
Πρόταση ψηφίσματος του ΕΚ για την ανταγωνιστικότητα του ευρωπαϊκού κλάδου σιδηροδρομικού υλικού

2016/06/04 16:00 στην κατηγορία ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

Πρόταση ψηφίσματος για την ανταγωνιστικότητα του ευρωπαϊκού κλάδου σιδηροδρομικού υλικού υιοθέτησε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Το ΕΚ καλεί επιτακτικά την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να στηρίξει τους στόχους για τη μεταστροφή προς τις σιδηροδρομικές μεταφορές, τόσο επιβατικές, όσο και εμπορευματικές, όπως διατυπώνονται στη Λευκή Βίβλο του 2011, σχετικά με τις μεταφορές, με συγκεκριμένα μέτρα πολιτικής και στοχευμένες επενδύσεις.

Στο ψήφισμά του, το ΕΚ τονίζει την ιδιαιτερότητα και την στρατηγική σημασία του ευρωπαϊκού κλάδου σιδηροδρομικού υλικού για την ευρωπαϊκή βιομηχανική αναγέννηση, ζητώντας μέτρα ενδυνάμωσής του.

Ειδικότερα, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο,

- έχοντας υπόψη την ανακοίνωση της Επιτροπής «Ευρώπη 2020 - Στρατηγική για έξυπνη, διατηρήσιμη και χωρίς αποκλεισμούς ανάπτυξη» ([COM\(2010\)2020](#)),
- έχοντας υπόψη την ανακοίνωση της Επιτροπής «Μια ισχυρότερη ευρωπαϊκή βιομηχανία για την ανάπτυξη και την οικονομική ανάκαμψη» ([COM\(2012\)0582](#)),
- έχοντας υπόψη την ανακοίνωση της Επιτροπής «Για μια ευρωπαϊκή βιομηχανική αναγέννηση» ([COM\(2014\)0014](#)),
- έχοντας υπόψη την ανακοίνωση της Επιτροπής «Εμπόριο για όλους - Προς μια πιο υπεύθυνη πολιτική για το εμπόριο και τις επενδύσεις» ([COM\(2015\)0497](#)),
- έχοντας υπόψη τη Λευκή Βίβλο της Επιτροπής «Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών - Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών» ([COM\(2011\)0144](#)),
- έχοντας υπόψη το έγγραφο της Επιτροπής σχετικά με επισκόπηση του τομέα και μελέτη της ανταγωνιστικότητας της βιομηχανίας σιδηροδρομικού εξοπλισμού (Sector Overview and Competitiveness Survey of the Railway Supply Industry, ENTR

06/054),

- έχοντας υπόψη τη μελέτη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου «Οδική μεταφορά εμπορευμάτων: γιατί οι μεταφορικές επιχειρήσεις της ΕΕ προτιμούν τα φορτηγά έναντι των τρένων»,

- έχοντας υπόψη την ερώτηση προς την Επιτροπή σχετικά με την ανταγωνιστικότητα του ευρωπαϊκού κλάδου σιδηροδρομικού υλικού ([O-000067/2016-B8-0704/2016](#)),

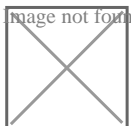
- έχοντας υπόψη το άρθρο 128 παράγραφος 5 και το άρθρο 123 παράγραφος 2 του Κανονισμού,

Η ιδιαιτερότητα και η στρατηγική σημασία του ευρωπαϊκού κλάδου σιδηροδρομικού υλικού για μια ευρωπαϊκή βιομηχανική αναγέννηση

1. τονίζει ότι ο ευρωπαϊκός κλάδος σιδηροδρομικού υλικού, ο οποίος περιλαμβάνει την κατασκευή μηχανών και τροχαίου υλικού, σιδηροτροχιών, εξοπλισμού ηλεκτροδότησης, σήμανσης και τηλεπικοινωνιών, καθώς επίσης υπηρεσίες συντήρησης και ανταλλακτικών, και στον οποίο ανήκουν πολλές ΜΜΕ, καθώς και μεγάλες βιομηχανικές εταιρείες, απασχολεί 400.000 εργαζομένους, επενδύει το 2,7% του ετησίου κύκλου εργασιών του σε έρευνα και ανάπτυξη, και αντιπροσωπεύει το 46% της παγκόσμιας αγοράς σιδηροδρομικού υλικού· τονίζει ότι ο σιδηροδρομικός τομέας συνολικά, συμπεριλαμβανομένων των φορέων εκμετάλλευσης και της υποδομής, προσφέρει πάνω από ένα εκατομμύριο άμεσες και 1,2 εκατομμύρια έμμεσες θέσεις εργασίας στην ΕΕ· επισημαίνει ότι τα παραπάνω στοιχεία αποτελούν σαφή ένδειξη της σημασίας του κλάδου σιδηροδρομικού υλικού για τη βιομηχανική ανάπτυξη, την απασχόληση και την καινοτομία, καθώς και της συμβολής του στην επίτευξη του στόχου αναβιομηχάνισης 20%,

2. υπογραμμίζει την ιδιαιτερότητα αυτού του τομέα, που χαρακτηρίζεται ιδίως από την παραγωγή στοιχείων με διάρκεια ζωής που μπορεί να φθάνει τα 50 έτη, από υψηλή ένταση κεφαλαίου, σημαντική εξάρτηση από τις δημόσιες συμβάσεις έργων και την υποχρέωση συμμόρφωσης με πολύ υψηλά πρότυπα ασφαλείας,

Image not found or type unknown



3. υπενθυμίζει την ουσιαστική συμβολή των σιδηροδρόμων στον μετριασμό της κλιματικής αλλαγής και στην αντιμετώπιση άλλων μεγατάσεων, όπως η αστικοποίηση και η δημογραφική αλλαγή· καλεί επιτακτικά την Επιτροπή να στηρίξει τους στόχους για τη μεταστροφή προς τις σιδηροδρομικές μεταφορές, τόσο επιβατικές όσο και εμπορευματικές, όπως διατυπώνονται στη Λευκή Βίβλο του 2011

σχετικά με τις μεταφορές, με συγκεκριμένα μέτρα πολιτικής και στοχευμένες επενδύσεις.

