

Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για την «Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τις ελάχιστες απαιτήσεις ασφαλείας για τις σήραγγες του Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου»

(COM(2002) 769 τελικό — 2002/0309 (COD))

(2003/C 220/06)

Στις 22 Ιανουαρίου 2003, το Συμβούλιο αποφάσισε, σύμφωνα με το άρθρο 71, παράγραφος 1, της Συνθήκης περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας να ζητήσει από την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή να γνωμοδοτήσει για την ανωτέρω πρόταση.

Το ειδικευμένο τμήμα «Μεταφορές, ενέργεια, υποδομές, κοινωνία των πληροφοριών» στο οποίο ανατέθηκε η προετοιμασία των σχετικών εργασιών κατέθεσε τη γνωμοδότησή του στις 5 Ιουνίου 2003 (εισηγητής: κ. Levaux).

Κατά την 400ή σύνοδο ολομέλειας της 18ης και 19ης Ιουνίου 2003 (συνεδρίαση της 18ης Ιουνίου), η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή υιοθέτησε την ακόλουθη γνωμοδότηση με 68 ψήφους υπέρ και 2 αποχές.

1. Εισαγωγή — Σύντομη υπενθύμιση του περιεχομένου της πρότασης οδηγίας

δεκαπέντε λεπτά είναι καθοριστικά για την προστασία της ανθρωπίνης ζωής, η Επιτροπή θέτει δύο στόχους:

1.1. Πλαίσιο της πρότασης

— Στη Λευκή Βίβλο της Επιτροπής της 12ης Σεπτεμβρίου 2001: «Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών», προβλέπει ευρωπαϊκή οδηγία για την εναρμόνιση των ελάχιστων προτύπων που θα εγγυώνται υψηλό επίπεδο ασφαλείας για τους χρήστες των σιδηρόδρομων, ιδίως εκείνων του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.

— Ειδικότερα, όσον αφορά τις οδικές σήραγγες, οι πρόσφατες καταστροφές στις σήραγγες του Λευκού Όρους και του Tauern το 1999 και τη σήραγγα του Gothard του 2001 αύξησαν την συλλογική επίγνωση για τη σημασία του θέματος αυτού. Στα πλαίσια αυτά, οι αποφάσεις πολιτικής τάξης λήφθηκαν βάσει των πρόσφατων εργασιών σε διεθνή κλίμακα, ευρωπαϊκή, ή στα πλαίσια ορισμένων χωρών της ΕΕ όπως η Ιταλία, η Γαλλία, η Ελβετία. Πρέπει να σημειωθεί ότι οι προτάσεις της οδηγίας υπερβαίνουν τις συστάσεις της Οικονομικής Επιτροπής των ΗΕ για την Ευρώπη που βρίσκονται στο στάδιο της μελέτης.

— Η παρούσα πρόταση οδηγίας, που διαβιβάστηκε από την Επιτροπή στις 16 Ιανουαρίου 2003, εφαρμόζεται στις οδικές σήραγγες άνω των 50 μέτρων του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών με εξαίρεση τις σιδηροδρομικές σήραγγες οι οποίες απαιτήσεις ασφαλείας των οποίων θα εξεταστούν στα πλαίσια των οδηγιών με τη σιδηροδρομική διατροπικότητα.

1.2. Στόχοι της πρότασης

1.2.1. Αφού υπενθυμίζει τις κύριες αιτίες των οδικών ατυχημάτων και ότι στην περίπτωση ατυχήματος τα πρώτα δέκα ή

— την πρόληψη επικίνδυνων καταστάσεων

— τον περιορισμό των ενδεχόμενων συνεπειών ατυχημάτων και πυρκαγιών

1.3. Περιεχόμενο της πρότασης

Το σημείο 3 της αιτιολογικής έκθεσης διευκρινίζει το περιεχόμενο της πρότασης εξετάζοντας διαδοχικά:

— το πεδίο εφαρμογής, δηλαδή τις σήραγγες μήκους άνω των 500 μέτρων οι οποίες βρίσκονται στο διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο

— τις οργανωτικές απαιτήσεις κάθε κράτους που θα πρέπει να ορίσει μία διοικητική αρχή που θα επικουρείται από ένα όργανο ελέγχου προκειμένου να εναρμονιστεί η οργάνωση της ασφαλείας σε εθνικό επίπεδο και να αποσαφηνιστούν οι διάφοροι ρόλοι και υπευθυνότητες

— τις τεχνικές απαιτήσεις σε τέσσερις κύριες κατηγορίες: υποδομή, λειτουργία, οχήματα, οδηγοί.

