

Γνωμοδότηση για την πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του ευρωπαϊκού δικτύου τραιίνων μεγάλης ταχύτητας⁽¹⁾

(94/C 397/04)

Στις 14 Ιουνίου 1994 και σύμφωνα με το άρθρο 129 Δ3 της Συνθήκης, το Συμβούλιο αποφάσισε να ζητήσει τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής σχετικά με την ανωτέρω πρόταση.

Το τμήμα μεταφορών και επικοινωνιών, στο οποίο ανατέθηκε η προετοιμασία των σχετικών εργασιών της ΟΚΕ, υιοθέτησε τη γνωμοδότησή του στις 9 Νοεμβρίου 1994 (εισηγητής: ο κ. Decaillon).

Κατά την 320ή σύνοδο ολομέλειας της 23ης και 24ης Νοεμβρίου 1994 (συνεδρίαση της 23ης Νοεμβρίου 1994), η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή υιοθέτησε με πλειοψηφία και μια αποχή την ακόλουθη γνωμοδότηση.

Η ΟΚΕ υποδέχθηκε με ενδιαφέρον την πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του δικτύου τραιίνων μεγάλης ταχύτητας [έγγρ. COM(94) 107 τελικό]. Με την επιφύλαξη των παρατηρήσεων που αναφέρονται λεπτομερώς στη συνέχεια, θεωρεί ότι η πρόταση συμβάλλει σημαντικά στη δημιουργία ενός παρόμοιου δικτύου.

1. Εισαγωγικές παρατηρήσεις

1.1. Πριν από την εξέταση της ουσίας της οδηγίας, είναι χρήσιμο, για τη διασαφήνιση της συζήτησης, να επαναληφθεί σύντομα υπό ποιές συνθήκες γεννήθηκε η ιδέα των τραιίνων μεγάλης ταχύτητας και του αντίστοιχου δικτύου.

Με τη χρησιμοποίηση για πρώτη φορά των ευρωπαϊκών σιδηροδρόμων μεγάλης ταχύτητας, (κατασκευή της γραμμής «Diretissima» στην Ιταλία, τη θέση σε λειτουργία του TGV, στη Γαλλία, στη γραμμή που συνδέει το δυτικό με το ανατολικό τμήμα της χώρας το 1981, και, δέκα χρόνια αργότερα, στη Γερμανία με το ICE), αναζητήθηκε κατ' αρχάς ένας συγκεκριμένος τρόπος επίλυσης των προβλημάτων του αυξανόμενου κορεσμού ορισμένων κυρίων αξόνων του σιδηροδρομικού δικτύου. Για παράδειγμα, αντί να αναλάβουν μια δαπανηρή ανακαίνιση της γραμμής Παρίσι-Λυών, η οποία δεν θα είχε παρά περιορισμένες συνέπειες ως προς τις προσφερόμενες υπηρεσίες, οι γαλλικοί σιδηρόδρομοι (SNCF) πρότειναν στις γαλλικές αρχές την κατασκευή μιας νέας υποδομής, με τα καλύτερα δυνατά χαρακτηριστικά, που να καλύπτει τις ανάγκες μιας πυκνής, συχνά ταχείας κυκλοφορίας, που θα προσφέρει μια ποιότητα υπηρεσίας έως τότε σχεδόν άγνωστη στην Ευρώπη.

Ανάλογη μέριμνα υπήρξε και από την πλευρά των Γερμανών, των Ιταλών και των Ισπανών, που αποσκοπούσαν κατ' αρχάς να καλύψουν τις εθνικές τους ανάγκες.

1.2. Ως εκ τούτου, με τα έργα αυτά, ήταν απολύτως φυσικοί οι σιδηρόδρομοι να δώσουν προτεραιότητα στην ένταξη των υποδομών και των υλικών καθώς και των διαδικασιών εκμετάλλευσής τους στο γενικό σχέδιο των τεχνικών τους, στις κανονιστικές διατάξεις που τους διέπουν και στις συνήθειες πρακτικές που ακολουθούν, που μπορεί μερικές φορές να διαφέρουν σημαντικά μεταξύ των διαφόρων κρατών μελών.

1.3. Εν τούτοις, ακολουθώντας τις αναλύσεις και τις μελέτες τους, οι σιδηρόδρομοι των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, ενωμένοι στην ΕΕΣ (Ένωση Ευρωπαϊκών Σιδηροδρόμων), ανέλαβαν την πρωτοβουλία να παρουσιάσουν στις ευρωπαϊκές αρχές, τον Ιανουάριο του 1989, έκθεση που έφερε τον τίτλο «Πρόταση δημιουργίας ευρωπαϊκού δικτύου μεγάλης ταχύτητας».