Επισημαίνει ότι, σύμφωνα με τα αποτελέσματα της COP 21 και τους στόχους της ΕΕ σχετικά με το κλίμα και την ενέργεια για το 2030, απαιτείται μεταστροφή προς τις σιδηροδρομικές μεταφορές και άλλες μορφές βιώσιμων, ενεργειακά αποδοτικών, ηλεκτρικών μεταφορών, προκειμένου να επιτευχθεί ο στόχος για εξάλειψη των ανθρακούχων εκπομπών στον τομέα των μεταφορών.

Ζητεί από την Επιτροπή, στο πλαίσιο αυτό, να αξιοποιήσει την επικείμενη ανακοίνωσή της σχετικά με την εξάλειψη των ανθρακούχων εκπομπών στον τομέα των μεταφορών, για να προτείνει νέα μέτρα στήριξης της ανάπτυξης ενεργειακά αποδοτικών τεχνολογιών για τον κλάδο σιδηροδρομικού υλικού,

4. παρατηρεί ότι ο κλάδος σιδηροδρομικού υλικού, λόγω της ηγετικής του θέσης σε παγκόσμιο επίπεδο όσον αφορά την τεχνολογία και την καινοτομία, έχει να διαδραματίσει καθοριστικό ρόλο στην επίτευξη του στόχου εκβιομηχάνισης 20% που έχει θέσει η Επιτροπή,

5. σημειώνει ότι ο ευρωπαϊκός κλάδος σιδηροδρομικού υλικού μπορεί να βασιστεί σε μια σειρά ευνοϊκών παραγόντων: εκτός από τις καλές περιβαλλοντικές επιδόσεις του συγκεκριμένου τρόπου μεταφοράς, η ύπαρξη μιας μεγάλης αγοράς και η ικανότητά του να διευκολύνει τις μαζικές μεταφορές· σημειώνει, ωστόσο, ότι σήμερα οι εταιρείες του κλάδου αντιμετωπίζουν τριπλό ανταγωνισμό: διατροπικό, διεθνή και, μερικές φορές, ακόμη και ενδοομιλικό.

Διατήρηση της παγκόσμιας ηγετικής θέσης του ευρωπαϊκού κλάδου σιδηροδρομικού υλικού

6. επισημαίνει ότι ο ετήσιος ρυθμός ανάπτυξης των προσβάσιμων διεθνών αγορών σιδηροδρομικού υλικού αναμένεται να ανέλθει σε 2,8% έως το 2019· τονίζει ότι, ενώ η ΕΕ είναι σε μεγάλο βαθμό ανοικτή σε ανταγωνιστές από τρίτες χώρες, οι τρίτες χώρες διαθέτουν διάφορους φραγμούς που προκαλούν διακρίσεις σε βάρος του ευρωπαϊκού κλάδου σιδηροδρομικού υλικού· τονίζει ότι οι ανταγωνιστές από τρίτες χώρες, ιδίως από την Κίνα, επεκτείνονται ραγδαία και επιθετικά στην Ευρώπη και σε άλλες περιοχές του κόσμου, συχνά με ισχυρή πολιτική και οικονομική στήριξη από τη χώρα προέλευσής τους (π.χ. γενναιόδωρες εξαγωγικές πιστώσεις εκτός του πεδίου εφαρμογής των κανόνων του ΟΟΣΑ)· τονίζει ότι οι πρακτικές αυτές ενδέχεται να συνιστούν αθέμιτο ανταγωνισμό που απειλεί την απασχόληση στην Ευρώπη· υπογραμμίζει, ως εκ τούτου, την ανάγκη για δίκαιους και ίσους όρους ανταγωνισμού σε παγκόσμιο επίπεδο και για αμοιβαία πρόσβαση στις αγορές προκειμένου να αποτραπεί ο κίνδυνος απώλειας θέσεων εργασίας και να προστατευθεί η βιομηχανική τεχνογνωσία στην Ευρώπη,

7. επισημαίνει ότι, ακόμη και στο πλαίσιο του ευρωπαϊκού κλάδου σιδηροδρομικού υλικού, πολλές εταιρείες της ΕΕ, ιδίως ΜΜΕ, θεωρούν ότι είναι δύσκολο και δαπανηρό να λειτουργούν σε διασυνοριακό επίπεδο εξαιτίας του κατακερματισμού της αγοράς, τόσο σε διοικητικό επίπεδο όσο και σε τεχνικό· είναι πεπεισμένο ότι η επίτευξη του στόχου για τη δημιουργία ενός ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου θα έχει κρίσιμη σημασία για τη διατήρηση της παγκόσμιας ηγετικής θέσης του ευρωπαϊκού κλάδου σιδηροδρομικού υλικού.

Ένα ανανεωμένο θεματολόγιο για την καινοτομία στην ευρωπαϊκή σιδηροδρομική βιομηχανία

8. αναγνωρίζει ότι ο κλάδος σιδηροδρομικού υλικού έχει καθοριστική σημασία για την ευρωπαϊκή ανταγωνιστικότητα και ικανότητα καινοτομίας· ζητεί επιτακτικά να ληφθούν μέτρα προκειμένου η Ευρώπη να διατηρήσει την υπεροχή στην τεχνολογία και την καινοτομία στον συγκεκριμένο τομέα,

9. εκφράζει την ικανοποίησή του για την απόφαση να συσταθεί η κοινή επιχείρηση «Shift2Rail», καθώς και για την πρόσφατη δρομολόγηση των πρώτων προσκλήσεων υποβολής προτάσεων· ζητεί την ταχεία και έγκαιρη υλοποίηση όλων των δραστηριοτήτων έρευνας και ανάπτυξης της S2R το συντομότερο δυνατό· επικρίνει το γεγονός ότι η συμμετοχή των ΜΜΕ στην κοινή επιχείρηση S2R είναι περιορισμένη, κάτι που εν μέρει οφείλεται στο υψηλό κόστος και την πολυπλοκότητα του μέσου.

