



Σιδηροδρομικές μεταφορές

Η ευρωπαϊκή πολιτική σιδηροδρομικών μεταφορών αποσκοπεί στη δημιουργία ενός ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου. Τρεις δέσμες μέτρων και μια αναδιατύπωση εγκρίθηκαν σε διάστημα 10 ετών μετά το άνοιγμα του τομέα στον ανταγωνισμό, που άρχισε το 2001. Μια τέταρτη δέσμη μέτρων για την ολοκλήρωση του ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου εγκρίθηκε τον Απρίλιο του 2016 (τεχνικός πυλώνας) και τον Δεκέμβριο του 2016 (πυλώνας της αγοράς).

Νομική βάση και στόχοι

Άρθρο 100 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ο στόχος της κοινής πολιτικής μεταφορών είναι να διαφυλάξει τόσο τον ανταγωνισμό όσο και την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών. Αυτό απαιτεί την εναρμόνιση των τεχνικών και διοικητικών κανόνων καθώς και των κανόνων ασφαλείας, γεγονός που είναι απολύτως απαραίτητο για να επιτευχθεί η διαλειτουργικότητα των επιμέρους εθνικών σιδηροδρομικών συστημάτων. Τα μέτρα για την προστασία του περιβάλλοντος και των καταναλωτών ενδέχεται να απαιτήσουν επίσης μια κάποια εναρμόνιση για την αποφυγή στρεβλώσεων του ανταγωνισμού και για τη διευκόλυνση της πρόσβασης νέων επιχειρήσεων στην αγορά.

Στη Λευκή Βίβλο του 2011 με τίτλο «Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών — Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών» ([COM\(2011\)0144](#)), η Επιτροπή έθεσε ως στόχο να διασφαλίσει ότι μέχρι το 2050 το μεγαλύτερο μέρος της μεταφοράς επιβατών σε μεσαίες αποστάσεις θα γίνεται σιδηροδρομικώς. Μεσοπρόθεσμα (έως το 2030), πρέπει να έχει τριπλασιαστεί το μήκος των γραμμών του δικτύου μεγάλης ταχύτητας και να διατηρηθεί ένα πυκνό σιδηροδρομικό δίκτυο σε όλα τα κράτη μέλη. Μακροπρόθεσμα, θα πρέπει να ολοκληρωθεί ένα ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο υψηλής ταχύτητας.

Επιτεύγματα

A. Διαλειτουργικότητα

Με την [οδηγία 96/48/EK](#) της 23ης Ιουλίου 1996 σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας και την [οδηγία 2001/16/EK](#) της 19ης Μαρτίου 2001 σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος, η ΕΕ δρομολόγησε μια διαδικασία που έχει ως στόχο την απρόσκοπτη και ασφαλή μετάβαση των τρένων από το δίκτυο ενός κράτους μέλους στο δίκτυο άλλου. Στο πλαίσιο των οδηγιών αυτών έχουν εκπονηθεί διάφορες τεχνικές λύσεις (οι επονομαζόμενες «τεχνικές προδιαγραφές



διαλειτουργικότητας» — ΤΠΔ). Οι τεχνικές λύσεις εστιάζουν κυρίως σε βασικές πτυχές, όπως συστήματα ελέγχου, ασφάλεια, σηματοδότηση, εφαρμογές της τηλεματικής στις μεταφορές εμπορευμάτων, εκπαίδευση του προσωπικού στις διασυνοριακές μεταφορές, βαγόνια εμπορευμάτων και διαδικασίες μείωσης του θορύβου.