1.4. Το Συμβούλιο των Υπουργών της 4ης και της 5ης Δεκεμβρίου 1989 υιοθέτησε ψήφισμα στο οποίο καλούσε την Επιτροπή να προβεί στη σύσταση ομάδας εργασίας υψηλού επιπέδου η οποία θα «γνωμοδοτεί σχετικά με τα κοινά πρότυπα και χαρακτηριστικά που επιτρέπουν την κυκλοφορία σύγχρονων τραιίνων στο δίκτυο και που διασφαλίζουν τη συμβατότητα των τεχνικών και των υποδομών μεταξύ των διαφόρων τμημάτων του δικτύου αυτού».

1.5. Η ομάδα εργασίας εκπόνησε, το Νοέμβριο του 1990, έκθεση σχετικά με την «Ανάπτυξη ενός ευρωπαϊκού δικτύου τραιίνων μεγάλης ταχύτητας».

Το Συμβούλιο των Υπουργών Μεταφορών «αντιμετώπισε ευμενώς» το αποτέλεσμα των εργασιών αυτών το Δεκέμβριο του 1990⁽²⁾, λαμβάνοντας γνώση της προετοιμασίας εκ μέρους της Επιτροπής, σχεδίου οδηγίας σχετικά με την προσέγγιση των νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων, που αφορούν την κυκλοφορία των τραιίνων και υπογράμμισε την αναγκαιότητα ανάληψης κοινής πρωτοβουλίας, το συντομότερο δυνατό, με στόχο την εναρμόνιση των συστημάτων ελέγχου.

2. Η νομική βάση της κοινοτικής δράσης όσον αφορά τη διαλειτουργικότητα του δικτύου τραιίνων μεγάλης ταχύτητας

2.1. Η προαναφερθείσα έκθεση του Νοεμβρίου του 1990 αποτέλεσε, κατά ένα τρόπο, το πρότυπο για τα κατευθυντήρια

⁽¹⁾ ΕΕ αριθ. C 134 της 17.5. 1994, σ. 6.

⁽²⁾ Ψήφισμα του Συμβουλίου της 17.12. 1990, ΕΕ αριθ. C 33 της 8.2. 1991, σ. 1.

σχήματα των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών. Όμως, η έννοια αυτή έλαβε πραγματική μορφή με τη Συνθήκη περί Ίδρυσης της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που τέθηκε σε ισχύ την 1η Νοεμβρίου 1993.

Πραγματικά, η Συνθήκη αυτή προσέφερε μια νέα βάση για την κοινοτική δράση στον τομέα των διευρωπαϊκών υποδομών και ειδικά στις μεταφορές. Οι σχετικές διατάξεις που αναφέρονται στον τίτλο XII επανακαθορίζουν το πλαίσιο της κοινοτικής δράσης στον τομέα αυτό.

2.2. Δύο άλλες διαστάσεις, που σχετίζονται με την υλοποίηση της ενιαίας αγοράς, πρέπει να ληφθούν υπόψη για την εφαρμογή των μέτρων που προτείνονται σήμερα από την Επιτροπή:

- «Οι διατάξεις σχετικά με το άνοιγμα των αγορών του τομέα των μεταφορών στον κοινοτικό ανταγωνισμό (οδηγία 90/531/ΕΟΚ⁽¹⁾) όπως προσαρμόστηκε στην τρέχουσα κατάσταση από την οδηγία 93/38/ΕΟΚ⁽²⁾»
- «οι διατάξεις σχετικά με τη δημιουργία κοινοτικού σιδηροδρομικού δικτύου (οδηγία 91/440/ΕΟΚ, της 29ης Ιουλίου 1991)⁽³⁾».

3. Η αναγκαιότητα μιας τεχνικής εξέλιξης

3.1. Στον τεχνικό τομέα κατέστη επίσης αναγκαία η διεύρυνση της έννοιας της «τεχνικής εναρμόνισης» που ρυθμίζει μέχρι σήμερα τη διεθνή λειτουργία των σιδηροδρόμων.

Η αρχή της τεχνικής εναρμόνισης ήταν η επίτευξη μιας ενοποίησης ή τουλάχιστον συμβατότητας ορισμένων παραμέτρων, όπως το εύρος σιδηροτροχιών, τα περιτυπώματα (επειδή είναι δυνατό να υπάρξουν περισσότερα περιτυπώματα), το ύψος των συγκρουστήρων, τα όργανα πέδησης κ.λ.π. των οχημάτων που κυκλοφορούν ταυτόχρονα και των υποδομών που ενδέχεται να χρησιμοποιήσουν.

3.2. Οι διατάξεις αυτές έχουν κωδικοποιηθεί:

- «στην τεχνική μονάδα, έγγραφο με χαρακτήρα διακυβερνητικής συμφωνίας που χρονολογείται από το 1882 και που οι τελευταίες αποφάσεις της ανάγονται στο 1938»
- «στους κανονισμούς RIV (κανονισμός για την αμοιβαία χρήση των οχημάτων και των σκευοφόρων αμαξών στη διεθνή κυκλοφορία) και RIC (κανονισμός για την αμοιβαία χρήση των οχημάτων στη διεθνή κυκλοφορία) και σε μια συλλογή δελτίων που έχουν καταρτισθεί από τη Διεθνή

Ένωση Σιδηροδρόμων για να χρησιμοποιηθούν από τα μέλη της για την προαγωγή της συνεργασίας, τα οποία όμως δεν έχουν τον υποχρεωτικό από νομική άποψη χαρακτήρα των ευρωπαϊκών προδιαγραφών και, οπωσδήποτε, δεν αφορούν τη μεγάλη ταχύτητα».