Ζητεί επιτακτικά από το διοικητικό συμβούλιο να αναλύσει τη συμμετοχή των ΜΜΕ στη δεύτερη πρόσκληση υποβολής προτάσεων για συνδεδεμένα μέλη, να επιφέρει σχετικές βελτιώσεις και να εξετάσει το ενδεχόμενο ειδικών προσκλήσεων για ΜΜΕ· ζητεί από την Επιτροπή να εξασφαλίσει ότι τηρούνται οι διατάξεις του κανονισμού

όσον αφορά την ισόρροπη εκπροσώπηση των ΜΜΕ και περιφερειακή εκπροσώπηση,

10. τονίζει ότι η ικανότητα καινοτομίας, οι επενδύσεις σε έρευνα και ανάπτυξη, η άρση του κατακερματισμού της αγοράς και η δημιουργία συνεργατικών σχηματισμών αποτελούν απαραίτητα στοιχεία για τη διατήρηση της διεθνούς ανταγωνιστικότητας του ευρωπαϊκού κλάδου σιδηροδρομικού υλικού·

11. ζητεί από την Επιτροπή να κινητοποιήσει πλήρως τα διάφορα τα χρηματοδοτικά μέσα της ΕΕ, να εξετάσει και να εκμεταλλευτεί πρόσθετες πηγές χρηματοδότησης για την S2R και να επιδιώξει συνέργειες μεταξύ των διαφόρων ταμείων της ΕΕ και των ιδιωτικών επενδύσεων·

καλεί, στο πλαίσιο αυτό, την Επιτροπή να εκμεταλλευτεί πρόσθετα χρηματοδοτικά μέσα της ΕΕ για τη σιδηροδρομική τεχνολογία πέραν της S2R (π.χ. εξειδικευμένες προσκλήσεις υποβολής ερευνητικών προτάσεων στον τομέα των σιδηροδρόμων στο πλαίσιο του «Ορίζοντα 2020» εκτός της S2R, InnovFin, ΔΣΕ, διαρθρωτικά ταμεία, ΕΤΣΕ), μεταξύ άλλων μέσω ενός πιλοτικού σχεδίου S2R για τον συνδυασμό της χρηματοδότησης της ΕΕ με διαρθρωτικά και άλλα ταμεία της ΕΕ για την καινοτομία·

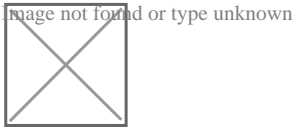
12. καλεί την Επιτροπή να συνεργαστεί με τον κλάδο προκειμένου να εξασφαλίσει τη βέλτιστη αξιοποίηση των ευρωπαϊκών διαρθρωτικών και επενδυτικών ταμείων (ΕΔΕΤ) –και ιδίως του Ευρωπαϊκού Ταμείου Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ)– για την υποστήριξη σιδηροδρομικών έργων έρευνας και ανάπτυξης σε περιφερειακό επίπεδο· ενθαρρύνει επίσης την Επιτροπή να επικεντρωθεί στο μέλλον του κλάδου σιδηροδρομικού υλικού μετά το 2020·

13. τονίζει ότι οι συνεργατικοί σχηματισμοί αποτελούν σημαντικό εργαλείο προκειμένου να διευκολυνθεί η επαφή μεταξύ ενδιαφερόμενων φορέων σε τοπικό και περιφερειακό επίπεδο, συμπεριλαμβανομένων των δημόσιων αρχών, των πανεπιστημίων, των ερευνητικών ιδρυμάτων, του κλάδου σιδηροδρομικού υλικού, των κοινωνικών εταίρων και άλλων κλάδων κινητικότητας· καλεί την Επιτροπή να παρουσιάσει μια στρατηγική συνεργατικών σχηματισμών για την ανάπτυξη, έως τον Δεκέμβριο του 2016·

ζητεί από την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να ενισχύσουν τη στήριξη που παρέχουν σε έργα καινοτομίας τα οποία αναπτύσσονται από συνεργατικούς σχηματισμούς και άλλες πρωτοβουλίες του σιδηροδρομικού τομέα που συσπειρώνουν ΜΜΕ, μεγαλύτερες εταιρείες και ερευνητικά ιδρύματα σε τοπικό, περιφερειακό, εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο· παρατηρεί ότι για τη δημιουργία συνεργατικών σχηματισμών θα απαιτηθούν δυνατότητες δημόσιας χρηματοδότησης· επισημαίνει, στο πλαίσιο αυτό, τις δυνατότητες που προσφέρουν τα νέα χρηματοδοτικά μέσα (ΕΤΣΕ κ.λπ.)·

14. πιστεύει ότι η Επιτροπή θα πρέπει να εξετάσει τη δημιουργία ενός φόρουμ σε

ευρωπαϊκό επίπεδο, το οποίο θα φέρνει σε επαφή εδραιωμένες εταιρείες, νεοφυείς επιχειρήσεις και τεχνοβλαστούς που έχουν καινοτόμες ιδέες για τον σιδηροδρομικό τομέα, ιδίως στον τομέα της ψηφιοποίησης, με σκοπό την ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών και τη διευκόλυνση της σύναψης εταιρικών σχέσεων· πιστεύει ότι η Επιτροπή θα πρέπει να εξετάσει τρόπους παροχής κινήτρων για τη συνεργασία μεταξύ μεγάλων εταιρειών και ΜΜΕ σε ερευνητικά έργα που αφορούν τον κλάδο σιδηροδρομικού υλικού·



15. θεωρεί ότι οι ερευνητικές δραστηριότητες θα πρέπει, μεταξύ άλλων, να εστιάζουν στην ψηφιοποίηση με στόχο την ενίσχυση της απόδοσης των σιδηροδρόμων και τη μείωση του λειτουργικού κόστους τους (π.χ. αυτοματοποίηση, αισθητήρες και εργαλεία παρακολούθησης, διαλειτουργικότητα, για παράδειγμα μέσω ERTMS/ETCS, χρήση διαστημικών τεχνολογιών, μεταξύ άλλων σε συνεργασία με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Διαστήματος, χρήση μαζικών δεδομένων και ασφάλεια στον κυβερνοχώρο)·

