

Η Επιτροπή εκφράζει την ικανοποίησή της για το γεγονός ότι το Ελεγκτικό Συνέδριο αναγνωρίζει τις βελτιώσεις που προέκυψαν από τη συγκέντρωση των συγχρηματοδοτήσεων των ΔΕΔ-Μ σε διασυνοριακά σημεία και τη θετική συμβολή των συντονιστών. Συμφωνεί ότι είναι αναγκαίο να καθοριστούν καλύτερα τα σημεία συμφόρησης και θα καταβάλει προσπάθειες προς αυτή την κατεύθυνση.

Η Επιτροπή θεωρεί ότι οι διαδικασίες έγκρισης των έργων είναι ικανοποιητικές, ιδίως μετά την ουσιαστική αναμόρφωσή τους για την προγραμματική περίοδο 2007-2013. Οι διαδικασίες αυτές ενισχύθηκαν σημαντικά με την ενσωμάτωση του Ταμείου Συνοχής στον προγραμματισμό και τα ειδικά μέτρα για τη βελτίωση της προετοιμασίας των έργων, της τεκμηρίωσης και της ποιότητας των εκτιμήσεων της Επιτροπής.

II. Τρίτη περίπτωση

Η Επιτροπή εκφράζει την ικανοποίησή της για αυτή τη θετική εκτίμηση των αποτελεσμάτων που έδωσαν τα ΔΕΔ-Μ και τα έργα που συγχρηματοδοτούνται από το Ταμείο Συνοχής. Επισημαίνει ότι, όπως σημειώνει το Ελεγκτικό Συνέδριο στην παράγραφο 47, οι αυξήσεις του κόστους δεν είχαν αντίκτυπο στον προϋπολογισμό της ΕΕ, διότι η επένδυση της ΕΕ περιορίστηκε στα ποσά που είχαν χορηγηθεί αρχικώς.

II. Τέταρτη περίπτωση

Η Επιτροπή συμμερίζεται την ανάλυση του Ελεγκτικού Συνεδρίου ότι επιτεύχθηκαν μετρήσιμες βελτιώσεις σε γραμμές προοριζόμενες για επιβατικές υπηρεσίες υψηλής ταχύτητας. Εργάζεται για τη βελτίωση της κατάστασης στις συμβατικές μεικτές και εμπορευματικές γραμμές.

III. Πρώτη περίπτωση

Η Επιτροπή είχε ήδη επαφές με τα κράτη μέλη και τους σιδηροδρομικούς οργανισμούς. Θα συνεχίσει αυτή τη στενή συνεργασία. Επιπλέον, στο πλαίσιο της υπό εξέλιξη διαδικασίας της διαβούλευσης με τα ενδιαφερόμενα μέρη σχετικά με τις κατευθυντήριες γραμμές για τα ΔΕΔ-Μ, η Επιτροπή αναζητεί λύσεις για τον καλύτερο τρόπο με τον οποίο μπορούν να υλοποιηθούν οι διευρωπαϊκοί διάδρομοι για τους οποίους υπάρχει σημαντική πραγματική ή προβλεπόμενη ζήτηση.

III. Δεύτερη περίπτωση

Η Επιτροπή συμφωνεί ότι οι συντονιστές διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο και διόρισε τρεις νέους στις 8 Ιουνίου 2010, ο αριθμός των οποίων φθάνει τώρα σε εννέα.

Η Επιτροπή συμφωνεί ότι πρέπει να γίνουν περισσότερα για μια πιο θεμελιωμένη ανάλυση του τι αποτελεί «σημείο συμφόρησης» και θα συνεχίσει τις προσπάθειές της στον τομέα αυτόν. Οι ευρωπαίοι συντονιστές έχουν αναλύσει τα σημεία συμφόρησης για τα έργα προτεραιότητας για τα οποία είναι υπεύθυνοι. Η Επιτροπή έχει επίσης προβεί σε σχετικές αναλύσεις των σημείων συμφόρησης στις ετήσιες εκθέσεις της.

ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

III. Τρίτη περίπτωση

Η Επιτροπή θεωρεί ότι οι διαδικασίες για την έγκριση των έργων στο πλαίσιο της πολιτικής συνοχής για την προγραμματική περίοδο 2007-2013 είναι κατάλληλες. Η Επιτροπή εξακολουθεί να εργάζεται για την αναβάθμισή τους και επενδύει σημαντικούς πόρους για να βελτιωθεί η προετοιμασία των έργων.

Η Επιτροπή εκφράζει την ικανοποίησή της για το γεγονός ότι το Ελεγκτικό Συνέδριο αναγνωρίζει τις βελτιώσεις στις διαδικασίες επιλογής των ΔΕΔ-Μ, αλλά δέχεται ότι υπάρχουν ακόμη περιθώρια βελτίωσης όσον αφορά την ποιότητα των αναλύσεων κόστους-οφέλους. Ο εκτελεστικός οργανισμός ΔΕΔ-Μ εργάζεται για την περαιτέρω ανάπτυξή τους· ωστόσο, δεδομένου ότι το ύψος της συγχρηματοδότησης των ΔΕΔ-Μ για κάθε έργο είναι περιορισμένο σε σύγκριση με τη χρηματοδότηση των κρατών μελών, είναι λογικό ότι τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν πρωτίστως την ευθύνη για τις αναλύσεις κόστους-οφέλους, καθώς μάλιστα σχεδόν όλα τα στοιχεία και οι παραδοχές προέρχονται από αυτά.