3.3. Παρόμοιες διατάξεις, η βασική φιλοσοφία των οποίων ανάγεται στην εποχή της ατμοκίνησης, ήταν γενικώς επαρκείς στο βαθμό που οι χρησιμοποιούμενες ταχύτητες, η διάρκεια της διαδρομής, οι ακτίνες δράσης των μηχανών, και η ανώτατη διάρκεια εργασίας του προσωπικού καθιστούσαν άνευ σημασίας τις περιόδους που είναι αναγκαίες για τις αλλαγές μηχανής και προσωπικού στα διεθνή σύνορα, που ήταν ταυτοχρόνως και «τεχνικά» σύνορα.

Βεβαίως, στο ενεργητικό των σιδηροδρόμων εγγράφεται ένας συγκεκριμένος εξοπλισμός που τους αποδεσμεύει από τις τεχνικές ανομοιότητες και που οδηγεί σε ένα επίπεδο διαλειτουργικότητας για ορισμένες υπηρεσίες διεθνούς χαρακτήρα μέσω πρόσθετων επενδύσεων. Όμως, οι περιπτώσεις αυτές είναι περιορισμένου βεληνεκούς και, οπωσδήποτε ανεπαρκείς από την άποψη των αναγκών μιας ενιαίας αγοράς χωρίς σύνορα.

3.4. Κατά συνέπεια, με τον πολλαπλασιασμό και την επιτάχυνση των αλλαγών στον ενδοκοινοτικό χώρο, και ιδιαίτερα με την εμφάνιση του σιδηροδρόμου μεγάλης ταχύτητας, είναι προφανές ότι οι περιορισμοί που σχετίζονται με τα «τεχνικά σύνορα», δεν μπορούν πλέον να είναι ανεκτοί. Η πρόταση οδηγίας για τη διαλειτουργικότητα των τρενών μεγάλης ταχύτητας αποσκοπεί στη θεραπεία αυτής της κατάστασης.

3.5. Ο ορισμός της διαλειτουργικότητας, όπως αναφέρεται στην πρόταση οδηγίας, είναι το αποτέλεσμα των συζητήσεων που διεξήχθησαν στους κόλπους της υποομάδας «τεχνική συμβατότητα» της ομάδας υψηλού επιπέδου της Επιτροπής, η οποία αποτελείται από εκπροσώπους των κρατικών διοικήσεων, των βιομηχανικών κατασκευαστών υλικών και των επιχειρήσεων που έχουν την εκμετάλλευση των δικτύων. Ο εν λόγω ορισμός είναι ο ακόλουθος:

«Η διαλειτουργικότητα του ευρωπαϊκού δικτύου τρενών μεγάλης ταχύτητας αναφέρεται στο σύνολο των προϋποθέσεων κανονιστικής, τεχνικής ή επιχειρησιακής φύσεως, οι οποίες πρέπει να πληρούνται ώστε να εξασφαλίζεται, άνευ διακοπής, η κυκλοφορία τρενών μεγάλης ταχύτητας στις υποδομές του δικτύου αυτού, με την επίτευξη των επιδόσεων που προδιαγράφονται.»

Η ΟΚΕ θεωρεί ότι ο ορισμός της Επιτροπής για την έννοια της διαλειτουργικότητας ανταποκρίνεται στις σύγχρονες τεχνικές, οικονομικές και περιβαλλοντικές απαιτήσεις.

4. Περιγραφή του μηχανισμού που προτείνεται να εφαρμοσθεί

4.1. Η Επιτροπή δεν επέλεξε μια ευρύτατη προσέγγιση της διαλειτουργικότητας, η οποία θα επέβαλε μια καθολική διαλειτουργικότητα. Αντιθέτως, η διαλειτουργικότητα, με τον τρόπο

(1) ΕΕ αριθ. L 297 της 29. 10. 1990.

(2) ΕΕ αριθ. L 199 της 9. 8. 1993.

(3) ΕΕ αριθ. L 237 της 24. 8. 1991.

που ορίστηκε, θα επιτρέψει σε όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις να αξιοποιήσουν με το καλύτερο δυνατό οικονομικό κόστος μια εμπορική υπηρεσία σε κάθε δρομολόγιο της επιλογής τους.