θεωρεί ότι ένας άλλος τομέας στον οποίο θα πρέπει να δοθεί έμφαση είναι η ενίσχυση της αποδοτικής χρήσης των πόρων και της ενεργειακής απόδοσης, για παράδειγμα με τη χρήση πιο ελαφρών υλικών και εναλλακτικών καυσίμων· θεωρεί ότι θα πρέπει επίσης να δοθεί έμφαση σε εξελίξεις που θα καθιστούν πιο ελκυστικές και αποδεκτές τις σιδηροδρομικές μεταφορές (π.χ. βελτίωση της αξιοπιστίας και μείωση του θορύβου, απρόσκοπτες πολυτροπικές μεταφορές, ενοποιημένο σύστημα έκδοσης εισιτηρίων)· τονίζει ότι οι προσπάθειες καινοτομίας δεν πρέπει να παραβλέπουν τις υποδομές, οι οποίες αποτελούν ζωτικό στοιχείο της ανταγωνιστικότητας των σιδηροδρόμων·

16. ζητεί την ταχεία υλοποίηση ενός ενοποιημένου συστήματος ηλεκτρονικής έκδοσης εισιτηρίων, συντονισμένου με αυτά άλλων μεταφορικών μέσων και με άλλες υπηρεσίες που ενδέχεται να παρέχονται από φορείς έκδοσης ενιαίου εισιτηρίου·

17. εφιστά την προσοχή στην πιεστική ανάγκη να δημιουργηθούν σύγχρονοι σιδηρόδρομοι, τροχιόδρομοι και άλλα μέσα σταθερής τροχιάς στην ενιαία αγορά, μαζί με τον αναγκαίο βοηθητικό εξοπλισμό·

18. καλεί την Επιτροπή να διασφαλίσει την προστασία των δικαιωμάτων διανοητικής ιδιοκτησίας των ευρωπαϊών προμηθευτών σιδηροδρομικού υλικού σε διεθνές επίπεδο -σύμφωνα με τις συστάσεις που περιλαμβάνονται στο ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 9ης Ιουνίου 2015 σχετικά με μια «Στρατηγική για την προστασία και την επιβολή των δικαιωμάτων διανοητικής ιδιοκτησίας σε τρίτες χώρες»⁽¹⁾.

Απόκτηση των κατάλληλων δεξιοτήτων για έναν ανθεκτικό στον χρόνο κλάδο σιδηροδρομικού υλικού

19. ζητεί τη χάραξη μιας ευρωπαϊκής στρατηγικής στον τομέα της κατάρτισης και της εκπαίδευσης η οποία θα φέρει σε επαφή εταιρείες σιδηροδρομικού υλικού, ερευνητικά ιδρύματα και κοινωνικούς εταίρους, προκειμένου να εξεταστούν από κοινού οι δεξιότητες που χρειάζονται για έναν βιώσιμο και καινοτόμο κλάδο σιδηροδρομικού υλικού· πιστεύει ότι, στο πλαίσιο αυτό, θα πρέπει να δρομολογηθεί μια μελέτη σκοπιμότητας όσον αφορά το ενδεχόμενο σύστασης ενός ευρωπαϊκού τομεακού συμβουλίου δεξιοτήτων στον σιδηροδρομικό τομέα· καλεί τα κράτη μέλη ή τους αρμόδιους περιφερειακούς φορείς να δημιουργήσουν πλαίσιο για την παροχή διαρκούς κατάρτισης, υπό μορφή ατομικού δικαιώματος στην κατάρτιση το οποίο θα διασφαλίζει ότι η δεξαμενή δεξιοτήτων αντιστοιχεί στην αυξανόμενη ζήτηση στον τομέα και διαθέτει δυνατότητα προσαρμογής σε μια νέα αγορά ή, σε περίπτωση απολύσεων, μεταβίβασης σε άλλο βιομηχανικό τομέα·

20. επισημαίνει ότι λόγω της γήρανσης του εργατικού δυναμικού υπάρχει έλλειψη ειδικευμένων εργαζόμενων στον κλάδο του σιδηροδρομικού υλικού· χαιρετίζει, ως εκ τούτου, κάθε προσπάθεια για την προώθηση της διά βίου μάθησης και των τεχνικών δεξιοτήτων· ζητεί να πραγματοποιηθεί μια εκστρατεία για την ενίσχυση της προβολής και της ελκυστικότητας του κλάδου σιδηροδρομικού υλικού μεταξύ των νέων μηχανικών (π.χ. με χρηματοδότηση του ΕΚΤ)· επισημαίνει το γεγονός ότι ο κλάδος παρουσιάζει ιδιαίτερα χαμηλό ποσοστό απασχόλησης γυναικών, και τονίζει, ως εκ τούτου, ότι η εν λόγω εκστρατεία θα πρέπει να δώσει ιδιαίτερη προσοχή στη διόρθωση αυτής της ανισορροπίας· καλεί την Επιτροπή να ενθαρρύνει τον κοινωνικό διάλογο, προκειμένου να διευκολυνθεί η κοινωνική καινοτομία και να προωθηθεί η δημιουργία ποιοτικής μακροπρόθεσμης απασχόλησης, με στόχο να ενισχυθεί η ελκυστικότητα του κλάδου για το ειδικευμένο προσωπικό·

21. θεωρεί ότι η μετάδοση των κατάλληλων δεξιοτήτων συνιστά απαραίτητη επένδυση για τη διατήρηση της παγκόσμιας τεχνολογικής υπεροχής και ικανότητας καινοτομίας του ευρωπαϊκού κλάδου σιδηροδρομικού υλικού μακροπρόθεσμα·

Στήριξη των ΜΜΕ

22. θεωρεί ότι η πρόσβαση στη χρηματοδότηση είναι μία από τις κύριες προκλήσεις

που αντιμετωπίζουν οι ΜΜΕ στον κλάδο σιδηροδρομικού υλικού· τονίζει την προστιθέμενη αξία του προγράμματος COSME και των διαρθρωτικών ταμείων, τα οποία βοηθούν τις ΜΜΕ να αποκτήσουν πρόσβαση σε χρηματοδότηση, μεταξύ άλλων με μηχανισμούς εγγύησης και κεφαλαιακών συμμετοχών, και υπογραμμίζει την ανάγκη για ενισχυμένη προώθηση των εν λόγω μέσων·