1.4. Αριθμός των σιδηροδρομικών που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας

Η πρόταση οδηγίας εφαρμόζεται στις σήραγγες που βρίσκονται σε λειτουργία, είναι υπό κατασκευή, ή στο στάδιο του σχεδιασμού. Στον πίνακα που ακολουθεί, που προέρχεται από το σημείο 4 της αιτιολογικής έκθεσης, παρουσιάζονται οι οδικές σήραγγες των διευρωπαϊκών δικτύων στα 15 κράτη μέλη της ΕΕ. Επιπλέον, η Νορβηγία είναι η μόνη χώρα του ΕΟΧ με σήραγγες άνω των 500 μέτρων (13 σήραγγες με συνολικό μήκος άνω των 200 χιλιομέτρων). Σε τρεις μόνο υποψήφιες χώρες στο πλαίσιο του δικτύου ΤΙΝΑ (εκτίμηση αναγκών σε μεταφορικές υποδομές) υπάρχουν ορισμένες σήραγγες (Βουλγαρία 4, Σλοβενία 5, και Σλοβακία 1, συνολικού μήκους 15 χιλιομέτρων).

Κράτος μέλος	Υπάρχουσες σήραγγες ΔΔΜ > 1 000 m	Νέες σήραγγες ΔΔΜ > 1 000 m (2002-2010)	Υπάρχουσες σήραγγες ΔΔΜ 500-1 000 m	Νέες σήραγγες ΔΔΜ 500- 1 000 m (2002-2010)	Σύνολο σήραγγων ΔΔΜ > 500 m το 2010
Αυστρία	33	8	19	4	64
Βέλγιο	1	0	1	0	2
Γερμανία	19	12	18	6	55
Δανία	1	0	2	0	3
Ισπανία	16	3	4	2	25
Φινλανδία	0	1	0	4	5
Γαλλία	18	2	13	2	35
Ηνωμένο Βασίλειο	6	2	4	0	12
Ελλάδα	3	16	4	22	45
Ιρλανδία	0	1	0	0	1
Ιταλία	83	13	144	6	246
Λουξεμβούργο	0	0	0	3	3
Κάτω Χώρες	1	3	7	0	11
Πορτογαλία	1	0	0	1	2
Σουηδία	0	3	0	0	3
Σύνολο ΕΕ	182	64	216	50	512
Συνολικό μήκος	900 km	172 km	151 km	39 km	1 262 km

1.5. Αιτιολόγηση μιας δράσης σε κοινοτικό επίπεδο

Η Επιτροπή αιτιολογεί την πρόταση οδηγίας από την ύπαρξη μεγάλων σηράγγων σε όλα τα κράτη της ΕΕ, εκτός από δύο — την Φινλανδία και την Ιρλανδία — καθώς, και από την αναγκαιότητα βελτίωσης του συντονισμού και εναρμόνισης των πληροφοριών, των επικοινωνιών, και του εξοπλισμού ασφάλειας προκειμένου οι χρήστες να έχουν παντού ένα συγκρίσιμο επίπεδο ασφάλειας.

1.6. Αξιολόγηση της πρότασης

Η Επιτροπή υπολογίζει το συνολικό κόστος της πρότασης μεταξύ 2,6 και 6,3 δις EUR. Η τελευταία αυτή τιμή αφορά την υπόθεση κατά την οποία όλες οι σημερινές σήραγγες θα προσαρμοστούν προκειμένου να ικανοποιήσουν τις απαιτήσεις που ισχύουν για τις νέες σήραγγες. Διευκρινίζει ότι οι δαπάνες που θα προκύψουν από την οδηγία θα αναληφθούν από τα κράτη μέλη.

