



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 26.1.2016
COM(2016) 33 final

2013/0016 (COD)

**ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ**

**σύμφωνα με το άρθρο 294 παράγραφος 6 της Συνθήκης για τη λειτουργία της
Ευρωπαϊκής Ένωσης**

σχετικά με τη

**θέση του Συμβουλίου για την έκδοση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του
Συμβουλίου για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων (αναδιατύπωση)**

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

**ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ**

**σύμφωνα με το άρθρο 294 παράγραφος 6 της Συνθήκης για τη λειτουργία της
Ευρωπαϊκής Ένωσης**

σχετικά με τη

**θέση του Συμβουλίου για την έκδοση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του
Συμβουλίου για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων (αναδιατύπωση)**

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

1. ΙΣΤΟΡΙΚΟ

Στις 30 Ιανουαρίου 2013, η Επιτροπή εξέδωσε συνολική δέσμη έξι νομοθετικών προτάσεων για καλύτερη ποιότητα και περισσότερες επιλογές στις σιδηροδρομικές υπηρεσίες στην Ευρώπη.

Χρειάζεται να επέλθουν βελτιώσεις στην ποιότητα εξυπηρέτησης και στην αποδοτικότητα, ώστε οι σιδηρόδρομοι να καταστούν για τους επιβάτες πιο ελκυστική επιλογή και να ενθαρρυνθεί η αλλαγή του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών. Είναι δυνατό να επιτευχθεί καλύτερη απόδοση και βιωσιμότητα με σπανίζοντα δημόσια κονδύλια.

Η δέσμη μέτρων έχει επίσης στόχο να ενθαρρύνει την καινοτομία στον ευρωπαϊκό τομέα των σιδηροδρόμων για την κάλυψη των προσδοκιών των χρηστών. Τούτο επιτυγχάνεται με τρία διαφορετικά και αλληλένδετα μέσα:

- (1) άνοιγμα της αγοράς των εσωτερικών επιβατικών μεταφορών στον ανταγωνισμό και υποχρεωτική προκήρυξη διαγωνισμού για τη σύναψη συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας·
- (2) ενίσχυση της ανεξαρτησίας των διαχειριστών υποδομής, ώστε να ελέγχουν όλες τις λειτουργίες που βρίσκονται στο επίκεντρο του σιδηροδρομικού δικτύου και να εξασφαλισθεί δίκαιη πρόσβαση στον σιδηρόδρομο για όλους·
- (3) ενίσχυση του ρόλου του Οργανισμού ο οποίος θα καταστεί «μονοαπευθυντική υπηρεσία» που θα εκδίδει εγκρίσεις οχημάτων με ισχύ σε ολόκληρη την ΕΕ με σκοπό τη διάθεση στην αγορά, καθώς και πιστοποιητικά ασφάλειας με ισχύ σε ολόκληρη την ΕΕ για τους φορείς εκμετάλλευσης.

Ημερομηνία διαβίβασης της πρότασης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
και στο Συμβούλιο (έγγραφο COM(2013) 31 final – 2013/0016
COD):

31 Ιανουαρίου 2013

Ημερομηνία γνωμοδότησης της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και
Κοινωνικής Επιτροπής:

22 Αυγούστου 2013

Ημερομηνία γνωμοδότησης της Επιτροπής των Περιφερειών:

8 Οκτωβρίου 2013

Ημερομηνία καθορισμού της θέσης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σε πρώτη ανάγνωση:

26 Φεβρουαρίου 2014

Ημερομηνία έκδοσης της θέσης του Συμβουλίου:

10 Δεκεμβρίου 2015

2. ΣΤΟΧΟΣ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Κύριο στόχο της αναδιατύπωσης της οδηγίας για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων 2004/49/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹ αποτελεί η απλούστευση των διαδικασιών για τη χορήγηση πιστοποιητικών ασφάλειας στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Αυτό περιλαμβάνει τη μετάβαση από το ισχύον σύστημα σε δύο μέρη [μέρος Α (χορήγηση στο κράτος μέλος στο οποίο η σιδηροδρομική επιχείρηση άρχισε να ασκεί τις δραστηριότητές της) και μέρος Β (χορήγηση στο κράτος μέλος στο οποίο η σιδηροδρομική επιχείρηση σκοπεύει να ασκήσει τις δραστηριότητές της)] στη θέσπιση ενός ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας ΕΕ με ισχύ σε ολόκληρη την Ένωση.

Επιπλέον, στην πρόταση επανεξετάζεται ο ρόλος των εθνικών αρχών ασφάλειας και ανακατανέμονται οι αρμοδιότητες μεταξύ αυτών και του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων («ο Οργανισμός»). Σύμφωνα με την πρόταση, οι δραστηριότητες των εθνικών αρχών ασφάλειας επικεντρώνονται περισσότερο στην εποπτεία των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στα οικεία κράτη μέλη, καθώς και στις δραστηριότητες για τις οποίες η επιτόπια παρουσία ενδεχομένως έχει πλεονεκτήματα ή προϋποθέτει γνώση της εθνικής γλώσσας (όπως στην περίπτωση επιθεωρήσεων/ελέγχων). Ο Οργανισμός θα πρέπει να παρακολουθεί τις δραστηριότητες, τις επιδόσεις και την οργάνωση των εθνικών αρχών ασφάλειας, καθώς και τις γενικές επιδόσεις ασφαλείας του συστήματος.