Και οι δύο οδηγίες τροποποιήθηκαν και επικαιροποιήθηκαν από την [οδηγία 2004/50/EK](#) της 29ης Απριλίου 2004. Το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας για τα συμβατικά σιδηροδρομικά συστήματα επεκτάθηκε σε ολόκληρο το ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο, προκειμένου να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις που δημιούργησε το πλήρες άνοιγμα του σιδηροδρομικού δικτύου στις εθνικές και διεθνείς μεταφορές εμπορευμάτων (Ιανουάριος 2007) και στις διεθνείς μεταφορές επιβατών (Ιανουάριος 2010). Με την [οδηγία 2008/57/EK](#) της 17ης Ιουνίου 2008, η οποία τροποποιήθηκε από την [οδηγία 2009/131/EK](#) και την [οδηγία 2011/18/ΕΕ](#), αναδιατυπώθηκαν σε ένα ενιαίο κείμενο οι προηγούμενες οδηγίες. Ως μέρος της τέταρτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους, η [οδηγία 2008/57/EK](#) αναδιατυπώθηκε τότε επίσης με την οδηγία (ΕΕ) 2016/797 της 11 Μαΐου 2016 σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Προκειμένου να περιοριστούν οι τεχνικοί φραγμοί στη διαλειτουργικότητα, οι εκπρόσωποι του σιδηροδρομικού κλάδου και η Επιτροπή υπέγραψαν, το 2005, το 2008 και το 2012, μνημόνια κατανόησης για την καθιέρωση και την ανάπτυξη του Ευρωπαϊκού Συστήματος Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας (European Rail Traffic Management System, ERTMS). Πιο πρόσφατα, το 2016, με ένα νέο μνημόνιο συμφωνίας καθορίστηκαν οι κύριοι στόχοι συνεργασίας και δέσμευσης μεταξύ των υπογραφόντων κρατών από το 2016 και μετά. Και τα τέσσερα μνημόνια συμφωνίας ERTMS μπορείτε να βρείτε [εδώ](#).

Από την 1η Ιανουαρίου 2007, οι εθνικές και διεθνείς μεταφορές εμπορευμάτων είναι εντελώς ανοιχτές στον ανταγωνισμό. Η Ευρωπαϊκή Ένωση, αποσκοπώντας στην καλύτερη δυνατή χρήση του διεθνούς δικτύου εμπορευματικών μεταφορών και στη βελτίωση της διαλειτουργικότητάς του, χάραξε εννέα ανταγωνιστικούς ευρωπαϊκούς διαδρόμους εμπορευματικών μεταφορών με τον [κανονισμό \(ΕΕ\) αριθ. 913/2010](#) της 22ας Σεπτεμβρίου 2010 σχετικά με το ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο για ανταγωνιστικές εμπορευματικές μεταφορές. Ο στόχος ήταν να καταστούν οι σιδηρόδρομοι πιο ανταγωνιστικοί σε σχέση με τους άλλους τρόπους μεταφοράς των εμπορευμάτων, τα οποία πρέπει να διασχίζουν πολλά κράτη μέλη. Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 913/2010 τροποποιήθηκε με τον [κανονισμό \(ΕΕ\) αριθ. 1316/2013](#), της 11ης Δεκεμβρίου 2013 για τη σύσταση της διευκόλυνσης «Συνδέοντας την Ευρώπη» για την περίοδο 2014-2020. Το 2015, ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1316/2013 τροποποιήθηκε από τον [κανονισμό \(ΕΕ\) αριθ. 2015/1017](#) της 25ης Ιουνίου 2015 για το Ευρωπαϊκό Ταμείο Στρατηγικών Επενδύσεων, τον Ευρωπαϊκό Κόμβο Επενδυτικών Συμβουλών και την Ευρωπαϊκή Πύλη Επενδυτικών Έργων. Η πρόταση της Επιτροπής [COM\(2016\)0597](#) επεδίωξε την παράταση της διάρκειας ισχύος του Ευρωπαϊκού Ταμείου Στρατηγικών Επενδύσεων, καθώς και τη θέσπιση τεχνικών βελτιώσεων για το εν λόγω Ταμείο και τον Ευρωπαϊκό Κόμβο Επενδυτικών Συμβουλών. Η πρόταση αυτή ψηφίστηκε στην Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού (επιτροπή TRAN) στις 23 Μαρτίου 2017 και τέθηκε σε ισχύ στις 16 Οκτωβρίου 2017 μετά τις διοργανικές διαπραγματεύσεις.