III. Τέταρτη περίπτωση

Η Επιτροπή αναγνωρίζει τη σημασία της ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ των φορέων υλοποίησης των έργων. Ο εκτελεστικός οργανισμός ΔΕΔ-Μ θα διευκολύνει την προσπάθεια αυτή με τη διοργάνωση τακτικών εργαστηρίων με τους τρέχοντες και τους δυνητικούς δικαιούχους σχετικά με τις βέλτιστες πρακτικές και τις ανταλλαγές γνώσεων μεταξύ όλων των φορέων υλοποίησης των έργων, ιδίως στον σιδηροδρομικό τομέα.

III. Πέμπτη περίπτωση

Με την έκδοση των τεχνικών προδιαγραφών διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ), η Επιτροπή έχει αναλύσει και θα συνεχίσει να εξετάζει αυτές τις «πρακτικές δυσχέρειες». Οι ευρωπαίοι συντονιστές θα καταβάλουν επίσης ιδιαίτερες προσπάθειες για την αντιμετώπιση αυτών των θεμάτων.

11. Υποσημείωση 6

Όταν παρουσιάζει στοιχεία στα έγγραφα της που συνδέονται με επενδύσεις, η Επιτροπή στηρίζεται στις πληροφορίες που παρέχονται από τα κράτη μέλη. Αναγνωρίζοντας ότι η ποιότητα των χρηματοπιστωτικών στοιχείων θα μπορούσε να βελτιωθεί, η Επιτροπή κατέβαλε σημαντικές προσπάθειες που είχαν ως αποτέλεσμα την αισθητή βελτίωση των πληροφοριών που περιέχονται στην έκθεση της Επιτροπής του Ιουνίου 2010 σε σύγκριση με τις προηγούμενες εκθέσεις της.

14.

Η Επιτροπή υπογραμμίζει ότι, πριν από το 2007, τα έργα του Ταμείου Συνοχής είχαν εγκριθεί με βάση το κάθε έργο χωριστά και σύμφωνα με τις διαθέσιμες πιστώσεις του προϋπολογισμού. Η νομική βάση για τα έργα προτεραιότητας εφαρμόστηκε μόνο μετά το 2004.

ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

22.

Η Επιτροπή πιστεύει ότι αυτό που εννοεί το Ελεγκτικό Συνέδριο όταν αναφέρει ότι «τα έργα προτεραιότητας αυτά καθεαυτά δεν μπορούν να θεωρηθούν ως ακριβείς περιγραφές των κύριων διευρωπαϊκών σιδηροδρομικών αξόνων» είναι ότι πρέπει να υπάρχει γενική συμφωνία σχετικά με τους κύριους άξονες και ότι η συμφωνία αυτή θα πρέπει να παραμείνει όσο το δυνατό πιο σταθερή διαχρονικά.

Η Επιτροπή θεωρεί πιθανό να είναι ιδιαίτερα δύσκολος ο οριστικός καθορισμός των κύριων διευρωπαϊκών σιδηροδρομικών αξόνων, καθώς βρίσκονται σε συνεχή μετεξέλιξη ανάλογα με τα μεταναστευτικά και εμπορικά ρεύματα και το γεωπολιτικό πλαίσιο. Ωστόσο, η Επιτροπή συμμερίζεται την άποψη ότι ο καθορισμός του βασικού δικτύου θα πρέπει να στηρίζεται σε αντικειμενικά κριτήρια. Κατά συνέπεια, στο μέλλον, τα έργα προτεραιότητας θα πρέπει να συνεχίσουν να βασίζονται σε πολιτική συμφωνία μεταξύ του Συμβουλίου και του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, αλλά να στηρίζονται ακόμη περισσότερο στα καλύτερα διαθέσιμα στοιχεία.

22. Τρίτη περίπτωση

Ενώ η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι στα έργα προτεραιότητας δεν περιλαμβάνονται συνδέσεις με ορισμένους σημαντικούς θαλάσσιους λιμένες, υπογραμμίζει ότι πολλές συνδέσεις συμπεριλαμβάνονται. Στις 4 Μαΐου 2010, στο πλαίσιο της διαδικασίας επανεξέτασης των ΔΕΔ-Μ, παρουσίασε έγγραφο εργασίας όπου θεσπίζεται η μεθοδολογία για τον προσδιορισμό ενός μελλοντικού δικτύου ΔΕΔ-Μ. Με τον τρόπο αυτόν, αναμένεται να αποφευχθεί στο μέλλον η επανάληψη της κατάστασης που περιγράφεται από το Ελεγκτικό Συνέδριο.

Πλαίσιο 4

Η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι οι διάδρομοι του ERTMS δεν συμπίπτουν 100% με τα έργα προτεραιότητας. Το ERTMS έχει απαιτήσεις που πρέπει να καλυφθούν τόσο σε επίπεδο υποδομών όσο και τροχαίου υλικού. Η διαδικασία επανεξέτασης των ΔΕΔ-Μ έχει σχεδιαστεί για την αντιμετώπιση του θέματος αυτού, και μία από τις δυνατότητες που εξετάζονται είναι οι διάδρομοι ERTMS να συμπεριληφθούν απευθείας στα έργα προτεραιότητας.

Η Επιτροπή πιστεύει ότι οι πολωνικές αρχές θα υποβάλουν αίτηση για τη χρηματοδότηση μέρους του πολωνικού βορειανατολικού άξονα από Βαρσοβία προς Gdynia στα τέλη 2010, ότι θα περιλαμβάνει ERTMS και ότι το ενδεικτικό συνολικό κόστος θα φθάνει σε 386 εκατ. ευρώ.