εκφράζει την ικανοποίησή του για το γεγονός ότι το ΕΤΣΕ εστιάζει στις ΜΜΕ και τις επιχειρήσεις μεσαίας κεφαλαιοποίησης, αλλά τονίζει ότι το Ταμείο πρέπει πλέον να αποφέρει τα αναμενόμενα αποτελέσματα και επισημαίνει ότι θα πρέπει να αναζητηθούν και εναλλακτικές πηγές χρηματοδότησης· εκφράζει την ικανοποίησή του για το ειδικό μέσο για τις ΜΜΕ στο πλαίσιο του προγράμματος «Ορίζοντας 2020», αλλά υπογραμμίζει το πρόβλημα του υπερβολικού αριθμού προτάσεων συμμετοχής και του χαμηλού ποσοστού επιτυχίας· ζητεί από την Επιτροπή να αντιμετωπίσει το εν λόγω πρόβλημα κατά την ενδιάμεση αξιολόγηση του προγράμματος «Ορίζοντας 2020»· καλεί την Επιτροπή να προωθήσει την καλύτερη απορρόφηση των κονδυλίων που διατίθενται σε ΜΜΕ από ενωσιακά χρηματοδοτικά μέσα και ταμεία·

23. επισημαίνει ότι οι ΜΜΕ του κλάδου σιδηροδρομικού υλικού συχνά εξαρτώνται από μία εταιρεία· τονίζει ότι οι ΜΜΕ δεν επεκτείνονται λόγω έλλειψης πόρων και των αυξημένων κινδύνων οι οποίοι συνδέονται με τις διασυνοριακές επιχειρηματικές δραστηριότητες· καλεί την Επιτροπή να αναπτύξει τομεακές ομάδες σχετικά με τις σιδηροδρομικές μεταφορές στο πλαίσιο του δικτύου «Enterprise Europe Network», οι οποίες θα μπορούσαν να παρέχουν συμβουλές και κατάρτιση στις ΜΜΕ του κλάδου σιδηροδρομικού υλικού όσον αφορά καθεστώς χρηματοδότησης καινοτομιών, επιχορηγήσεις και προσπάθειες διεθνοποίησης, καθώς και σχετικά με τρόπους εντοπισμού και επικοινωνίας με δυνητικούς επιχειρηματικούς εταίρους και εταίρους για από κοινού υποβολή αιτήσεων για χρηματοδοτούμενα από την ΕΕ κοινά ερευνητικά σχέδια·

24. καλεί την Επιτροπή να αξιοποιήσει σε μεγαλύτερο βαθμό τα υφιστάμενα προγράμματα υποστήριξης για τη διεθνοποίηση ΜΜΕ και να ενισχύσει την προβολή τους μεταξύ των ΜΜΕ του ευρωπαϊκού κλάδου σιδηροδρομικού υλικού, στο πλαίσιο συνεργειών μεταξύ διαφορετικών ταμείων της ΕΕ· καλεί την Επιτροπή να αναπτύξει περαιτέρω τα προγράμματα κατάρτισης για την πρόσβαση σε συγκεκριμένες ξένες αγορές και να τα καταστήσει ευρέως γνωστά στις ΜΜΕ του κλάδου σιδηροδρομικού υλικού·

25. καλεί την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να εξετάσουν όλες τις επιλογές για τη στήριξη των ΜΜΕ, μεταξύ άλλων στο πλαίσιο μιας πιθανής στοχευμένης αναθεώρησης της «Πράξης για τις μικρές επιχειρήσεις», αποδίδοντας ιδιαίτερη προσοχή στις ανάγκες βιομηχανικών υποτομέων, όπως ο κλάδος σιδηροδρομικού

υλικού, όπου είναι ιδιαίτερα σημαντική η συμμετοχή ΜΜΕ υψηλής προστιθέμενης αξίας·

26. εκφράζει την ανησυχία του για την καθυστέρηση των πληρωμών προς ΜΜΕ στον κλάδο σιδηροδρομικού υλικού· ζητεί από την Επιτροπή να επιβλέπει την ορθή εφαρμογή της οδηγίας της ΕΕ για την καταπολέμηση των καθυστερήσεων πληρωμών (2011/7/ΕΕ)·

Βελτίωση του περιβάλλοντος της ευρωπαϊκής αγοράς για τους προμηθευτές και ενθάρρυνση της ζήτησης για σιδηροδρομικά προϊόντα

27. εκφράζει την ικανοποίησή του για την έγκριση του τεχνικού πυλώνα της τέταρτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους, και ζητεί την ταχεία εφαρμογή του ως καίριου στοιχείου για την υλοποίηση μιας πραγματικής ενιαίας αγοράς για σιδηροδρομικά προϊόντα· τονίζει ότι η ενίσχυση της διαλειτουργικότητας και του ρόλου του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων (ΕΟΣ) θα διευκολύνει την εναρμόνιση του δικτύου και, ως εκ τούτου, έχει τη δυνατότητα να οδηγήσει σε μείωση του κόστους για την ανάπτυξη και την έγκριση τροχαίου υλικού και του παρατρόχιου Ευρωπαϊκού Συστήματος Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας (ERTMS)· επισημαίνει ότι είναι απαραίτητο να διατίθενται στον ΕΟΣ επαρκείς ανθρώπινοι και οικονομικοί πόροι για να ασκεί τα νέα διευρυμένα καθήκοντά του· θεωρεί ότι ο πολιτικός πυλώνας της τέταρτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους θα καθορίσει την ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων μεταφορών και, γενικότερα, των αγοραστών·

28. τονίζει ότι είναι αναγκαίο να εφαρμοστεί πλήρως, αποτελεσματικά και με ενιαίο τρόπο ο κανονισμός για ένα σιδηροδρομικό δίκτυο για ανταγωνιστικές εμπορευματικές μεταφορές, κάτι που θα ωφελήσει τόσο τους επιβάτες όσο και τη βιομηχανία·

29. ζητεί να αξιολογήσει η Επιτροπή αν θα πρέπει να επικαιροποιηθεί η ισχύουσα δέσμη κανόνων της ΕΕ περί ανταγωνισμού ώστε να επιτρέπεται η σύσταση στρατηγικών εταιρικών σχέσεων και συμμαχιών από την πλευρά του ευρωπαϊκού κλάδου σιδηροδρομικού υλικού, με δεδομένες τις εξελίξεις στη διεθνή αγορά σιδηροδρομικού υλικού·