Με την τέταρτη δέσμη μέτρων για τις σιδηροδρομικές μεταφορές, καταργήθηκε ο [κανονισμός \(ΕΟΚ\) αριθ. 1192/69](#) της 26ης Ιουνίου 1969 περί κοινών κανόνων για τη διευθέτηση των λογαριασμών των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και αντικαταστάθηκε από τον [κανονισμό \(ΕΕ\) 2016/2337](#) της 14ης Δεκεμβρίου 2016. Ο [κανονισμός \(ΕΚ\) αριθ. 1370/2007](#) της 23ης Οκτωβρίου 2007 για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές τροποποιήθηκε επίσης χάρη στην τέταρτη δέσμη μέτρων για τους σιδηροδρόμους. Επίσης γνωστός ως και κανονισμός ΥΔΥ, ο [κανονισμός \(ΕΕ\) 2016/2338](#), της 14ης Δεκεμβρίου 2016, τροποποιεί τον [κανονισμό \(ΕΚ\) αριθ. 1370/2007](#), για τη ρύθμιση του ανοίγματος της αγοράς για τις εγχώριες επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές.

B. Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων

Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων (ΕΟΣ) — με έδρα τη Λίλλη και την Βαλανσιέν (Γαλλία) — ιδρύθηκε με τον [κανονισμό \(ΕΚ\) αριθ. 881/2004](#) της 29ης Απριλίου 2004 με στόχο τη βελτίωση της διαλειτουργικότητας και της ασφάλειας του ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου. Κύριο καθήκον του οργανισμού είναι η εναρμόνιση, καταχώριση και επιτήρηση των τεχνικών προδιαγραφών διαλειτουργικότητας (ΤΔΠ) στο σύνολο του ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος, καθώς και η επεξεργασία κοινών στόχων ως προς την ασφάλεια των ευρωπαϊκών σιδηροδρόμων. Ο οργανισμός δεν έχει αρμοδιότητα λήψεως αποφάσεων, αλλά βοηθά την Επιτροπή στη σύνταξη προτάσεων απόφασης. Στις 16 Δεκεμβρίου 2008, ο [κανονισμός \(ΕΚ\) αριθ. 1335/2008](#) ανάθεσε νέες αρμοδιότητες στον ΕΟΣ. Στις 11 Μαΐου 2016, στο πλαίσιο της τέταρτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους, ο [κανονισμός \(ΕΕ\) 2016/796](#) σχετικά με τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης κατήργησε και αντικατέστησε τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 881/2004, προκειμένου να συμβάλει στην περαιτέρω ανάπτυξη και την αποτελεσματική λειτουργία του ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου, εξασφαλίζοντας υψηλό επίπεδο σιδηροδρομικής ασφάλειας και διαλειτουργικότητας, και βελτιώνοντας την ανταγωνιστικότητα των σιδηροδρόμων. Ο ΕΟΣ είναι πλέον το μόνο αρμόδιο όργανο για την έκδοση των εγκρίσεων (για μηχανές έλξης και βαγόνια) που χρησιμοποιούνται για διασυνοριακές δραστηριότητες, καθώς και για τη χορήγηση των ενιαίων πιστοποιητικών ασφαλείας των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται σε περισσότερα του ενός κράτη μέλη.