23.

Η Επιτροπή συμφωνεί ότι υπάρχουν περιθώρια βελτίωσης του καθορισμού των έργων προτεραιότητας. Πρόκειται για θέμα που επιχειρείται να αντιμετωπιστεί μέσω της διαδικασίας επανεξέτασης για τα ΔΕΔ-Μ.

24.

Η Επιτροπή συμφωνεί ότι ο καθορισμός των έργων προτεραιότητας δεν έχει στηριχθεί σε ανάλυση των πραγματικών και αναμενόμενων διευρωπαϊκών ροών κυκλοφορίας. Ωστόσο, είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι ενώ έχουν διεξαχθεί τέτοιες μελέτες, τόσο για μεμονωμένα έργα όσο και για το δίκτυο, αυτές δεν οδήγησαν ακόμη σε αξιοποιήσιμα αποτελέσματα και ως εκ τούτου δεν μπόρεσαν να χρησιμοποιηθούν ως είχαν.

ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Όπως ανέφερε το Ελεγκτικό Συνέδριο, η Επιτροπή αναγνωρίζει την ανάγκη επανεξέτασης της πολιτικής ΔΕΔ-Μ. Η επανεξέταση αυτή διενεργείται επί του παρόντος και περιλαμβάνει εξέταση της μεθοδολογίας για τον καθορισμό του μελλοντικού δικτύου ΔΕΔ-Μ.

29.

Η Επιτροπή θεωρεί ότι η χρηματοδότηση της ΕΕ επηρεάζει σημαντικά όλα τα τμήματα των ΔΕΔ-Μ που εξετάστηκαν από το Ελεγκτικό Συνέδριο για τον παρόντα έλεγχο. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα τη βελτίωση των έργων που είχαν αρχικά σχεδιαστεί ή τη μείωση των κινδύνων τους.

30.

Η Επιτροπή θεωρεί ότι, σε χώρες που καλύπτονται από το Ταμείο Συνοχής, πολλά σιδηροδρομικά έργα απλώς δεν θα είχαν υλοποιηθεί χωρίς τη σημαντική συγχρηματοδότηση της ΕΕ από το Ταμείο Συνοχής ή το ΕΤΠΑ, περιλαμβανομένων των διασυνοριακών τμημάτων, γεγονός που οδηγεί σε βελτίωση της προσβασιμότητας και των επιδόσεων για όλους τους χρήστες. Είναι απαραίτητο να δοθεί προτεραιότητα σε έργα ώριμα από τεχνική και οικονομική άποψη που είναι εφικτό να υλοποιηθούν εντός της προγραμματικής περιόδου, δεδομένου ότι σε διαφορετική περίπτωση οι δικαιούχοι θα χάσουν τους πόρους που θα μπορούσαν να λάβουν.

Έχει τροποποιηθεί ο ορισμός των μεγάλων σχεδίων του άρθρου 39 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1083/2006 ώστε να διευκολυνθούν τα κράτη μέλη όσον αφορά την υποβολή μεγάλων διασυνοριακών σχεδίων.

33.

Η Επιτροπή συμφωνεί ότι πρέπει να γίνουν περισσότερα για μια πιο θεμελιωμένη ανάλυση του τι αποτελεί «σημείο συμφόρησης» και θα συνεχίσει τις προσπάθειές της στον τομέα αυτόν. Οι ευρωπαίοι συντονιστές έχουν αναλύσει τα σημεία συμφόρησης για τα έργα προτεραιότητας για τα οποία είναι υπεύθυνοι. Η Επιτροπή έχει επίσης προβεί σε σχετικές αναλύσεις των σημείων συμφόρησης στις ετήσιες εκθέσεις της.

34.

Η Επιτροπή, για την περίοδο 2007-2013, βελτίωσε τις διαδικασίες της για την έγκριση μεγάλων έργων που συγχρηματοδοτούνται από το ΕΤΠΑ και το Ταμείο Συνοχής. Τα μεγάλα έργα που χρηματοδοτήθηκαν από το Ταμείο Συνοχής την περίοδο 2000-2006 εγκρίθηκαν συχνά για κάθε τμήμα μεμονωμένα για δημοσιονομικούς λόγους. Κατ' αυτή την έννοια, η ποιότητα της προετοιμασίας των μεμονωμένων τμημάτων μπορεί να μην αντανακλά την ποιότητα της προετοιμασίας και ανάπτυξης του συνολικού άξονα.

35.

Η εσωτερική διαβούλευση των αρμόδιων υπηρεσιών της («διυπηρεσιακή διαβούλευση») υπήρξε και εξακολουθεί να είναι στοιχείο κρίσιμης σημασίας για τη διαδικασία αξιολόγησης και έγκρισης.

Κατά την προγραμματική περίοδο 2007-2013, η Επιτροπή θέσπισε το σύστημα Jaspers (κοινή βοήθεια για τη στήριξη σχεδίων στις ευρωπαϊκές περιφέρειες), το οποίο παρέχει συνδρομή στα νέα κράτη μέλη με στόχο τη βελτίωση της ποιότητας των σχεδίων σε αρχικό στάδιο. Έχει επίσης συνάψει σύμβαση με εξωτερικούς εμπειρογνώμονες για την παροχή τεχνικών συμβουλών όσον αφορά την αξιολόγηση μεγάλων έργων.