Η οδηγία 2004/49/EK είχε ήδη τροποποιηθεί ουσιωδώς στο παρελθόν. Δεδομένου ότι επέρχονται περαιτέρω τροποποιήσεις, η Επιτροπή πρότεινε, για λόγους σαφήνειας, την αναδιατύπωση της οδηγίας.

3. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗ ΘΕΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

Η πολιτική συμφωνία που επήλθε στο Συμβούλιο Μεταφορών, στις 10 Δεκεμβρίου 2015, υποστηρίζει τους κύριους στόχους της πρότασης της Επιτροπής για την απλούστευση των διαδικασιών για τη χορήγηση πιστοποιητικών ασφάλειας. Ωστόσο, αποκλίνει από την πρόταση της Επιτροπής σε ορισμένες άλλες πτυχές, και συγκεκριμένα στη δυνατότητα επιλογής που δίνεται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται μόνο σε ένα κράτος μέλος να υποβάλουν αίτηση για πιστοποιητικό ασφάλειας είτε στον Οργανισμό είτε στην εθνική αρχή ασφάλειας. Ωστόσο, και στις δύο περιπτώσεις, η διαδικασία και τα κριτήρια απόφασης παραμένουν τα ίδια.

Επιπλέον, η θέση του Συμβουλίου:

- διευκρινίζει τον ρόλο και τις αρμοδιότητες των διαφόρων παραγόντων του σιδηροδρομικού συστήματος προκειμένου να βελτιωθεί το επίπεδο ασφάλειας, μέσω

¹ Οδηγία 2004/49/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, για την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων, η οποία τροποποιεί την οδηγία 95/18/EK του Συμβουλίου σχετικά με τις άδειες σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και την οδηγία 2001/14/EK σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής καθώς και με την πιστοποίηση ασφάλειας (ΕΕ L 164 της 30.4.2004, σ. 44).

της ενίσχυσης των διατάξεων περί του αντίστοιχου ρόλου κάθε παράγοντα του σιδηροδρομικού συστήματος στην ανάπτυξη και τη βελτίωση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων (άρθρο 4). Επιπλέον, το Συμβούλιο θεωρεί ότι οι διαχειριστές υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις πρέπει να είναι κατ' εξοχήν υπεύθυνοι για την ασφαλή λειτουργία των συρμών και να υποχρεούνται να καταρτίζουν συστήματα διαχείρισης ασφάλειας·

- διασαφηνίζει την υποχρέωση λογοδοσίας του Οργανισμού στο πλαίσιο της έκδοσης πιστοποιητικών ασφάλειας. Στο κείμενο προστίθεται νέα αιτιολογική σκέψη (αιτιολογική σκέψη 27), προκειμένου να υπενθυμιστεί το νομικό πλαίσιο της ευθύνης του Οργανισμού και να τονιστεί η σημασία της πλήρους συνεργασίας με τις εθνικές αρχές ασφάλειας στην περίπτωση σιδηροδρομικών ατυχημάτων. Επιπλέον, η θέση του Συμβουλίου προβλέπει ότι ο Οργανισμός είναι αποκλειστικά υπεύθυνος για τα ενιαία πιστοποιητικά ασφάλειας που έχει εκδώσει (άρθρο 10 παράγραφος 6)·
- προβλέπει διαδικασία προσφυγής βάσει της οποίας παρέχεται η δυνατότητα στον αιτούντα να προσφύγει σε εθνικό δικαστήριο σε περίπτωση διαφωνίας με μέτρο που ελήφθη από τον Οργανισμό ή την εθνική αρχή ασφάλειας (άρθρο 10 παράγραφος 12)·
- περιγράφει λεπτομερέστερα τη συνεργασία μεταξύ του Οργανισμού και των εθνικών αρχών ασφάλειας για την έκδοση ενιαίων πιστοποιητικών ασφάλειας. Στο κείμενο του Συμβουλίου περιλαμβάνεται διαδικασία προσφυγής σε περίπτωση διαφωνίας μεταξύ του Οργανισμού και της εθνικής αρχής ασφάλειας (άρθρο 10 παράγραφος 7)·
- περιγράφει λεπτομερώς τις δραστηριότητες εποπτείας των εθνικών αρχών ασφάλειας και τη σύνδεσή τους με την πιστοποίηση. Συγκεκριμένα, η νέα αυτή διάταξη (άρθρο 17) έχει σκοπό να διασφαλίσει ότι η νέα διαδικασία πιστοποίησης της ασφάλειας δεν υπονομεύει τον εποπτικό ρόλο των εθνικών αρχών ασφάλειας όσον αφορά τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τους διαχειριστές υποδομής·
- αναθέτει εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή για τον καθορισμό της δομής που πρέπει να ακολουθούν οι εκθέσεις διερεύνησης ατυχημάτων και συμβάντων (άρθρο 24).