Γ. Κοινωνική εναρμόνιση

Η [οδηγία 2005/47/ΕΚ](#) του Συμβουλίου της 18ης Ιουλίου 2005, ρυθμίζει τις συνθήκες εργασίας των μετακινούμενων εργαζομένων που παρέχουν διασυνοριακές διαλειτουργικές υπηρεσίες στον τομέα των σιδηροδρόμων. Βασίζεται σε μια συμφωνία μεταξύ των ευρωπαϊκών κοινωνικών εταίρων του τομέα των σιδηροδρόμων. Περαιτέρω η [οδηγία 2007/59/ΕΚ](#) της 23ης Οκτωβρίου 2007 αποσκοπεί στην εναρμόνιση των ελάχιστων απαιτήσεων για τα προσόντα και την πιστοποίηση του προσωπικού οδήγησης μηχανών έλξης και συρμών στην Ένωση. Προβλέπει ότι κάθε μηχανοδηγός πρέπει να διαθέτει άδεια και πιστοποιητικό εναρμονισμένης συμπληρωματικής κατάρτισης. Επί της βάσεως αυτής, η οδηγία προβλέπει την αμοιβαία αναγνώριση των τίτλων. Από τον Οκτώβριο του 2011, εκδίδονται τα πιστοποιητικά ή οι άδειες για τους οδηγούς που εκτελούν διασυνοριακές υπηρεσίες, ενδομεταφορές ή μεταφορές



εμπορευμάτων σε άλλο κράτος μέλος ή οι οποίοι εργάζονται σε τουλάχιστον δύο κράτη μέλη.

Δ. Πρόσβαση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων στις υποδομές

Η [οδηγία 95/18/EK](#) της 19ης Ιουνίου 1995 σχετικά με τις άδειες σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις προβλέπει ότι μια σιδηροδρομική επιχείρηση, για να έχει πρόσβαση στις υποδομές όλων των κρατών μελών, πρέπει να διαθέτει άδεια λειτουργίας. Η εν λόγω άδεια εκδίδεται από το κράτος μέλος στο οποίο είναι εγκατεστημένη η επιχείρηση, υπό την προϋπόθεση ότι τηρούνται ορισμένες κοινές προϋποθέσεις (αξιοπιστία, χρηματοοικονομική ικανότητα και επαγγελματική καταλληλότητα). Η οδηγία αυτή τροποποιήθηκε από την [οδηγία 2001/13/EK](#) της 26ης Φεβρουαρίου 2001, η οποία καθορίζει τους όρους λειτουργίας του σιδηροδρομικού τομέα (ασφάλεια, τεχνικές, οικονομικές και χρηματοπιστωτικές πτυχές), οι οποίοι ισχύουν σε ολόκληρη την επικράτεια της Ένωσης, και θεσπίζει τη διαδικασία αδειοδότησης για την εκμετάλλευση υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών εμπορευμάτων στο ευρωπαϊκό διασυνοριακό δίκτυο.

Η [οδηγία 2012/34/ΕΕ](#) της 21ης Νοεμβρίου 2012 για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου αντικατέστησε και κατήργησε τις [οδηγίες 95/18/EK](#) και [2001/13/EK](#). Η οδηγία συγκέντρωσε σε ένα ενιαίο κείμενο τις κύριες αρχές που διέπουν την ανάπτυξη των σιδηροδρόμων (εστιάζοντας μεταξύ άλλων στον διαχωρισμό μεταξύ της διαχείρισης της υποδομής και των δραστηριοτήτων μεταφοράς), την χορήγηση αδειών στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και την επιβολή τελών για την χρήση της υποδομής. Σε γενικές γραμμές η οδηγία αυτή ενισχύει τον ανταγωνισμό προβλέποντας μεγαλύτερη διαφάνεια των όρων πρόσβασης στην αγορά, σαφή λογιστικό διαχωρισμό, καθώς και την ενίσχυση των εθνικών ρυθμιστικών φορέων. Ορίζει λεπτομερέστερα τους όρους πρόσβασης στο δίκτυο, τις υπηρεσίες και τους κανόνες για την είσπραξη των τελών.