30. ζητεί να ενισχυθεί η τυποποίηση σε ευρωπαϊκό επίπεδο στον σιδηροδρομικό τομέα, με ενέργειες των ενδιαφερόμενων φορέων (μεταξύ των οποίων ο ευρωπαϊκός κλάδος σιδηροδρομικού υλικού), υπό την ηγεσία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Τυποποίησης (CEN)/Ευρωπαϊκής Επιτροπής Ηλεκτροτεχνικής Τυποποίησης (CENELEC)· ελπίζει ότι η νέα «Κοινή Πρωτοβουλία για την Τυποποίηση», την οποία προτείνει η Επιτροπή, θα διαδραματίσει καίριο ρόλο στην κατεύθυνση αυτή· τονίζει ότι είναι πολύ σημαντικό να εμπλακούν περισσότερες ΜΜΕ στις ευρωπαϊκές διαδικασίες

τυποποίησης·

31. ζητεί την ταχεία εφαρμογή των οδηγιών της ΕΕ, του 2014, σχετικά με τις δημόσιες συμβάσεις· υπενθυμίζει στα κράτη μέλη και την Επιτροπή ότι οι οδηγίες αυτές υποχρεώνουν τις αναθέτουσες αρχές να βασίζονται στις αποφάσεις ανάθεσης στην αρχή της πλέον συμφέρουσας από οικονομική άποψη προσφοράς (MEAT), με έμφαση στο κόστος κύκλου ζωής και στην περιβαλλοντική και κοινωνική βιωσιμότητα των προϊόντων, συμβάλλοντας με τον τρόπο αυτόν στην αποτροπή του μισθολογικού και κοινωνικού ντάμπινγκ, καθώς και, δυνητικά, στην ενίσχυση των περιφερειακών οικονομικών δομών· καλεί την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να προωθήσουν γενικά την ανάλυση κόστους συνολικού κύκλου ζωής ως πάγια πρακτική στις μακροπρόθεσμες επενδύσεις, να παρέχουν καθοδήγηση στις αναθέτουσες αρχές και να παρακολουθούν την εφαρμογή της· καλεί την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να υπενθυμίζουν στις αναθέτουσες αρχές την ύπαρξη διάταξης στο αναθεωρημένο ευρωπαϊκό πλαίσιο για τις δημόσιες συμβάσεις, η οποία επιτρέπει να απορρίπτονται προσφορές εάν πάνω από το 50% της αξίας τους δημιουργείται εκτός της ΕΕ (άρθρο 85 της οδηγίας 2014/25/ΕΕ)·

32. καλεί την Επιτροπή να παρακολουθεί τις μη ευρωπαϊκές σιδηροδρομικές επενδύσεις στα κράτη μέλη της ΕΕ και να εγγυάται τη συμμόρφωση με την ευρωπαϊκή νομοθεσία σχετικά με τις δημόσιες συμβάσεις, για παράδειγμα τη νομοθεσία σχετικά με τις ασυνήθιστα χαμηλές προσφορές και τον αθέμιτο ανταγωνισμό· καλεί την Επιτροπή να ερευνήσει περιπτώσεις σχετικά με πιθανούς μη ευρωπαίους υποψήφιους που υποβάλλουν προσφορές στην ΕΕ, ενώ λαμβάνουν κρατικές επιδοτήσεις από τρίτες χώρες·

Τόνωση των επενδύσεων σε σιδηροδρομικά έργα

33. αναμένει να αξιοποιηθούν πλήρως τα υφιστάμενα χρηματοδοτικά μέσα της ΕΕ (π.χ. ΔΣΕ, διαρθρωτικά ταμεία), ώστε να τονωθεί η ζήτηση για σιδηροδρομικά έργα (περιλαμβανομένων των χρηματοδοτικών μέσων της ΕΕ για επενδύσεις εκτός της ΕΕ, όπως ο Μηχανισμός Προενταξιακής Βοήθειας και ο Ευρωπαϊκός Μηχανισμός Γειτονίας)· τονίζει τη σημασία που έχει η επιτυχή υλοποίηση του Ευρωπαϊκού Ταμείου Στρατηγικών Επενδύσεων (ΕΤΣΕ) ως εργαλείου για την κινητοποίηση ιδιωτικών κεφαλαίων για τον σιδηροδρομικό τομέα, και ζητεί να εξεταστούν περαιτέρω τρόποι για την κινητοποίηση ιδιωτικών επενδύσεων για σιδηροδρομικά έργα· θεωρεί σημαντικό τον ρόλο των δημόσιων αναπτυξιακών τραπεζών, σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο, για την υποστήριξη του κλάδου σιδηροδρομικού υλικού· καλεί την Επιτροπή να συνεργαστεί με τις πολυμερείς αναπτυξιακές τράπεζες για να βοηθήσει δημόσιους και ιδιωτικούς φορείς να επενδύουν στα πιο βιώσιμα και ενεργειακά αποδοτικά σιδηροδρομικά συστήματα σε ολόκληρο τον κόσμο· καλεί την Επιτροπή και την ΕΤΕπ να εντείνουν τη συμβουλευτική υποστήριξή τους προς

σιδηροδρομικά έργα, μέσω του νεοσύστατου Ευρωπαϊκού Κόμβου Επενδυτικών Συμβουλών στο πλαίσιο του ΕΤΣΕ, ώστε να τα βοηθήσουν να προσελκύσουν επενδύσεις· πιστεύει ότι ο σιδηροδρομικός τομέας στην Ευρώπη θα συνεχίσει να εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τις δημόσιες επενδύσεις· καλεί, συνεπώς, τα κράτη μέλη και τις δημόσιες αρχές να πραγματοποιήσουν σημαντικές επενδύσεις στα συστήματα κύριας γραμμής και αστικών σιδηροδρόμων τους και, όπου είναι δυνατό, να αυξήσουν τα ποσοστά απορρόφησης των πόρων του Ταμείου Συνοχής για σιδηροδρομικά έργα· ζητεί, ωστόσο, λόγω αυτής της εξάρτησης και των πιέσεων που ασκούνται στα δημόσια οικονομικά σε πολλές ευρωπαϊκές χώρες, να επιστρατευτούν όλα τα δυνατά μέσα, είτε ρυθμιστικά είτε δημοσιονομικά, για να κινητοποιηθούν ιδιωτικά κεφάλαια υπέρ του σιδηροδρομικού τομέα·