Στο πλαίσιο της επιμερισμένης διαχείρισης, ο ανάδοχος του έργου έχει την ευθύνη για τον κατάλληλο προσδιορισμό των τεχνικών προδιαγραφών των έργων. Η έγκριση των τεχνικών προδιαγραφών (βλ. παράρτημα Ι) συμβάλλει σημαντικά στη βελτίωση της τεχνικής ποιότητας της σιδηροδρομικής υποδομής. Το έργο Madrid-Levante εγκρίθηκε σταδιακά, χωριστά για κάθε τμήμα, για δημοσιονομικούς λόγους, και όχι στο σύνολό του, δεδομένου ότι το δίκτυο περιλαμβάνει συνολικά 940 χιλιόμετρα σιδηροδρομικών γραμμών μεγάλης ταχύτητας. Ζητήθηκε η γνώμη της ΕΤΕπ και οι συστάσεις της λαμβάνονταν σταδιακά υπόψη για το έργο αυτό. Η ΕΤΕπ θεώρησε ότι η χρηματοδότηση του έργου αυτού ήταν δικαιολογημένη και χορηγεί και η ίδια σημαντικά δάνεια για την υλοποίησή του, εκτός από τη στήριξη που παρέχεται από το Ταμείο Συνοχής.

ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Η Επιτροπή διαφωνεί με το σχόλιο ότι η μετέπειτα σημαντική αύξηση του κόστους του έργου συνδεόταν με τις ανησυχίες που είχε διατυπώσει η ΕΤΕπ. Όπως αναφέρεται στην απάντηση στην παρατήρηση 46, θεωρεί ότι οφείλεται σε άλλους παράγοντες.

37. Πρώτη περίπτωση

Η Επιτροπή θα ήθελε να τονίσει ότι οι εξωτερικοί εμπειρογνώμονες αποτελούν παράγοντες καίριας σημασίας για τη διαδικασία επιλογής των έργων ΔΕΔ-Μ. Υπάρχει επίσης ένας εξωτερικός παρατηρητής που υποβάλλει λεπτομερή σχόλια στον εκτελεστικό οργανισμό ΔΕΔ-Μ για τη συνολική εξωτερική διαδικασία αξιολόγησης.

38.

Ενώ η Επιτροπή εκφράζει την ικανοποίησή της για το γεγονός ότι το Ελεγκτικό Συνέδριο αναγνωρίζει τις βελτιώσεις που επήλθαν στις διαδικασίες επιλογής, δέχεται ότι υπάρχουν ακόμη περιθώρια βελτίωσης όσον αφορά την ποιότητα των αναλύσεων κόστους-οφέλους. Στο μέλλον, εκτελεστικός οργανισμός ΔΕΔ-Μ θα αναπτύξει μια πιο συστηματική προσέγγιση όσον αφορά τη χρήση της ανάλυσης κόστους-οφέλους, λαμβάνοντας υπόψη τις υφιστάμενες εργασίες. Για τον σκοπό αυτό, θα εργαστεί με έργα που έχουν επιλεγεί στην προτεραιότητα 3 της ετήσιας πρόσκλησης του 2010 για τη βελτίωση της προετοιμασίας των έργων, μεταξύ άλλων με την ανάπτυξη συνεκτικών προσεγγίσεων όσον αφορά τις αναλύσεις κόστους-οφέλους.

Ωστόσο, δεδομένου ότι το ύψος της συγχρηματοδότησης των ΔΕΔ-Μ για κάθε έργο είναι περιορισμένο σε σύγκριση με τη χρηματοδότηση των κρατών μελών, είναι λογικό ότι τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν πρωτίστως την ευθύνη για τις αναλύσεις κόστους-οφέλους, καθώς μάλιστα σχεδόν όλα τα στοιχεία και οι παραδοχές προέρχονται από αυτά.

Όσον αφορά ένα συνεκτικό ευρωπαϊκό μοντέλο ροών σιδηροδρομικής κυκλοφορίας, η Επιτροπή δεν έχει ακόμη πειστεί ότι η καλύτερη κατανόηση του τομέα που ενδέχεται να προκύψει από ένα τέτοιο μοντέλο θα δικαιολογούσε το δυνητικά υψηλό επίπεδο των πόρων που θα πρέπει να διατεθούν για να αναπτυχθεί.

44.

Στις 8 Ιουνίου 2010, υπεγράφη μνημόνιο συμφωνίας, στο οποίο προσδιορίζονται τα μέτρα για τη διόρθωση αυτής της κατάστασης. Το εν λόγω μνημόνιο συμφωνίας υπεγράφη από τα κράτη μέλη που αφορά το ΡΡ3 (Γαλλία, Ισπανία και Πορτογαλία).

45.

Η Επιτροπή θα ήθελε να επισημάνει ότι παρατηρούνται συχνά αυξήσεις του κόστους στην περίπτωση των μεγάλων έργων υποδομής.

46.

Η Επιτροπή συμφωνεί σχετικά με τα οφέλη μιας διεξοδικής και λεπτομερούς προετοιμασίας· ωστόσο, όπως αναφέρεται από το Ελεγκτικό Συνέδριο στην προηγούμενη παράγραφο, οι αυξήσεις αυτές στις εξετασθείσες περιπτώσεις οφείλονται εν γένει σε λόγους που σχετίζονται με απρόβλεπτους παράγοντες.