Η τέταρτη δέσμη μέτρων για τους σιδηροδρόμους είχε ως στόχο την ολοκλήρωση του ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου και τη βελτίωση της διαλειτουργικότητας. Στόχος της ήταν το άνοιγμα στον ανταγωνισμό των συμβάσεων δημοσίων υπηρεσιών στις εγχώριες αγορές, με σκοπό τη βελτίωση της ποιότητας και της αποτελεσματικότητας των εθνικών υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών. Στις 14 Δεκεμβρίου 2016, εγκρίθηκε η [οδηγία \(ΕΕ\) 2016/2370](#) (γνωστή επίσης ως οδηγία για τη διακυβέρνηση), για την τροποποίηση της οδηγίας 2012/34/ΕΕ όσον αφορά το άνοιγμα της αγοράς εσωτερικών σιδηροδρομικών επιβατικών μεταφορών και τη διακυβέρνηση της σιδηροδρομικής υποδομής.

Η [οδηγία 95/18/EK](#) της 19ης Ιουνίου 1995 σχετικά με τις άδειες σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις τροποποιήθηκε επίσης από την [οδηγία 2004/49/EK](#) της 29ης Απριλίου 2004, η οποία θέτει ως όρο για την πρόσβαση όλων των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων στις υποδομές το πιστοποιητικό ασφαλείας. Η [οδηγία 2008/110/EK](#), της 16ης Δεκεμβρίου 2008, γνωστή και ως οδηγία για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, τροποποίησε την οδηγία 2004/49/EK. Ως μέρος της τέταρτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους, η [οδηγία \(ΕΕ\) 2016/798](#) της 11ης Μαΐου 2016 για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων κατήργησε την οδηγία 2008/110/EK.



E. Ηχητικές οχλήσεις των σιδηροδρόμων

Η [οδηγία 2002/49/EK](#) της 25ης Ιουνίου 2002 (θόρυβος) σχετικά με την αξιολόγηση και τη διαχείριση του περιβαλλοντικού θορύβου (οδηγία για τον περιβαλλοντικό θόρυβο) παρέχει τη νομική βάση για την έγκριση κοινοτικών μέτρων που αποσκοπούν στη μείωση της ηχορύπανσης από σιδηροδρομικά οχήματα και υποδομές. Ως εκ τούτου, το 2003 εγκρίθηκαν κατευθυντήριες γραμμές για τις μεθόδους υπολογισμού του θορύβου των σιδηροδρόμων και οριακές τιμές εκπομπής θορύβου για το τροχαίο υλικό που χρησιμοποιείται στην ΕΕ, οι οποίες τέθηκαν σε ισχύ τον Ιούνιο του 2006. Τον Απρίλιο του 2011, μια νέα απόφαση της Επιτροπής αναθεώρησε τις ΤΠΔ για το τροχαίο υλικό του σιδηροδρομικού συστήματος. Η Επιτροπή δημοσίευσε στις 8 Ιουλίου 2008 ανακοίνωση με τίτλο «Μέτρα περιορισμού του σιδηροδρομικού θορύβου για τον υφιστάμενο στόλο» ([COM\(2008\)0432](#)), στην οποία θέτει ως στόχο τον εκσυγχρονισμό όλων των αμαξών μεταφοράς εμπορευμάτων έως το 2015. Σε μια προσπάθεια να ενθαρρύνει τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις να εκσυγχρονίσουν τις άμαξές τους με πέδηση χαμηλού θορύβου, η [οδηγία 2012/34/ΕΕ](#) προβλέπει επίσης ένα νέο σύστημα διαφοροποίησης των χρεώσεων σε σχέση με τον θόρυβο (ευρωπαϊκό σύστημα ελέγχου των σιδηροδρόμων (ETCS)). Ως προτεραιότητα, τα διαφοροποιημένα ανάλογα με τον θόρυβο τέλη χρήσης υποδομών έχουν πρωτίστως ως στόχο τις άμαξες μεταφοράς εμπορευμάτων, που δεν τηρούν τις ΤΠΔ όσον αφορά το «τροχαίο υλικό — θόρυβος» του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος. Όπως προαναφέρθηκε, η οδηγία 2012/34/ΕΕ τροποποιήθηκε από την τέταρτη δέσμη μέτρων για τους σιδηροδρόμους, δηλαδή την [οδηγία \(ΕΕ\) 2016/2370](#) της 14ης Δεκεμβρίου 2016, όσον αφορά το άνοιγμα της αγοράς εσωτερικών σιδηροδρομικών επιβατικών μεταφορών και τη διακυβέρνηση της σιδηροδρομικής υποδομής.