2. Γενικές παρατηρήσεις

2.1. Η ΕΟΚΕ εγκρίνει και υποστηρίζει την ενέργεια της Επιτροπής. Συμμερίζεται τους στόχους και εκφράζει την επιθυμία για ταχεία εφαρμογή προκειμένου να αποτραπούν καταστροφές όπως

αυτές που έγιναν τα τελευταία χρόνια ή προκειμένου να ελαχιστοποιηθούν οι ανθρώπινες οικονομικές συνέπειες εάν υπάρξουν.

2.2. Πεδίο εφαρμογής της προτεινόμενης οδηγίας

2.2.1. Η ΕΟΚΕ αντιλαμβάνεται ότι το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας θα πρέπει να περιοριστεί κατ' αρχάς μόνο στις σήραγγες του διευρωπαϊκού οδικού δικτύου άνω των 500 μέτρων. Πράγματι σ' αυτές τις σήραγγες η ΕΕ μπορεί να επιτύχει ευκολότερα την εναρμόνιση των κανόνων. Ωστόσο, οι απόψεις που αναπτύχθηκαν δικαιολογημένα με την Επιτροπή αναφέρουν ότι η εναρμόνιση των πληροφοριών, των επικοινωνιών, των εγκαταστάσεων, και του τρόπου διαχείρισης θα αποτελέσουν καθοριστικό στοιχείο για τη βελτίωση της ασφάλειας και την προστασία των χρηστών.

2.2.2. Με τις συνθήκες αυτές, και χωρίς να επεκταθεί αμέσως η οδηγία στο σύνολο των σημερινών σηράγγων άνω των 500 μέτρων που βρίσκονται εκτός διευρωπαϊκού οδικού δικτύου, θα πρέπει να διευκρινιστεί ότι αποτελεί μεσοπρόθεσμο στόχο.

2.2.3. Η ΕΟΚΕ ζητεί να διευκρινιστεί στην οδηγία ότι με την ευκαιρία σημαντικών εργασιών αναστήλωσης, αναδιάρθρωσης, ή μεγάλης συντήρησης των σηράγγων άνω των 500 μέτρων εκτός των διευρωπαϊκών δικτύων, τα κράτη οφείλουν να μεριμνήσουν εντός προθεσμίας είκοσι ετών για τη συμμόρφωσή τους με τους νέους κανόνες της οδηγίας.

2.2.4. Χωρίς τη διάταξη αυτή, ο ευρωπαίος χρήστης ταχύτατα θα υποχρεωθεί να αντιμετωπίσει διαφορετικούς κανονισμούς μεταξύ των «ευρωπαϊκών» σηράγγων άνω των 500 μέτρων που θα είναι εναρμονισμένες και των «εθνικών σηράγγων». Αυτή η έλλειψη εναρμόνισης θα είναι επίζημια για την ασφάλεια.

2.2.5. Η ΕΟΚΕ δεν παραγνωρίζει το γεγονός ότι η πρότασή της θα έχει ως αποτέλεσμα να αυξηθεί το συνολικό κόστος των μέτρων που προβλέπονται στην οδηγία. Όμως, η επέκταση της προθεσμίας έως το 2025 θα επιτρέψει την επίτευξη των εν λόγω στόχων. Η ΕΟΚΕ κρίνει, επίσης, λαμβανομένων υπόψη των προτάσεων σχετικά με την χρηματοδότηση που αναπτύσσει στην παράγραφο 2.4 της παρούσας γνωμοδότησης ότι η ΕΕ διαθέτει τα μέσα για να ασκήσει την πολιτική αυτή.

2.3. Δυνατότητα εφαρμογής λιγότερο δαπανηρών μέτρων

2.3.1. Δεδομένου του κόστους της ανανέωσης των οδικών σηράγγων προκειμένου να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις της οδηγίας, η Επιτροπή «επιτρέπει στα κράτη μέλη να εφαρμόσουν λιγότερο δαπανηρά μέτρα υπό ορισμένους όρους όταν επιτυγχάνεται επαρκές επίπεδο ασφάλειας» (Σημείο 6 Α της αιτιολογικής έκθεσης).