Η θέση του Συμβουλίου περιλαμβάνει επίσης νέες διατάξεις που αφορούν ειδικές περιπτώσεις και τις ανησυχίες ορισμένων κρατών μελών. Οι νέες διατάξεις της θέσης του Συμβουλίου έχουν τους εξής στόχους:

- επιτρέπουν στα κράτη μέλη να εξαιρέσουν τις παρακαμπτήριες γραμμές από το πεδίο εφαρμογής των μέτρων της οδηγίας·
- επιτρέπουν σε φορείς εκμετάλλευσης τρίτων χωρών να αφικνούνται σε σταθμό στην ΕΕ ο οποίος βρίσκεται κοντά στα σύνορα χωρίς πιστοποιητικό ασφάλειας·
- προβλέπουν ειδικές ρυθμίσεις συνεργασίας μεταξύ του Οργανισμού και των εθνικών αρχών ασφάλειας για την εποπτεία δικτύων απομονωμένων από την υπόλοιπη ΕΕ·
- επιτρέπουν παρέκκλιση από το σύστημα πιστοποίησης στην περίπτωση φορέων που είναι αρμόδιοι για τη συντήρηση εμπορευματικών φορταμαξών που ανήκουν σε ομάδα εμπορευματικών φορταμαξών που χρησιμοποιούνται από κοινού με χώρες εκτός της ΕΕ·
- επιτρέπουν στον Οργανισμό, κατόπιν ανάλυσης κόστους/αποτελεσματικότητας, να δημιουργήσει ένα εργαλείο που θα διευκολύνει την ανταλλαγή πληροφοριών

σχετικά με την ασφάλεια μεταξύ των αρμοδίων παραγόντων της σιδηροδρομικής αλυσίδας·

- προωθούν μια νοοτροπία αμοιβαίας εμπιστοσύνης, καλής πίστης και μάθησης μέσω των συστημάτων διαχείρισης της ασφάλειας διαχειριστών υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων·
- επισημαίνουν τη σημασία διαμόρφωσης μιας νοοτροπίας ασφάλειας. Ειδικότερα, ο Οργανισμός καλείται να αξιολογήσει τη διαμόρφωση μιας νοοτροπίας ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένης της αναφοράς περιστατικών, και η Επιτροπή καλείται να λάβει κατάλληλα μέτρα βάσει των συστάσεων του Οργανισμού.

Παρότι η Επιτροπή δέχεται τα προαναφερθέντα σημεία, εκφράζει τη λύπη της για τις ακόλουθες πτυχές της θέσης του Συμβουλίου:

- την παράταση της προθεσμίας μεταφοράς από 2 σε 3 έτη·
- το σύνολο των τροποποιήσεων που σχετίζονται με τις κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικές αρμοδιότητες, συμπεριλαμβανομένης της συστηματικής χρήσης της ρήτρας «μη διατύπωσης γνώμης», η οποία αντιβαίνει προς το γράμμα και το πνεύμα του άρθρου 5 παράγραφος 4 δεύτερο εδάφιο στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011·
- την κατάργηση της υποχρέωσης των κρατών μελών να παρέχουν στην Επιτροπή σαφείς και ακριβείς πληροφορίες όσον αφορά τη μεταφορά των οδηγιών στο εθνικό δίκαιο, όπως αναγνωρίζεται από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο και την Επιτροπή στην κοινή πολιτική δήλωσή τους, της 27ης Οκτωβρίου 2011, σχετικά με τα επεξηγηματικά έγγραφα.

4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Η Επιτροπή κρίνει ότι η επικαιροποίηση της νομοθεσίας για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων είναι ζωτικής σημασίας προς επίτευξη των στόχων για τη θέσπιση απλουστευμένου και ενοποιημένου πλαισίου για την πιστοποίηση της ασφάλειας. Θα περιοριστούν σημαντικά η πληθώρα εθνικών τεχνικών κανόνων που εξακολουθεί να ισχύει σε ολόκληρη την ΕΕ και, εξίσου μείζονος σημασίας, οι σοβαρές διαφορές που υφίστανται μεταξύ των κρατών μελών όσον αφορά τη διαδικασία πιστοποίησης της ασφάλειας.

Η Επιτροπή αποδέχεται, με πνεύμα συμβιβασμού, τη θέση που εξέδωσε το Συμβούλιο, ώστε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο να είναι σε θέση να εγκρίνει το τελικό κείμενο σε δεύτερη ανάγνωση, καθώς και τις άλλες πέντε προτάσεις της τέταρτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους. Πράγματι, η Επιτροπή θεωρεί ότι η ταυτόχρονη έγκριση τόσο του πυλώνα της αγοράς όσο και του τεχνικού πυλώνα θα μεγιστοποιήσει τα οφέλη όσον αφορά την ποιότητα των υπηρεσιών, την αποδοτικότητα και την ανταγωνιστικότητα του σιδηροδρομικού τομέα.