Ο ρόλος του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο χρησιμοποίησε τις νομοθετικές του αρμοδιότητες, για να υποστηρίξει τις περισσότερες προτάσεις εναρμόνισης της Επιτροπής, τονίζοντας όμως, ταυτόχρονα, ορισμένες ειδικές πτυχές:

1. το [ψήφισμά του της 11ης Μαρτίου 2008](#) σχετικά με τη βιώσιμη ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών, το Κοινοβούλιο δήλωσε ρητά ότι στηρίζει τη θέσπιση του συστήματος σιδηροδρομικής ασφάλειας, οδήγησης και σηματοδότησης ERTMS/ETCS, προκειμένου να αρθούν οι τεχνικοί φραγμοί, και δεσμεύτηκε υπέρ ενός ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου·
2. στο [ψήφισμά του της 11ης Μαρτίου 2009](#) σχετικά με την ενσωμάτωση περιβαλλοντικών απαιτήσεων στον τομέα των μεταφορών και την εσωτερική του εξωτερικού κόστους, το Κοινοβούλιο ζήτησε από την Επιτροπή να λάβει άμεσα μέτρα προκειμένου να υποβάλει συγκεκριμένες προτάσεις για όλους τους τρόπους μεταφοράς. Ζήτησε επίσης από την Επιτροπή να υποβάλει ένα ολοκληρωμένο σχέδιο για τον υπολογισμό και τη χρέωση του εξωτερικού κόστους και την αξιολόγηση των επιπτώσεών τους βάσει ενός κατανοητού προτύπου. Το Κοινοβούλιο κάλεσε στη συνέχεια την Επιτροπή να εκπονήσει πρόταση οδηγίας σχετικά με την είσπραξη τελών — διαμορφωμένων ανάλογα με τη στάθμη θορύβου — για τις μηχανές έλξης και τους συρμούς με σκοπό, μεταξύ άλλων, να δοθούν



κίνητρα στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις να καταστήσουν αμελλητί το τροχαίο υλικό τους λιγότερο θορυβώδες·

- στο [ψήφισμά του της 9ης Σεπτεμβρίου 2015](#) με τίτλο «Εφαρμογή της [Λευκής βίβλου του 2011 για τις μεταφορές](#): απολογισμός και μελλοντική πορεία προς τη βιώσιμη κινητικότητα», το Κοινοβούλιο ζήτησε, όσον αφορά τις σιδηροδρομικές μεταφορές, την ταχεία έγκριση της τέταρτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους. Στόχος του ήταν να διασφαλισθεί το ισορροπημένο άνοιγμα της εσωτερικής αγοράς των επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών, η ανεξαρτησία των φορέων εκμετάλλευσης των υποδομών, η ύπαρξη ανταγωνιστικών προσκλήσεων προσφορών για τις συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας, το υψηλότερο δυνατό επίπεδο σιδηροδρομικής ασφάλειας και διαλειτουργικότητας, καθώς και επαρκείς ανθρώπινοι και οικονομικοί πόροι που θα δίνουν τη δυνατότητα στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων να αποτελεί μια ενιαία θυρίδα για την αδειοδότηση των οχημάτων και την πιστοποίηση ασφαλείας.

Η επιτροπή TRAN εξέτασε μια αναδιατυπωμένη πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών των σιδηροδρομικών μεταφορών ([COM\(2017\)0548](#)). Τον Νοέμβριο του 2018, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ενέκρινε ψήφισμα σχετικό με την πρόταση. Ωστόσο, η διαδικασία συναπόφασης είναι ακόμη σε εξέλιξη και οι τελικές λύσεις δεν έχουν ακόμη συμφωνηθεί μεταξύ του Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της ΕΕ.

Esteban Coito
04/2019