Όσον αφορά το τμήμα Madrid-Levante (αλλά επίσης και άλλα εξίσου πολύπλοκα έργα), οι αυξήσεις του κόστους που επισημάνθηκαν από το Ελεγκτικό Συνέδριο θα μπορούσαν να οφείλονται σε πλήθος διαφορετικών παραγόντων, ορισμένοι από τους οποίους είναι απρόβλεπτοι. Παραδείγματος χάρη, το υψηλό ποσοστό του πληθωρισμού για κατασκευαστικά έργα στην Ισπανία και η απρόβλεπτη αύξηση του κόστους λόγω των δυσχερών γεωλογικών συνθηκών είχαν σημαντικές επιπτώσεις στο έργο Madrid-Levante στο οποίο αναφέρεται το Ελεγκτικό Συνέδριο.

ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

47-48.

Η Επιτροπή συμμερίζεται την άποψη του Ελεγκτικού Συνεδρίου ότι οι αυξήσεις του κόστους δεν είχαν άμεσο αντίκτυπο στον προϋπολογισμό της ΕΕ και σημειώνει ότι το Ελεγκτικό Συνέδριο δεν έχει επισημάνει ούτε έμμεσες επιπτώσεις.

Η Επιτροπή θα επιθυμούσε να υπογραμμίσει ότι, σύμφωνα με το νέο μοντέλο των αποφάσεων χρηματοδότησης για πόρους ΔΕΔ-Μ την περίοδο 2007-2013, οι δικαιούχοι και οι ανάδοχοι των έργων πρέπει να υποβάλουν στρατηγικό σχέδιο δράσης (ΣΣΔ) όπου θα αναλύουν λεπτομερώς πώς θα εφαρμοστεί το έργο, παρουσιάζοντας μεταξύ άλλων τον σχεδιασμό του έργου, το πρόγραμμα διαχείρισης του κινδύνου και τη διοικητική οργάνωση του έργου. Ο εκτελεστικός κατευθυντήριες γραμμές ως προς το θέμα αυτό και οργανώνει την ανταλλαγή ορθών πρακτικών μεταξύ των δικαιούχων.

Πλαίσιο 8

Όσον αφορά το έργο Βαρσοβία-Gdynia, φάση II, αντιμετωπίστηκαν πολλά προβλήματα που δεν συνδέονται με τις διαδικασίες έγκρισης της Επιτροπής, όπως σημαντικές καθυστερήσεις στις διαδικασίες των διαγωνισμών, προβλήματα με την αγορά των εκτάσεων και την εξασφάλιση της πρόσβασης στον χώρο κατασκευής του έργου, καθώς και διαφορές με τους εργολήπτες. Η Επιτροπή επανειλημμένα έθεσε το ζήτημα της υπέρβασης του κόστους του έργου Βαρσοβίας-Gdynia, φάση II, και οι πολωνικές αρχές ανακοίνωσαν ότι θα υποβάλουν τροποποιημένη πρόταση για αυτό. Η Επιτροπή κατέστησε σαφές ότι δεν θα εξετάσει την εν λόγω τροποποίηση εάν οι πολωνικές αρχές δεν υποβάλουν οριζόντια ανάλυση της υπέρβασης του κόστους στον σιδηροδρομικό τομέα και του τρόπου με τον οποίο σκοπεύουν να την αντιμετωπίσουν.

54.

Η Επιτροπή συμφωνεί με το Ελεγκτικό Συνέδριο ότι η συνολική πρόοδος στις διευρωπαϊκές σιδηροδρομικές μεταφορές εξαρτάται από την επίτευξη συνεργιών μεταξύ των αποτελεσμάτων των νομοθετικών μέτρων που αφορούν τις αγορές και τη διαλειτουργικότητα και των πολιτικών μέτρων συγχρηματοδότησης.

Πλαίσιο 11

Η Επιτροπή παρακολουθεί στενά την κατάσταση αυτή στο πλαίσιο διαδρόμου Α του ERTMS. Εξέδωσε ευρωπαϊκό σχέδιο ανάπτυξης για το ERTMS, καθώς και πρόταση κανονισμού για τους διαδρόμους σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών που εγκρίθηκε στις 15 Ιουνίου 2010 από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο. Επιπλέον, η Επιτροπή διόρισε συντονιστές για τα ΔΕΔ-Μ.

Πλαίσιο 12

Η Επιτροπή γνωρίζει ότι επί του παρόντος καμία εμπορευματική αμαξοστοιχία δεν χρησιμοποιεί τις γραμμές υψηλής μεταφορικής ικανότητας υψηλής ταχύτητας Ρώμη-Νάπολη και Μπολόνια-Φλωρεντία. Ωστόσο, χάρη στη δημιουργία αυτών των γραμμών υψηλής μεταφορικής ικανότητας υψηλής ταχύτητας, υπάρχει μεγαλύτερη μεταφορική ικανότητα για εμπορευματικές μεταφορές στις υπάρχουσες συμβατικές γραμμές. Σε κάθε περίπτωση, τα αναμενόμενα οφέλη από τα τμήματα έργων που χρηματοδοτούνται από το ΕΤΠΑ αφορούν, στο μεγαλύτερο μέρος τους, τη βελτιωμένη πρόσβαση των επιβατών στο σιδηροδρομικό δίκτυο και όχι τη μεταφορά εμπορευμάτων.

57.