2.3.2. Η ΕΟΚΕ δεν μπορεί να κατανοήσει τις προθέσεις της Επιτροπής. Είτε τα κράτη δεν δείχνουν την απαιτούμενη αυστηρότητα δεχόμενα να χρηματοδοτήσουν έργα σε τιμή υψηλότερη από αυτή που θα ήταν αυστηρώς αναγκαία για να τηρηθεί η οδηγία. Είτε υπάρχουν πράγματι μέτρα που διασφαλίζουν ένα ικανοποιητικό ή ισότιμο επίπεδο ασφάλειας και τα οποία θα ήταν λιγότερο δαπανηρά από αυτά που προβλέπονται από την οδηγία. Στην περίπτωση αυτή, η ΕΟΚΕ ζητά να μάθει για ποιο λόγο η οδηγία δεν τα υιοθετεί από την αρχή.

2.3.3. Η ΕΟΚΕ κρίνει ότι η δυνατότητα που παρέχεται στα κράτη να υιοθετήσουν, για οικονομικούς λόγους, μέτρα διαφορετικά από τα προβλεπόμενα θα έχει ως συνέπεια αισθητή απώλεια χρόνου όσον αφορά την εφαρμογή της οδηγίας λόγω των αναπόφευκτων διαπραγματεύσεων με την Επιτροπή. Εξάλλου, οι εξαιρέσεις αυτές αντιφάσκουν με την επιθυμητή εναρμόνιση η οποία θεωρείται από την Επιτροπή ως η διασφάλιση μιας βέλτιστης βελτίωσης του επιπέδου ασφάλειας των οδικών σηράγγων.

2.3.4. Συνεπώς, η ΕΟΚΕ ζητεί την κατάργηση κάθε δυνατότητας εξαίρεσης από τα μέτρα που προβλέπονται στην οδηγία εκτός από την περίπτωση τεχνικών αδυναμιών που θα πρέπει να αποδειχθούν δεόντως και να γίνουν δεκτές από την Επιτροπή. Στην περίπτωση αυτή, τα κράτη θα πρέπει να προτείνουν λύσεις που διασφαλίζουν ένα τουλάχιστον ισοδύναμο επίπεδο ασφάλειας.

2.4. Χρηματοδότηση του κόστους που συνεπάγεται η εφαρμογή της προτεινόμενης οδηγίας

2.4.1. Η ΕΟΚΕ δεν έχει τα μέσα να εκτιμήσει τους υπολογισμούς που παρέχονται από την Επιτροπή. Διαπιστώνει ότι οι παρεχόμενες πληροφορίες είναι περιορισμένες: «το συνολικό κόστος της πρότασης κυμαίνεται από 2,6 δις EUR έως 6,3 δις EUR». Σύμφωνα με πληροφορίες, η Αυστρία και μόνο έχει ανακοινώσει ένα προϋπολογισμό 1,7 δις EUR. Συνεπώς, η ΕΟΚΕ καλεί την Επιτροπή να αναθεωρήσει τις εκτιμήσεις της ιδίως επειδή η δυσαναλογία μεταξύ των δύο αυτών τιμών θα ωθήσει τα κράτη να επιχειρήσουν να εκμεταλλευτούν όλες τις δυνατότητες εξαίρεσης προκειμένου να ελαχιστοποιήσουν το κόστος με αποτέλεσμα μια υποβαθμισμένη εφαρμογή της οδηγίας.

2.4.2. Εξάλλου, δεδομένου ότι πρόκειται για ειδικά έργα που πρέπει να λαμβάνουν υπόψη δύσκολους περιορισμούς, όπως η φύση του εδάφους, η ΕΟΚΕ δέχεται μόνο την υπόθεση της προσαρμογής όλων των σηράγγων στις απαιτήσεις της οδηγίας με υπολογιζόμενο κόστος 6,3 δις EUR που θα πρέπει να κατανεμηθούν σε δεκαετή περίοδο.

2.4.3. Η ΕΟΚΕ διαπιστώνει ότι οι ενδείξεις που αναφέρονται από την Επιτροπή σχετικά με το άμεσο και έμμεσο κόστος των ατυχημάτων είναι, επίσης, περιορισμένες. Με βάση αυτά τα επιμέρους δεδομένα είναι πολύ πιθανό μια πιο εμπεριστατωμένη μελέτη να αποδείξει ότι το άμεσο και έμμεσο κόστος των ατυχημάτων στις οδικές σήραγγες είναι της τάξης του 1 δις EUR το χρόνο. Το πρόγραμμα της συμμόρφωσης με την οδηγία προκειμένου να εκλείψουν τα ατυχήματα ή να μειωθούν οι συνέπειές τους υπολογίζεται σε 0,63 δις EUR το χρόνο για δεκαετή περίοδο, δηλαδή σαφώς λιγότερο από ότι στοιχίζουν σήμερα τα ατυχήματα κάθε χρόνο.