4.2. Προκειμένου να διασφαλισθεί επαρκής βαθμός διαλειτουργικότητας, η Επιτροπή προτείνει τη δημιουργία μιας κατ'ανάγκη σχετικά πολύπλοκης διάρθρωσης που θα επιχειρήσουμε να παρουσιάσουμε σχηματικά με τον ακόλουθο τρόπο.

4.3. Σε ένα πρώτο επίπεδο, η οδηγία περιγράφει με τη μορφή υποχρέωσης για την επίτευξη ορισμένου αποτελέσματος τις βασικές απαιτήσεις στους τομείς:

- της ασφάλειας,
- της υγείας,
- της προστασίας του περιβάλλοντος,
- της προστασίας των καταναλωτών,
- της τεχνικής συμβατότητας, και
- των θεμάτων λειτουργίας.

4.4. Από την άλλη πλευρά, προκειμένου να διευκολυνθεί η περιγραφή και η σύνταξη των τεχνικών προδιαγραφών, το σύστημα υποδιαιρείται σε οκτώ υποσυστήματα:

- υποδομές,
- ενέργεια,
- συντήρηση,
- έλεγχος-χειρισμός-σηματοδότηση,
- τροχάιο υλικό,
- περιβάλλον,
- εκμετάλλευση,
- χρήστες.

4.5. Σε κάθε ένα από τα οκτώ υποσυστήματα πρέπει να αντιστοιχεί μια «τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας» (ΤΠΔ).

4.6. Ο ρόλος των ΤΠΔ είναι τετραπλός:

- διασαφηνίζουν τις «ουσιαστικές απαιτήσεις» κάθε υποσυστήματος,
- ορίζουν τις βασικές παραμέτρους που πρέπει να τηρούνται (περιτύπωμα, τάση της ηλεκτρικής τροφοδότησης, ακτίνες καμπυλών, ανώτατα όρια καταπόνησης στη γραμμή, βάρος κατ'άξονα, δονήσεις, ύψος θορύβων κ.λ.π.),
- καθορίζουν τα κατασκευαστικά στοιχεία και τις διασυνδέσεις που διαδραματίζουν καθοριστικό ρόλο για τη διαλειτουργικότητα,
- καθορίζουν τα διαμορφώματα που χρησιμοποιούνται κατά την αξιολόγηση της συμμόρφωσης ή της καταλληλότητας χρήσης, και αναφέρονται σε διατάξεις που προβλέπονται στην απόφαση του Συμβουλίου 93/465/ΕΟΚ, της 22ας Ιουλίου 1993⁽¹⁾.

4.7. Οι ΤΠΔ προβλέπεται να καταρτίζονται με εντολή της Επιτροπής από μια διεθνή ένωση μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα, που έχει συσταθεί βάσει του βελγικού δικαίου, και θα αποτελείται από εκπροσώπους των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, των βιομηχανιών κατασκευής σιδηροδρομικών υλικών και από διαχειριστές υποδομών.

4.8. Κάθε υποσύστημα θα υποβάλλεται σε επαλήθευση όσον αφορά τη συμμόρφωση με τις ΤΠΔ, μετά από αίτηση της αρχής που αναθέτει τα υποσυστήματα. Η επαλήθευση αυτή θα πραγματοποιείται από «γνωστοποιημένους οργανισμούς». Οι οργανισμοί αυτοί θα εκδίδουν μια δήλωση επαλήθευσης ΕΚ, βάσει της οποίας τα οικεία κράτη μέλη θα εγκρίνουν τη θέση σε λειτουργία του εξεταζόμενου υποσυστήματος.

4.9. Τέλος, σε τρίτο επίπεδο και συγκεκριμένα εκείνο που αφορά τα συστατικά στοιχεία και τις διασυνδέσεις, οι προδιαγραφές θα καθορίζονται από ειδικευμένους οργανισμούς και, ιδιαιτέρως όσον αφορά τα ευρωπαϊκά πρότυπα, από την ΕΕΕ, την ΕΕΣΠ και την ETSI.

Στην περίπτωση αυτή, η συμμόρφωση ή η καταλληλότητα της χρήσης καθορίζεται, μετά από αίτηση του κατασκευαστή, από τους γνωστοποιημένους οργανισμούς με βάση τους συντελεστές που αναφέρονται στη σχετική ΤΠΔ.

4.10. Οι γνωστοποιημένοι οργανισμοί πρέπει να πληρούν τα κριτήρια που ορίζονται από την οδηγία. Τη στιγμή αυτή, την απαραίτητη τεχνογνωσία διαθέτουν μόνο οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Στο πλαίσιο που καθορίζεται από την οδηγία 91/440/ΕΟΚ, δε μπορούν να είναι ταυτόχρονα κριτές και ενδιαφερόμενα μέρη. Φαίνεται ότι η πρόθεση της Επιτροπής είναι να μπορούν οι σιδηρόδρομοι να συνεχίσουν τις αντίστοιχες δραστηριότητές τους, υπό τον όρο ότι θα προβλέπεται μια οργάνωση που θα πληροί τις διατάξεις της οδηγίας.