Η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι η πρόοδος στον τομέα της διαλειτουργικότητας είναι αργή. Η ριζική εναρμόνιση δεν είναι δυνατή, δεδομένου ότι η σιδηροδρομική υποδομή και το τροχαίο υλικό έχουν μακρά διάρκεια ζωής και οι επενδυτικές δαπάνες του τομέα πρέπει να παραμείνουν ρεαλιστικές.

Ωστόσο, το μέγεθος των διαλειτουργικών υποδομών και η ποσότητα διαλειτουργικού τροχαίου υλικού αυξάνεται, ενώ ο αριθμός των παρεκκλίσεων που ζητούν τα κράτη μέλη από την εκτελεστική νομοθεσία της Επιτροπής που ορίζει τις τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ) είναι περιορισμένος. Αυτό δείχνει ότι οι υφιστάμενες ΤΠΔ εφαρμόζονται με επιτυχία. Όσον αφορά το δίκτυο ΔΕΔ-Μ, οι ΤΠΔ αναμένεται να ολοκληρωθούν το 2010. Αυτό θα είναι προς όφελος τόσο των ΔΕΔ-Μ όσον και των έργων που χρηματοδοτούνται μέσω της πολιτικής συνοχής.

ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Η Επιτροπή θα συνεχίσει να καταβάλλει προσπάθειες εστιάζοντας την προσοχή της στην εφαρμογή των ΤΠΔ, πράγμα που θα αποφέρει σημαντικά οφέλη βραχυπρόθεσμα και μεσοπρόθεσμα, όπως εφαρμογές τηλεματικής στη σηματοδότηση, τη μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών. Έχει επίσης προβεί στη σύσταση οργανισμών για τους διαδρόμους που είναι επιφορτισμένοι με τη διαπίστωση και την αντιμετώπιση όλων των προβλημάτων που εμποδίζουν την ανταγωνιστικότητα των σιδηροδρομικών μεταφορών εμπορευμάτων κατά μήκος των αξόνων.

Σχετικά με τα μέτρα που αναφέρονται στην παράγραφο 8 του παραρτήματος VII, η Επιτροπή θεωρεί ότι λαμβάνονται μέτρα σε ευρωπαϊκό επίπεδο για τη βελτίωση της κατάστασης:

- 1) Στο πλαίσιο της οδηγίας 2008/57/EK, έχουν αναληφθεί δράσεις για την ταξινόμηση όλων των εθνικών κανόνων σχετικά με τη σιδηροδρομική κυκλοφορία και την αξιολόγηση εκείνων που είναι ισοδύναμοι ώστε να αποφεύγεται ο διπλασιασμός των ελέγχων, ιδίως στα σύνορα.
- 2) Στο πλαίσιο των διαδρόμων ERTMS, έχει ανατεθεί σε ομάδες εργασίας ο εντοπισμός όλων των υφιστάμενων εμποδίων —ιδίως όσον αφορά τις καθυστερήσεις στα σύνορα— με την εξέταση των συγκεκριμένων εμποδίων που υπάρχουν στα επιμέρους σύνορα.

60.

Οι ευρωπαίοι συντονιστές έχουν καταβάλει προσπάθειες να μειώσουν τους συστημικούς περιορισμούς στους άξονες, οι οποίοι θα επεκταθούν στο πλαίσιο της πρότασης κανονισμού για τις σιδηροδρομικές μεταφορές εμπορευμάτων.

Σημαντική θα είναι επίσης η συμβολή της πρότασης κανονισμού της Επιτροπής του Νοεμβρίου 2008 σχετικά με τη δημιουργία μιας διάρθρωσης για κάθε σιδηροδρομικό εμπορευματικό διάδρομο. Θα οδηγήσει στην ανάπτυξη μιας ενισχυμένης συνεργασίας μεταξύ των διαχειριστών υποδομής για τη ρύθμιση της κυκλοφορίας (επιχειρησιακά μέτρα) και στην ανάληψη επενδύσεων (κυρίως για την εξάλειψη σημείων συμφόρησης και την εναρμόνιση των τεχνικών όρων). Βασίζεται στην εμπειρία που έχει αποκτηθεί όσον αφορά τους διαδρόμους Ρότερνταμ-Γένουας και Αμβέρσας-Λυών/Βασιλείας.

ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ

62.

Η Επιτροπή εκφράζει την ικανοποίησή της για το έργο του Ελεγκτικού Συνεδρίου, που είναι ιδιαίτερα έγκαιρο λαμβάνοντας υπόψη την προσεχή επανεξέταση των δικτύων ΔΕΔ-Μ.

63.

Η Επιτροπή συμφωνεί με το Ελεγκτικό Συνέδριο ότι τα έργα προτεραιότητας είναι ο κύριος μηχανισμός συντονισμού και συγκέντρωσης των πόρων χρηματοδότησης για τα ΔΕΔ-Μ και συνεχίζει την πορεία αυτή, εξασφαλίζοντας ταυτόχρονα τη συμπληρωματικότητα με στόχους περιφερειακής ανάπτυξης και πολιτικής συνοχής. Σε αυτή τη βάση, κατανοεί για ποιο λόγο το Ελεγκτικό Συνέδριο επιθυμεί τα έργα προτεραιότητας να καθορίζονται με τρόπο που να αντικατοπτρίζει τις παρούσες και τις προβλεπόμενες ροές κυκλοφορίας. Ωστόσο, είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι ενώ έχουν διεξαχθεί τέτοιες μελέτες, τόσο για μεμονωμένα έργα όσο και για το δίκτυο, αυτές δεν οδήγησαν ακόμη σε αξιοποιήσιμα αποτελέσματα και ως εκ τούτου δεν μπόρεσαν να χρησιμοποιηθούν.