34. τονίζει ότι η πολυπλοκότητα του σιδηροδρομικού τομέα δεν διευκολύνει τους δανειστές να προσδιορίσουν τον κίνδυνο και, κατά συνέπεια, να παρέχουν δάνεια με χαμηλό κόστος· καλεί την Επιτροπή να συγκροτήσει ένα χρηματοδοτικό φόρουμ για τον κλάδο σιδηροδρομικού υλικού, με σκοπό τη στενότερη διασύνδεση και την ανταλλαγή γνώσεων μεταξύ του κλάδου αυτού και του χρηματοπιστωτικού τομέα, ώστε να βελτιωθεί η κατανόησή του και των συνδεόμενων με αυτόν κινδύνων από τις τράπεζες και να μειωθεί, συνεπώς, το κόστος χρηματοδότησης·

35. πιστεύει ότι δεν πρέπει να παραμελούνται η συντήρηση και ο εκσυγχρονισμός του υπάρχοντος σιδηροδρομικού εξοπλισμού· καλεί την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να ενθαρρύνουν την αντικατάσταση του πεπαλαιωμένου εξοπλισμού με σύγχρονα και βιώσιμα προϊόντα σε ευρύτερη κλίμακα·

36. εκφράζει την ικανοποίησή του για τη στήριξη που παρέχει η ΕΕ στη διαδικτυακή πλατφόρμα «παρατηρητήριο αστικής κινητικότητας» (Eltis), η οποία επιτρέπει την ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών όσον αφορά τα αστικά συστήματα στις μητροπολιτικές περιοχές· ζητεί από την Επιτροπή να ενισχύσει την ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών σχετικά με τις διάφορες επιλογές χρηματοδότησης για συστήματα βιώσιμης αστικής κινητικότητας και να τις προωθήσει στο πλαίσιο της μελλοντικής ευρωπαϊκής πλατφόρμας για σχέδια βιώσιμης αστικής κινητικότητας·

37. ζητεί από την Επιτροπή να συμβάλει, σε συνεργασία με τον ΕΟΣ, στην περαιτέρω εναρμονισμένη ανάπτυξη του συστήματος ERTMS στην ΕΕ και να προωθήσει το σύστημα ERTMS εκτός της ΕΕ·

38. επιδοκιμάζει τις προσπάθειες για την ανάπτυξη των υπηρεσιών και των εφαρμογών του Galileo και της Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας Υπέρθεσης για τη Γεωστατική Πλοήγηση (EGNOS) στον σιδηροδρομικό τομέα· αναγνωρίζει, στο πλαίσιο αυτό, τον ρόλο του Οργανισμού του Ευρωπαϊκού GNSS και την εκ μέρους του επιτυχημένη διαχείριση των έργων στο πλαίσιο του 7ου ΠΠ και του προγράμματος «Ορίζοντας 2020»·

Ενίσχυση της παγκόσμιας ανταγωνιστικότητας του κλάδου σιδηροδρομικού υλικού

39. καλεί την Επιτροπή να εξασφαλίσει ότι οι μελλοντικές εμπορικές συμφωνίες (συμπεριλαμβανομένων όσων βρίσκονται υπό διαπραγμάτευση με την Ιαπωνία, την Κίνα και τις ΗΠΑ) και οι αναθεωρήσεις των υφιστάμενων εμπορικών συμφωνιών θα περιλαμβάνουν ειδικές διατάξεις που θα βελτιώνουν σημαντικά την πρόσβαση στην αγορά για τον ευρωπαϊκό κλάδο σιδηροδρομικού υλικού, ιδίως όσον αφορά τις δημόσιες συμβάσεις, μεταξύ άλλων αντιμετωπίζοντας το πρόβλημα της αύξησης των απαιτήσεων τοπικής προσαρμογής και εξασφαλίζοντας αμοιβαία πρόσβαση στις ξένες αγορές για τον κλάδο σιδηροδρομικού υλικού· ζητεί από την Επιτροπή να εξασφαλίσει ίσους όρους ανταγωνισμού για τους συμμετέχοντες στην αγορά που προέρχονται από χώρες εντός ή εκτός Ευρώπης·

40. καλεί την Επιτροπή να εξασφαλίσει ότι η εμπορική πολιτική της ΕΕ είναι περισσότερο συνεπής με τη βιομηχανική πολιτική της, ούτως ώστε να λαμβάνονται υπόψη οι ανάγκες της ευρωπαϊκής βιομηχανίας στο πλαίσιο της εμπορικής πολιτικής και η νέα γενιά εμπορικών συμφωνιών να μην οδηγήσει σε νέες μετεγκαταστάσεις βιομηχανιών και μεγαλύτερη αποβιομηχάνιση της ΕΕ·

41. καλεί την Επιτροπή να καταβάλει προσπάθειες για την άρση των σημαντικών μη δασμολογικών φραγμών που εμποδίζουν την πρόσβαση της ευρωπαϊκής σιδηροδρομικής βιομηχανίας σε ξένες αγορές, στους οποίους περιλαμβάνονται τα εμπόδια στις επενδύσεις (ιδίως οι υποχρεώσεις που αφορούν τις κοινές επιχειρήσεις) και η έλλειψη διαφάνειας και οι διακρίσεις στις διαδικασίες σύναψης δημόσιων συμβάσεων (ιδιαίτερα οι αυξανόμενες απαιτήσεις τοπικού περιεχομένου)·

42. τονίζει τη σημασία και τον αντίκτυπο που έχουν στον ευρωπαϊκό κλάδο σιδηροδρομικού υλικού οι διαπραγματεύσεις σχετικά με το «μέσο για τις διεθνείς δημόσιες συμβάσεις» και η αναθεώρηση των κανονισμών για τα μέσα εμπορικής άμυνας, και καλεί το Συμβούλιο και την Επιτροπή να λάβουν υπόψη το στοιχείο αυτό και να συνεργαστούν στενά με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο για την ταχεία επίτευξη μιας συμφωνίας σχετικά με τα εν λόγω μέσα· καλεί την Επιτροπή να λάβει υπόψη τις συνέπειες που θα μπορούσε να έχει η αναγνώριση καθεστώτος οικονομίας της αγοράς σε κρατικά διευθυνόμενες ή άλλες οικονομίες που δεν μπορούν να χαρακτηριστούν οικονομίες της αγοράς, για τη λειτουργία των μέσων εμπορικής