4.11. Η οδηγία καθορίζει, τέλος, τη σύσταση μόνιμου επιτροπής, αποτελούμενης από εκπροσώπους των κρατών, για την αντιμετώπιση όλων των θεμάτων που σχετίζονται με τη θέση σε ισχύ και την εφαρμογή της.

Η ΟΚΕ εκτιμά ότι η φύση της αρχής της διαλειτουργικότητας έγκειται στη διευκόλυνση της δημιουργίας ενός ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού επιβατικού δικτύου μεγάλης ταχύτητας. Το μέτρο αυτό πρέπει κανονικά να ενισχύσει τη θέση των σιδηροδρομικών μεταφορών στην Ευρώπη και να αυξήσει τις δυνατότητες του κοινού να ωφεληθεί από τα πλεονεκτήματα που προσφέρει αυτό το είδος μεταφοράς. Πάντως, η ΟΚΕ διερωτάται κατά πόσον η προτεραιότητα που δίδεται στο δίκτυο τραίνων μεγάλης ταχύτητας ανταποκρίνεται στην εφαρμογή της αρχής αυτής.

5. Γενικές παρατηρήσεις

5.1. Η συνοχή του συστήματος

5.1.1. Ένα από τα χαρακτηριστικά των σιδηροδρόμων είναι ο πολύ υψηλός βαθμός ενσωμάτωσης και επικάλυψης των συστατικών τους στοιχείων, είτε πρόκειται για κινητά αντικεί-

(¹) ΕΕ αριθ. 220 της 30. 8. 1993.

μενα είτε για μόνιμες εγκαταστάσεις. Ο σεβασμός της αρχής αυτής έχει καθοριστική σημασία για την ασφάλεια, την οικονομία, την αποτελεσματικότητα και τη βιωσιμότητα του ίδιου του συστήματος.

Όλα τα στοιχεία πρέπει, συνεπώς, να χαρακτηρίζονται από απόλυτη συνοχή, ευθύς εξαρχής, προκειμένου να επιτευχθεί μια βέλτιστη ομοιογένεια.

5.1.2. Η οδηγία μπορεί να εκληφθεί ως ένα έγγραφο που δίνει μεγαλύτερη έμφαση στα μέρη του συστήματος, στα υποσυστήματα ή στα στοιχεία του συστήματος απ'ότι στο σύνολο του συστήματος. Για το λόγο αυτό, η ΟΚΕ διερωτάται κατά πόσο διασφαλίζεται μια σφαιρική θεώρηση. Κατά την ΟΚΕ η βελτιστοποιημένη σύνθεση φαίνεται ότι συνεπάγεται ορισμένες επιλογές αν όχι ένα συμβιβασμό μεταξύ των διαφορών λύσεων, και μπορεί να διερωτηθεί κανείς εάν η προσθήκη διαλειτουργικών συστημάτων θα οδηγήσει αναγκαστικά σε ένα καλύτερο σύνολο.

5.1.3. Η ΟΚΕ προτείνει, συνεπώς, μια σύνθεση που να μπορεί να πραγματοποιηθεί με την απαρχή των διεργασιών για την κατάρτιση των ΠΠΔ, υπό τον έλεγχο της επιτροπής, ο ρόλος της οποίας θα πρέπει, κατόπιν, να διασαφηνιστεί. Η σύνθεση πρέπει τελικώς να λειτουργήσει με την ανάθεση στα κράτη μέλη της μέριμνας για τη διασφάλιση της αποτελεσματικής ενσωμάτωσης των υποσυστημάτων στο στάδιο της έγκρισης της θέσης σε λειτουργία.

5.2. Η συνεκτίμηση των υφιστάμενων μέσων

5.2.1. Ένα άλλο πρόβλημα αφορά το συνυπολογισμό των υφιστάμενων μέσων. Αρκετά κράτη μέλη διαθέτουν ήδη ένα δίκτυο νέων γραμμών μεγάλης ταχύτητας μεγάλου μήκους: πρόκειται, συγκεκριμένα, για τη Γαλλία, τη Γερμανία, την Ιταλία και την Ισπανία.

Το ίδιο ισχύει και για τις γραμμές η κατασκευή των οποίων, χωρίς να έχει περατωθεί, ευρίσκεται σ'ένα στάδιο σχεδιασμού κατά το οποίο έχουν ήδη γίνει οι βασικές σχετικές επιλογές.

5.2.2. Εκτός αυτού, κατά την κατασκευή κάθε νέας γραμμής πρέπει απαραίτητα να λαμβάνεται υπόψη το υφιστάμενο συμβατικό δίκτυο ώστε να διασφαλισθεί η τελική διασύνδεση και μέσω αυτής, η συνέχεια του ευρωπαϊκού δικτύου.