Η Επιτροπή θεωρεί ότι ο οριστικός καθορισμός των βασικών διευρωπαϊκών σιδηροδρομικών αξόνων είναι πιθανό να είναι ιδιαίτερα δυσχερές, καθώς βρίσκονται σε συνεχή μετεξέλιξη ανάλογα με τα μεταναστευτικά και εμπορικά ρεύματα και το γεωπολιτικό πλαίσιο. Ωστόσο, η Επιτροπή συμφωνεί με την άποψη ότι ο καθορισμός του βασικού δικτύου θα πρέπει να στηρίζεται σε αντικειμενικά κριτήρια. Κατά συνέπεια, στο μέλλον, τα έργα προτεραιότητας θα πρέπει να συνεχίσουν να βασίζονται σε πολιτική συμφωνία μεταξύ του Συμβουλίου και του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, αλλά να στηρίζονται ακόμη περισσότερο στα καλύτερα διαθέσιμα στοιχεία.

Σύσταση 1. Πρώτη περίπτωση

Η Επιτροπή έχει ήδη στενές επαφές με τα κράτη μέλη και τους οργανισμούς σιδηροδρόμων. Θα εξακολουθήσει να αναπτύσσει στενή συνεργασία με τους φορείς αυτούς σε θέματα σιδηροδρομικής κυκλοφορίας.

Σύσταση 1. Δεύτερη περίπτωση

Στο πλαίσιο της υπό εξέλιξη διαδικασίας διαβούλευσης με τα ενδιαφερόμενα μέρη σχετικά με τις κατευθυντήριες γραμμές για τα ΔΕΔ-Μ, η Επιτροπή επιθυμεί να λάβει προτάσεις για την εξεύρεση των καλύτερων δυνατών λύσεων.

64.

Η Επιτροπή εκφράζει την ικανοποίησή της για το γεγονός ότι το Ελεγκτικό Συνέδριο αναγνωρίζει τις βελτιώσεις που προέκυψαν από τη συγκέντρωση των συγχρηματοδοτήσεων των ΔΕΔ-Μ σε διασυνοριακά σημεία και τη θετική συμβολή των συντονιστών. Συμφωνεί ότι είναι αναγκαίο καθοριστούν καλύτερα τα σημεία συμφόρησης και θα καταβάλει προσπάθειες προς αυτή την κατεύθυνση.

Η Επιτροπή σημειώνει ότι οι διαδικασίες έγκρισης έργων από το Ταμείο Συνοχής μεταβλήθηκαν σημαντικά από το 2007.

Η Επιτροπή εκφράζει την ικανοποίησή της που το Ελεγκτικό Συνέδριο αναγνωρίζει τις βελτιώσεις που επήλθαν στις διαδικασίες επιλογής των ΔΕΔ-Μ, αλλά δέχεται ότι υπάρχουν ακόμη περιθώρια βελτίωσης όσον αφορά την ποιότητα των αναλύσεων κόστους-οφέλους.

ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Σύσταση 2. Πρώτη περίπτωση

Η Επιτροπή συμφωνεί ότι πρέπει να γίνουν περισσότερα για μια πιο θεμελιωμένη ανάλυση του τι αποτελεί «σημείο συμφόρησης» και θα συνεχίσει τις προσπάθειές της στον τομέα αυτόν. Οι ευρωπαίοι συντονιστές έχουν αναλύσει τα σημεία συμφόρησης για τα έργα προτεραιότητας για τα οποία είναι υπεύθυνοι. Η Επιτροπή έχει επίσης προβεί σε σχετικές αναλύσεις των σημείων συμφόρησης στις ετήσιες εκθέσεις της.

Σύσταση 2. Δεύτερη περίπτωση

Η Επιτροπή συμφωνεί ότι οι συντονιστές διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο και διόρισε τρεις νέους στις 8 Ιουνίου 2010.

Σύσταση 2. Τρίτη περίπτωση

Η Επιτροπή θεωρεί ότι οι διαδικασίες έγκρισης των έργων είναι ικανοποιητικές, ιδίως μετά την ουσιαστική αναμόρφωσή τους για την προγραμματική περίοδο 2007-2013. Η Επιτροπή εξακολουθεί να εργάζεται για την αναβάθμισή τους και επενδύει σημαντικούς πόρους για να βελτιωθεί η προετοιμασία και η αξιολόγηση των έργων. Όσον αφορά τα τεχνικά χαρακτηριστικά των έργων, η εξέτασή τους θα βελτιωθεί σημαντικά χάρη στη συνέχιση της ανάπτυξης των ΤΠΔ.

Σύσταση 2. Τέταρτη περίπτωση

Η Επιτροπή δέχεται ότι υπάρχουν περιθώρια βελτίωσης όσον αφορά τη χρήση των αναλύσεων κόστους-οφέλους. Στο μέλλον, ο εκτελεστικός οργανισμός ΔΕΔ-Μ θα αναπτύξει μια πιο συστηματική προσέγγιση όσον αφορά τη χρήση της ανάλυσης κόστους-οφέλους. Για τον σκοπό αυτόν, θα εργαστεί με έργα που έχουν επιλεγεί στην προτεραιότητα 3 της ετήσιας πρόσκλησης του 2010 για τη βελτίωση της προετοιμασίας των έργων, μεταξύ άλλων με την ανάπτυξη συνεκτικών προσεγγίσεων όσον αφορά τις αναλύσεις κόστους-οφέλους.