άμυνας και για την ανταγωνιστικότητα του ευρωπαϊκού κλάδου σιδηροδρομικού υλικού·

43. ζητεί από την Επιτροπή να παρουσιάσει μια συνεκτική εμπορική στρατηγική της ΕΕ η οποία θα εξασφαλίζει τη συμμόρφωση προς την αρχή της αμοιβαιότητας, ιδίως όσον αφορά την Ιαπωνία, την Κίνα και τις ΗΠΑ, και θα υποστηρίζει την περαιτέρω διεθνοποίηση του κλάδου σιδηροδρομικού υλικού, ιδίως των ΜΜΕ, μεταξύ άλλων με την προώθηση ευρωπαϊκών προτύπων και τεχνολογιών σε διεθνές επίπεδο, όπως το ERTMS, και με την αναζήτηση τρόπων για την καλύτερη προστασία των δικαιωμάτων διανοητικής ιδιοκτησίας του ευρωπαϊκού κλάδου σιδηροδρομικού υλικού (π.χ. μέσω μιας ευρύτερης προώθησης του γραφείου πληροφοριών για τα δικαιώματα διανοητικής ιδιοκτησίας)·

44. ζητεί από την Επιτροπή να συμβάλει στην εξάλειψη όλων των δασμολογικών και μη δασμολογικών φραγμών, στην απλοποίηση των επιχειρηματικών διαδικασιών για τις ΜΜΕ του κλάδου σιδηροδρομικού υλικού και στην εξασφάλιση της σταδιακής κατάργησης όλων των περιοριστικών επιχειρηματικών πρακτικών στις αγορές τρίτων χωρών· ζητεί από την Επιτροπή να αναλάβει δράση για να διευκολύνει την έκδοση θεωρήσεων εργασίας για εργαζόμενους σε ευρωπαϊκές ΜΜΕ οι οποίοι αποσπώνται προσωρινά σε τρίτες χώρες, προκειμένου να μειωθεί ο αριθμός των επιχειρηματικών συναλλαγών που υποχρεούνται να διενεργούν οι ΜΜΕ·

45. επισημαίνει ότι ορισμένες τρίτες χώρες δημιουργούν απαράδεκτες στρεβλώσεις του εμπορίου με την παροχή δυσανάλογων επιπέδων στήριξης για τους εξαγωγείς τους μέσω οικονομικών όρων που προσφέρουν σε δυνητικούς πελάτες· καλεί εν προκειμένω την Επιτροπή να πείσει την κυβέρνηση της Κίνας να υπογράψει τον διακανονισμό του ΟΟΣΑ για τις εξαγωγικές πιστώσεις οι οποίες τυγχάνουν δημόσιας στήριξης και το ειδικό κεφάλαιό του σχετικά με τις σιδηροδρομικές υποδομές· ζητεί από την Επιτροπή να εντατικοποιήσει παράλληλα τις εργασίες της για τις νέες παγκόσμιες κατευθυντήριες γραμμές όσον αφορά τις εξαγωγικές πιστώσεις στο πλαίσιο της διεθνούς ομάδας εργασίας για τις εξαγωγικές πιστώσεις (IWG)·

Βελτίωση της στρατηγικής πολιτικής στήριξης προς τον τομέα

46. καλεί την Επιτροπή να εκδώσει ανακοίνωση σχετικά με μια συνεκτική στρατηγική βιομηχανικής πολιτικής της ΕΕ η οποία θα έχει ως στόχο την αναβιομηχάνιση της Ευρώπης και θα βασίζεται, μεταξύ άλλων, στη βιωσιμότητα, την ενεργειακή απόδοση και την αποδοτική χρήση των πόρων· ζητεί από την Επιτροπή να εκθέσει στο έγγραφο αυτό τη στρατηγική της όσον αφορά τους σημαντικούς βιομηχανικούς τομείς, συμπεριλαμβανομένου του κλάδου σιδηροδρομικού υλικού· θεωρεί ότι είναι σημαντικό να συμπεριληφθούν ιδέες σχετικά με το πώς μπορεί να διατηρηθεί ένα υψηλό επίπεδο κάθετης παραγωγής στην ΕΕ·

47. Ζητεί από την Επιτροπή να διοργανώσει έναν βιομηχανικό διάλογο υψηλού επιπέδου σχετικά με τον κλάδο σιδηροδρομικού υλικού, στον οποίο θα συμμετέχουν οι οικείοι Επίτροποι, βουλευτές του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, το Συμβούλιο, εκπρόσωποι της σιδηροδρομικής βιομηχανίας, συνδικαλιστικές οργανώσεις, ερευνητικά ιδρύματα, ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων και ευρωπαϊκοί οργανισμοί τυποποίησης· επισημαίνει ότι ένας τακτικός βιομηχανικός διάλογος σχετικά με τον κλάδο σιδηροδρομικού υλικού θα καταστήσει δυνατή μια διαρθρωμένη συζήτηση σε ευρωπαϊκό επίπεδο σχετικά με τις οριζόντιες προκλήσεις που αντιμετωπίζει ο κλάδος, και τον αντίκτυπο που έχουν οι πολιτικές της ΕΕ στην ανταγωνιστικότητά του·

48. Ζητεί από την Επιτροπή να εξασφαλίσει ότι η πολιτική που επηρεάζει την ανταγωνιστικότητα του κλάδου σιδηροδρομικού υλικού της ΕΕ προκύπτει έπειτα από αποτελεσματική επικοινωνία και συντονισμό μεταξύ των διοικητικών αρχών των διαφόρων σχετικών τομέων πολιτικής·

49. πιστεύει ότι η πολιτική στήριξη από το Συμβούλιο είναι απαραίτητη για την ενίσχυση και την ανάπτυξη του ευρωπαϊκού κλάδου σιδηροδρομικού υλικού· καλεί, συνεπώς, το Συμβούλιο Ανταγωνιστικότητας να θέσει στην ημερήσια διάταξη, με συγκεκριμένο τρόπο, τα ζητήματα του ευρωπαϊκού κλάδου σιδηροδρομικού υλικού·

50. αναθέτει στον Πρόεδρό του να διαβιβάσει το παρόν ψήφισμα στο Συμβούλιο και στην Επιτροπή.