5.2.3. Η επιλογή προδιαγραφών, όπως αυτές που προτείνονται στην οδηγία, δεν πρέπει να καταστήσει υπέρμετρες τις δαπάνες προσαρμογής και εκμετάλλευσης ενός παρόμοιου δικτύου, διότι θα αποθάρρυνε τον εκσυγχρονισμό του και θα μπορούσε να είναι αντίθετο προς τον επιδιωκόμενο στόχο. Αυτό θα απαιτούσε να υπάρχουν για κάθε υποσύστημα πολλές αποδεκτές διατάξεις, σε περίπτωση που η εφαρμογή ορισμένων από αυτές είναι περιορισμένη σε συγκεκριμένες ζώνες για λόγους τεχνικής συνέχειας.

5.3. Η εξέλιξη του συστήματος

Στην έλλειψη ευκαμψίας κατά τη συνεκτίμηση του υφιστάμενου δικτύου προστίθεται η έλλειψη ακρίβειας κατά την εξέλιξη του. Πώς θα γίνει η εφαρμογή μιας τεχνολογίας όπου πραγματοποιείται ταχεία πρόοδος χωρίς να περιέλθει σε κατάσταση ακινησίας;

5.4. Η οικονομική διάσταση του συστήματος

Γενικώς, γίνεται περιορισμένη αναφορά στην οικονομική διάσταση του συστήματος και ιδιαίτερος δεν αναζητείται η καλύτερη δυνατή οικονομική σχέση μεταξύ των ουσιαστικών αναγκών και των μη συνεκτιμώμενων δαπανών που ενδέχεται να προκύψουν.

5.5. Οι κοινωνικές πιέξεις

5.5.1. Παρά τις διατάξεις του σημείου 2.7.1, του παραρτήματος II της πρότασης οδηγίας, η ΟΚΕ κρίνει ότι το προβλεπόμενο σύστημα χωλαίνει διότι θίγει εμμέσως ένα θέμα στο οποίο αποδίδει μεγάλη σημασία: πρόκειται για το θέμα της κατάρτισης του προσωπικού. Σε ένα διαλειτουργικό σύστημα που εξελίσσεται προς μια συγκεκριμένη κατεύθυνση πρέπει να αντιστοιχεί μια εναρμονισμένη κατάρτιση των εργαζομένων τόσο από άποψη αποδοτικότητας, όσο και από άποψη κινητικότητας.

5.5.2. Γενικότερα, παρατηρείται ότι οι κοινωνικοί εταίροι δεν συμμετέχουν στη δράση που μελετάται από την Επιτροπή. Η ΟΚΕ κρίνει απαραίτητη τη συμμετοχή τους στην επιτροπή μεταφορικών μέσων σταθερής τροχιάς, που προβλέπεται από το άρθρο 21 της πρότασης οδηγίας.

5.6. Η συνεκτίμηση των χρηστών

Οι συντάκτες της πρότασης οδηγίας συμπεριέλαβαν δικαίως στο σχέδιό τους τους χρήστες (παράρτημα II, σημείο 2.8). Εν τω μεταξύ, φαίνεται ότι — πέρα από μια καθαρά τεχνική προσέγγιση — θα μπορούσε να δοθεί μεγαλύτερη προσοχή στη διαλειτουργικότητα των υπηρεσιών που προσφέρονται στους χρήστες όπως είναι οι διαδικασίες πληροφόρησης, οι κρατήσεις θέσεων, οι εκδόσεις εισιτηρίων και η εναρμόνιση των εμπορικών προσφορών των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, οι οποίες καμιά φορά σήμερα έχουν περισσότερο την τάση να αποκλίνουν παρά να συγκλίνουν.

6. Ειδικές παρατηρήσεις

6.1. Η εγγύηση του επιπέδου ασφάλειας

Όσον αφορά το άρθρο 15

6.1.1. Σύμφωνα με τις ανησυχίες που διατυπώθηκαν παραπάνω είναι σημαντικό να υποβληθεί το σύνολο του συστήματος σε μια διαδικασία επαλήθευσης η οποία εγγυάται το βαθμό συνεκτικότητας που είναι απαραίτητος όσον αφορά την απαχόληση.

Όσον αφορά το άρθρο 5

6.1.2. Οι συντελεστές που προβλέπονται στην απόφαση του Συμβουλίου 93/465/ΕΟΚ που αντικατέστησε την απόφαση του Συμβουλίου 90/683/ΕΟΚ, η οποία αναφέρεται στην υπό εξέταση πρόταση έχουν οριστεί για κοινά βιομηχανικά προϊόντα ή για προϊόντα που προορίζονται για το ευρύ κοινό και όχι κατάλληλα προσαρμοσμένα για τον εξοπλισμό των σιδηροδρόμων, ο οποίος απαιτεί τις ιδιαίτερες ποιοτικές ιδιότητες της μακροζωίας, της αξιοπιστίας, της ασφάλειας, της αντοχής στις δονήσεις και στα ισχυρά μαγνητικά πεδία κ.λ.π. Θα ήταν συνεπώς φρόνιμο να προβλεφθούν συμπληρώματα των συντελεστών αυτών, προκειμένου να συνυπολογισθούν οι απαιτήσεις που αφορούν την ασφάλεια.