2.4.4. Με τις συνθήκες αυτές, ορισμένα κράτη που έχουν πολυάριθμες σήραγγες άνω των 500 μέτρων μπορούν δύσκολα να αντεπεξέλθουν το κόστος της συμμόρφωσης. Για το λόγο αυτό, η Επιτροπή πρέπει να τροποποιήσει την πρότασή της προκειμένου να θεσπίσει πιο δίκαιες και ενθαρρυντικές χρηματοδοτικές ρυθμίσεις.

2.4.5. Πιο δίκαιες χρηματοδοτικές ρυθμίσεις γιατί το ευρωπαϊκό οδικό δίκτυο είναι επωφελές από τη φύση του για όλους τους χρήστες είτε η χώρα καταγωγής τους είναι μέλος της ΕΕ είτε όχι. Δεν είναι φυσιολογικό να ερωμίζεται κάθε κράτος με το σύνολο μιας κοινής επιβάρυνσης. Αυτό θα ήταν μειονεκτικό για τα κράτη τα οποία, για γεωγραφικούς ιστορικούς ή οικονομικούς λόγους, επένδυσαν στην υλοποίηση σηράγγων και συνέβαλαν έτσι στην δημιουργία ενός ευρωπαϊκού οδικού δικτύου υψηλής ποιότητας.

2.4.6. Πιο ενθαρρυντικές χρηματοδοτικές ρυθμίσεις γιατί οι δημοσιονομικοί περιορισμοί των κρατών είναι τέτοιοι ώστε τη στιγμή της επιλογής, τα κράτη που είναι υπεύθυνα για πολυάριθμες σήραγγες υπάρχει κίνδυνος να διαφοροποιηθούν τις επενδύσεις ανακαίνισης και συμμόρφωσης με τους κανόνες.

2.4.7. Γι' αυτό, όπως ήδη πρότεινε σε γνωμοδότηση της 23ης Ιανουαρίου 2003 για το φορολογικό καθεστώς πετρελαίου κινήσεως και την εναρμόνιση των ειδικών φόρων⁽¹⁾, η ΕΟΚΕ επαναλαμβάνει την ανάγκη να διανοίξει μια καινοτόμος οδός για τη χρηματοδότηση των εξοπλισμών με τη δημιουργία «ευρωπαϊκού ταμείου υποδομών μεταφορών» το οποίο θα εισπράττει σταθερά έσοδα (για παράδειγμα: 1 λεπτό ανά λίτρο καυσίμου, δηλαδή 10 EUR ανά τόνο που αντιπροσωπεύουν 3 δις EUR ετησίως από το 2006). Τα έσοδα αυτά που θα εισπράττονται από τα 25 κράτη της Ένωσης θα χρησιμοποιούνται για την ετήσια χρηματοδότηση του «ευρωπαϊκού ταμείου υποδομών μεταφορών» και θα αποτελούν ιδιαίτερο κονδύλιο του προϋπολογισμού της Ένωσης. Το ταμείο αυτό, με τη συνδρομή της ΕΤΕπ θα μπορούσε να χορηγεί ενισχύσεις με την μορφή εγγυήσεων δανείων ή επιδοτήσεων που θα ανέρχονται σε 50% του κόστους των έργων που απαιτούνται για τη συμμόρφωση των σηράγγων άνω των 500 μέτρων της ΕΕ⁽²⁾.