Ωστόσο, δεδομένου ότι το ύψος της συγχρηματοδότησης των ΔΕΔ-Μ για κάθε έργο είναι περιορισμένο σε σύγκριση με τη χρηματοδότηση των κρατών μελών, είναι λογικό ότι τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν πρωτίστως την ευθύνη για τις αναλύσεις κόστους-οφέλους, καθώς μάλιστα σχεδόν όλα τα στοιχεία και οι παραδοχές προέρχονται από αυτά.

Σύσταση 3

Η Επιτροπή αναγνωρίζει τη σημασία της ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ των φορέων υλοποίησης των έργων. Ο εκτελεστικός οργανισμός ΔΕΔ-Μ θα διευκολύνει την προσπάθεια αυτή με τη διοργάνωση τακτικών εργαστηρίων με τους τρέχοντες και τους δυνητικούς δικαιούχους σχετικά με τις βέλτιστες πρακτικές και τις ανταλλαγές γνώσεων μεταξύ όλων των φορέων υλοποίησης των έργων, ιδίως στον σιδηροδρομικό τομέα.

66.

Η Επιτροπή συμμερίζεται την ανάλυση του Ελεγκτικού Συνεδρίου ότι επιτεύχθηκαν μετρήσιμες βελτιώσεις σε γραμμές προοριζόμενες για επιβατικές υπηρεσίες υψηλής ταχύτητας. Εργάζεται για τη βελτίωση της κατάστασης στις συμβατικές μεικτές και εμπορευματικές γραμμές.

Σύσταση 4. Πρώτη περίπτωση

Με την έκδοση των τεχνικών προδιαγραφών διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ), η Επιτροπή έχει αναλύσει και θα συνεχίσει να εξετάζει αυτές τις «πρακτικές δυσχέρειες». Οι ευρωπαίοι συντονιστές θα καταβάλουν επίσης ιδιαίτερες προσπάθειες για την αντιμετώπιση αυτών των θεμάτων.

Σύσταση 4. Δεύτερη περίπτωση

Τον Νοέμβριο του 2008, η Επιτροπή παρουσίασε πρόταση κανονισμού για τη δημιουργία μιας διάρθρωσης για κάθε σιδηροδρομικό εμπορευματικό διάδρομο, που θα οδηγήσει στην ενίσχυση της συνεργασίας μεταξύ των διαχειριστών υποδομής (υπό την επίβλεψη των κρατών μελών), για τη ρύθμιση της κυκλοφορίας (επιχειρησιακά μέτρα) και για την ανάληψη επενδύσεων (κυρίως για την εξάλειψη σημείων συμφόρησης και την εναρμόνιση των τεχνικών όρων). Βασίζεται στην εμπειρία που αποκτήθηκε όσον αφορά τους διαδρόμους Ρότερνταμ-Γένουας και Αμβέρσας-Λυών/Βασιλείας.

Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο

Ειδική έκθεση αριθ. 8/2010

**Βελτίωση των επιδόσεων των μεταφορών στους διευρωπαϊκούς σιδηροδρομικούς άξονες:
Υπήρξαν αποτελεσματικές οι επενδύσεις της ΕΕ σε σιδηροδρομική υποδομή;**

Λουξεμβούργο: Υπηρεσία Εκδόσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης

2010 — 71 σ. — 21 × 29,7 cm

ISBN 978-92-9207-817-1

doi:10.2865/95740

ΠΩΣ ΘΑ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΕΙΤΕ ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΕ

Δωρεάν εκδόσεις:

- από το EU Bookshop (<http://bookshop.europa.eu>).
- από τα γραφεία εκπροσώπησης ή τις αντιπροσωπείες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Στοιχεία επικοινωνίας θα βρείτε στο διαδίκτυο (<http://ec.europa.eu>) ή θα τα ζητήσετε με φαξ στον αριθμό +352 2929-42758.

Εκδόσεις επί πληρωμή:

- από το EU Bookshop (<http://bookshop.europa.eu>).

Συνδρομές επί πληρωμή (π.χ. ετήσιες σειρές της *Επίσημης Εφημερίδας της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, συλλογές της νομολογίας του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης):

- μέσω των εμπορικών αντιπροσώπων της Υπηρεσίας Εκδόσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (http://publications.europa.eu/others/agents/index_el.htm).

Ο ΟΓΚΟΣ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ ΑΝΑΜΕΝΕΤΑΙ ΝΑ ΑΥΞΑΝΕΤΑΙ ΣΥΝΕΧΩΣ, ΩΣΤΟΣΟ ΟΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΖΟΥΝ ΣΗΜΑΝΤΙΚΕΣ ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ. ΟΙ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΕΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΧΡΗΣΟΥΝ ΕΚΤΕΤΑΜΕΝΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΣΕ ΣΗΜΑΝΤΙΚΕΣ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΜΕΣΩ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΣΥΝΟΧΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΤΗΣ ΕΕ. ΤΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟ ΕΞΕΤΑΣΕ ΚΑΤΑ ΠΟΣΟΝ ΑΥΤΕΣ ΟΙ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΣΕ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΗΤΑΝ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΕΣ.



ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΕΛΕΓΚΤΙΚΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟ



■ Υπηρεσία Εκδόσεων

ISBN 978-92-9207-817-1



9 789292 078171