6.1.3. Το άρθρο 5.3, παραπέμποντας στη διαδικασία του άρθρου 2.1.2, πρέπει να συνεκτιμά τη συμμετοχή κυβερνήσεων στον καθορισμό των ΤΠΔ. Οι προδιαγραφές αυτές πρέπει να συμφωνούν με τα εθνικά πρότυπα ασφάλειας και οι κυβερνήσεις πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να επιβάλλουν υψηλότερα πρότυπα ασφάλειας σε ειδικές περιπτώσεις, όπως αυτή της σήραγγας της Μάγχης.

Όσον αφορά το άρθρο 20

6.1.4. Οι εν λόγω διαδικασίες εξακρίβωσης θα διεξάγονται από τους οργανισμούς που έχουν γνωστοποιηθεί από τα κράτη μέλη. Λαμβάνοντας υπόψη τον κίνδυνο, ιδιαίτερος όσον αφορά την ασφάλεια, είναι σημαντικό τα απαραίτητα για το σκοπό αυτό κριτήρια να είναι επαρκώς αυστηρά. Οι σιδηροδρομικοί μεγάλης ταχύτητας απαιτούν μια εξαιρετικά εξειδικευμένη τεχνογνωσία, την οποία σήμερα δεν διαθέτει παρά μόνο ένας πολύ μικρός αριθμός βιομηχανιών και σιδηροδρομικών επιχειρήσεων. Θα ήταν συνεπώς χρήσιμο να προβλεφθεί ενδεχομένως σε άλλο πλαίσιο από αυτό της οδηγίας που εξετάζεται — η σύσταση μιας αμερόληπτης και αρμόδιας «τομεακής επιτροπής» που θα επικουρεί τα κράτη μέλη στην προσπάθειά τους να καταστήσουν αξιόπιστους τους γνωστοποιημένους οργανισμούς.

6.2. Η Επιτροπή για τις καθοδηγούμενες μεταφορές

Όσον αφορά το άρθρο 21

Η ΟΚΕ διερωτάται σχετικά με το είδος και το πεδίο αρμοδιοτήτων της εν λόγω επιτροπής. Θα επαρκέσει η σύσταση μιας συμβουλευτικής επιτροπής για την προβολή των απόψεων των κρατών μελών σε ένα τομέα που είναι σχετικά νέος; Επιπλέον, μια παρόμοια λύση δεν θα δημιουργήσει προβλήματα ευθύνης,

επειδή αυτή θα φέρεται, σε τελευταία ανάλυση, από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τις αρμόδιες μονάδες διαχείρισης των υποδομών.

6.3. Οι προθεσμίες για τη θέση σε λειτουργία

Όσον αφορά το άρθρο 23

Η προθεσμία που δόθηκε στα κράτη μέλη για τη μεταφορά της οδηγίας και την εφαρμογή ή αποδοχή υποσυστημάτων σύμφωνα με τις ΤΠΔ έχει προσδιοριστεί για τις 30 Ιουνίου 1997.

Λαμβάνοντας υπόψη την πολυπλοκότητα της κατάρτισης των ΤΠΔ και το εύρος των επιπτώσεών τους για τους εθνικούς κανονισμούς, φοβούμεθα ότι η προθεσμία αυτή θα είναι δύσκολο να τηρηθεί, πόσο μάλλον εφόσον η δημοσίευση των ΤΠΔ προβλέπεται φυσιολογικά για την ίδια ημερομηνία.

7. Συμπέρασμα

Με την πρόταση οδηγίας η Επιτροπή επιχειρεί να σχηματοποιήσει μια πολύπλοκη πραγματικότητα, με πολλαπλές οικονομικές και τεχνικές πτυχές, περιλαμβάνοντας σ' αυτήν την διευρωπαϊκή διάσταση καθώς και τη μέριμνα για την προστασία του περιβάλλοντος, των καταναλωτών, κ.λ.π.

Η ΟΚΕ συμμερίζεται την προσπάθεια αυτή. Φρονεί όμως, ότι πρέπει να εγέλθουν ορισμένες βελτιώσεις που αφορούν

- την καλύτερη δυνατή βελτίωση κυρίως σε επίπεδο συνοχής του συστήματος, ασφάλειας και κόστους/ωφέλειας, έχοντας υπόψη ότι η διαλειτουργικότητα αποτελεί στην ουσία ένα μακροπρόθεσμο στόχο·
- τον κοινωνικό τομέα με την καλύτερη συμμετοχή των κοινωνικών εταίρων σε επίπεδο σχεδιασμού του συστήματος καθώς και σε επίπεδο διαμόρφωσης·
- τον περισσότερο συνυπολογισμό των χρηστών.