2.5. Το καθεστώς του αρμόδιου ασφαλείας

2.5.1. Η οδηγία προβλέπει τη δημιουργία πολλών οργανισμών (διοικητική αρχή — όργανο διαχείρισης) των οποίων προσδιορίζονται αρκετά καλά οι ρόλοι και οι λειτουργίες. Το ίδιο συμβαίνει και για ορισμένους άλλους φορείς (διαχειριστής σήραγγας, υπηρεσίες παρέμβασης). Σχετικά με τον αρμόδιο ασφαλείας που βρίσκεται στην καρδιά του μηχανισμού προκειμένου να διασφαλίζεται η συνοχή και η ορθή εφαρμογή του έργου, η ΕΟΚΕ κρίνει ότι θα πρέπει διευκρινιστεί περισσότερο ο ρόλος του προκειμένου να διασφαλιστεί η ανεξαρτησία και η εξουσία του.

2.5.2. Η ΕΟΚΕ κρίνει ότι παρά τις ρητές προθέσεις της Επιτροπής που προβλέπει ότι «ο αρμόδιος ασφαλείας είναι ανεξάρτητος σε όλα τα θέματα που σχετίζονται με την ασφάλεια της οδικής σήραγγας ...» το καθεστώς του ως μισθωτού του διαχειριστή θα θέσει αναπόφευκτα τον αρμόδιο ασφαλείας σε δύσκολες καταστάσεις ή ακόμα και σε συγκρούσεις σε περίπτωση κρίσεων ή έκτακτων αποφάσεων που θα πρέπει να ληφθούν.

(1) ΕΕ C 85 της 28.4.2003.

(2) Λόγω της μεγάλης σημασίας του θέματος αυτού, προτείνεται η κατάρτιση γνωμοδότησης πρωτοβουλίας, η οποία θα έχει ως αντικείμενο τη σε βάθος ανάλυση όλων των πτυχών της χρηματοδότησης αυτών των έργων υποδομής.

Αυτό θα μπορούσε συμβεί, για παράδειγμα, όταν ο αρμόδιος ασφαλείας, κατ' εφαρμογή του άρθρου 4 «Μεταβολές» του παραρτήματος II θα πρέπει: «μπορεί επίσης να προδιαγράψει περιοριστικά μέτρα λειτουργίας, ή, σε επείγουσες περιπτώσεις ... να δώσει εντολή να κλείσει η σήραγγα για το κοινό.»

2.5.3. Η ΕΟΚΕ ζητεί να διασφαλιστεί πραγματικά η ανεξαρτησία του αρμόδιου ασφαλείας όπως, επίσης, να επαληθευτεί η αρμοδιότητά του και η οδηγία να διευκρινίζει ότι ο αρμόδιος ασφαλείας:

- δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να είναι μισθωτός του διαχειριστή
- πρέπει να είναι ανεξάρτητος, μισθωτός εταιρίας, ή μέλος δημοσίας υπηρεσίας (πολιτική άμυνα, πυροσβεστική ...) που δεν έχει καμία σχέση με τον διαχειριστή
- πρέπει να έχει προσωπικά προσόντα τα οποία πιστοποιούνται από την διοικητική αρχή
- πρέπει να καλύπτεται από ασφάλεια
- πρέπει να τη δυνατότητα να προσφεύγει κατευθείαν στην διοικητική αρχή σε περίπτωση σοβαρής διένεξης με το διαχειριστή. Ο διαχειριστής θα μπορεί, επίσης, να προσφεύγει στη διοικητική αρχή.
- πρέπει να διαθέτει τα μέσα που απαιτούνται για την δραστηριότητά του το δε κόστος να επιβαρύνει τον διαχειριστή στα πλαίσια σύμβασης που υποβάλλεται στη διοικητική αρχή.

2.6. Τα μελλοντικά κράτη μέλη και οι ειδικές περιπτώσεις

2.6.1. Η ΕΟΚΕ εκφράζει την έκπληξη της για το γεγονός ότι η πρόταση οδηγίας δεν αναφέρεται στις συνέπειες της εφαρμογής αυτής στα κράτη που είναι υποψήφια για ένταξη και η οποία πρόκειται να αρχίσει να ισχύει σε ορισμένους μήνες. Στην προοπτική της διεύρυνσης, η ΕΟΚΕ ζητεί από την Επιτροπή να υποβάλλει πριν το 2005 κατάλογο όλων των σηράγγων άνω των 500 μέτρων στα μελλοντικά κράτη και επίσης να προβλέψει χωρίς αναμονή την επέκταση του πεδίου εφαρμογής ούτως ώστε το 2025 όλες οι σήραγγες της διευρυμένης ΕΕ να ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις.