Μεταξύ άλλων, το τελευταίο στοιχείο προϋποθέτει, επίσης, ένα μεγαλύτερο βαθμό διαλειτουργικότητας των λειτουργικών πρακτικών των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων σε όλα τα επίπεδα — άλλος τομέας που αναφέρεται αλλά δεν αναπτύσσεται επαρκώς στην πρόταση οδηγίας.

Με αυτές τις προϋποθέσεις, η οδηγία σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του δικτύου τραίνων μεγάλης ταχύτητας — σε συνδυασμό με την ανάγκη διαλειτουργικότητας του κλασικού

σιδηροδρομικού δικτύου και των συστημάτων μεταφορών — μπορεί να αποτελέσει στοιχείο-κλειδί του διευρωπαϊκού δικτύου.

Βρυξέλλες, 23 Νοεμβρίου 1994.

Ο Πρόεδρος της
Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής
Carlos FERRER

Γνωμοδότηση σχετικά με την πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου για τροποποίηση της οδηγίας 89/655/ΕΟΚ σχετικά με τις ελάχιστες προδιαγραφές ασφάλειας και υγείας για τη χρησιμοποίηση εξοπλισμού εργασίας από τους εργαζομένους κατά την εργασία τους⁽¹⁾

(94/C 397/05)

Στις 6 Απριλίου 1994, και σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 118Α της Συνθήκης περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας, το Συμβούλιο αποφάσισε να ζητήσει τη γνωμοδότηση της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για την ανωτέρω πρόταση.

Το τμήμα κοινωνικών, οικογενειακών, εκπαιδευτικών και πολιτισμικών θεμάτων, στο οποίο ανατέθηκε η προετοιμασία των σχετικών εργασιών της ΟΚΕ, επεξεργάστηκε τη γνωμοδότησή του στις 10 Νοεμβρίου 1994, με βάση την εισηγητική έκθεση του κ. Liverani.

Κατά την 320ή σύνοδο ολομέλειάς της (συνεδρίαση της 23ης Νοεμβρίου 1994), η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή υιοθέτησε με πλειοψηφία, μία ψήφο κατά και μια αποχή, την ακόλουθη γνωμοδότηση.

1. Γενικές παρατηρήσεις

1.1. Η ΟΚΕ επιδοκιμάζει τους λόγους και τους στόχους της πρότασης οδηγίας και ιδιαίτερα το μεγάλο ποσοστό ατυχημάτων κατά την εργασία που εξακολουθούν να συνδέονται με τη χρησιμοποίηση του εξοπλισμού εργασίας, τις νέες βασικές προδιαγραφές για ορισμένους τύπους εξοπλισμού και την επέκταση των αρχικών και περιοδικών ελέγχων. Η ΟΚΕ θα ήθελε, επίσης, να τονίσει ότι στόχος είναι να προσδιορισθούν ακριβέστερα οι προδιαγραφές που έχουν ήδη υιοθετηθεί σε προγενέστερες οδηγίες· η προτεινόμενη οδηγία δεν πρόκειται ούτε να τεθεί υπεράνω των οδηγιών 89/391/ΕΟΚ και 89/655/ΕΟΚ ούτε να υπερισχύσει των οδηγιών αυτών.

1.2. Η ΟΚΕ σημειώνει, επίσης, ότι έχει εφαρμοσθεί ορθά η νομική βάση (άρθρο 118Α), ότι έχουν πραγματοποιηθεί οι

κατάλληλες διαβουλεύσεις και ότι οι εμπειρογνώμονες των εθνικών κυβερνήσεων, στα πλαίσια της συμβουλευτικής επιτροπής, υποστηρίζουν την πρόταση.

1.3. Παρόλα αυτά, η ΟΚΕ ζητεί από την Επιτροπή να απλουστεύσει τη γενική δομή και παρουσίαση της πρότασης, ώστε οι ΜΜΕ, ειδικότερα, να μπορούν να κατανοούν και να εφαρμόζουν καλύτερα τις ελάχιστες προδιαγραφές ασφάλειας και υγείας που καθορίζονται. Στο πλαίσιο αυτό, ενώ η ΟΚΕ υποστηρίζει τα βασικά προγράμματα ελέγχου και τις εθνικές προτάσεις για κατάρτιση και ενημέρωση, καλεί την Επιτροπή, για μία ακόμη φορά, να συνεργασθεί με τα κράτη μέλη για την ανάπτυξη «ενδιάμεσων φορέων» (ατόμων, οργανώσεων ή ιδρυμάτων που αναπτύσσουν δραστηριότητα μεταξύ των ρυθμιστικών αρχών και των ΜΜΕ, όπως συνδικαλιστικές οργανώσεις ή εργοδοτικά σωματεία, ιδρύματα κατάρτισης, τράπεζες και ασφαλιστικές εταιρείες, προμηθευτές, κύριοι εφογλήπτες κ.λπ.).

⁽¹⁾ ΕΕ αριθ. C 104 της 12. 4. 1994, σ. 4.