2.6.2. Η ΕΟΚΕ εκφράζει την ικανοποίησή της για το γεγονός ότι η Επιτροπή επισημαίνει στην αιτιολογική έκθεση ότι έλαβε υπόψη της τις μελέτες που πραγματοποιήθηκαν στην Ελβετία και ότι η χώρα αυτή από κοινού με την Νορβηγία θα κληθούν να συμμετάσχουν στις εργασίες της επιτροπής που συγκροτείται με το άρθρο 16 της οδηγίας. Η ΕΟΚΕ εκφράζει την ευχή μακροπρόθεσμα η Επιτροπή να προβεί σε εναρμόνιση των ελάχιστων απαιτήσεων ασφαλείας στις οδικές σήραγγες μεταξύ της ΕΕ, της Σουηδίας, και της Νορβηγίας.

3. Ειδικές παρατηρήσεις

3.1.

- Όσον αφορά τους στόχους (σημείο 2 της αιτιολογικής έκθεσης) η ΕΟΚΕ, κρίνει ότι οι κύριες αιτίες των ατυχημάτων προκύπτουν συχνά, επίσης, και από την φθορά του δικτύου, την παλαιότητά του, ή την ανεπαρκή συντήρηση
- Θα πρέπει να προστεθεί ότι τα μέτρα ασφαλείας, χάρη στον μηχανισμό συνεχούς παρακολούθησης, θα ανανεώνονται προκειμένου λαμβάνονται ταχύτατα υπόψη οι νέες τεχνικές και οι νέες συμπεριφορές. Παραδειγματικά μπορεί να υποθέσουμε ότι πολύ σύντομα η χρήση των νέων καυσίμων, όπως το υγραέριο, μπορεί να γενικευτεί. Εάν αυτό συμβεί η οδηγία πρέπει να το λάβει υπόψη ταχύτατα διότι έχει θεσπιστεί με την υπόθεση ατυχημάτων που προκαλούν πυρκαγιές που ενδεχομένως ακολουθούνται από έκρηξη. Με καύσιμα όπως το υγραέριο, αγνοούμε, ανάλογα με τη φύση του ατυχήματος, εάν η έκρηξη προηγήθηκε της πυρκαγιάς ή το αντίθετο πράγμα που από την άποψη της πρόληψης και της οργάνωσης των παρεμβάσεων προϋποθέτει την κατάρτιση διαφορετικών σεναρίων από αυτά που αντιμετωπίζονται σήμερα.
- Όσον αφορά το δεύτερο στόχο, η ΕΟΚΕ εκφράζει την ευχή να περιοριστούν όσο γίνεται περισσότερο όχι μόνο υλικές ζημιές αλλά και οι ανθρώπινες και οικονομικές συνέπειες.

3.2. Πεδίο εφαρμογής

Η ΕΟΚΕ ζητεί από την Επιτροπή να τροποποιήσει το κείμενο της προκειμένου να εισαχθεί η παραπάνω πρόταση για την επέκταση μακροπρόθεσμα της οδηγίας στις οδικές σήραγγες άνω των 500 μέτρων οι οποίες βρίσκονται εκτός των διευρωπαϊκών δικτύων. Το κόστος της συμμόρφωσης των σιράγγων αυτών με την οδηγία πριν το 2025 πρέπει να καλυφθεί κατά 50 % από το «ευρωπαϊκό ταμείο υποδομών μεταφορών» το οποίο αναφέρεται παραπάνω.

3.3. Υποδομή

Η ΕΟΚΕ προτείνει στην Επιτροπή να αναθεωρήσει την προσέγγισή της προτείνοντας ότι κάθε φορά που θα κατασκευάζεται μονή σήραγγα θα λαμβάνονται όλα τα μέτρα προκειμένου να διατηρηθεί η δυνατότητα κατασκευής μακροπρόθεσμα μιας δεύτερης μόνης σήραγγας προκειμένου να μετατραπεί η σήραγγα σε διπλής κατεύθυνσης.

3.4. Οχήματα

Είναι προτιμότερο να απαγορευτεί, μέχρι το 2010, η χρήση μη ασφαλισμένων δεξαμενών καυσίμων δεδομένου ότι οι ενδεικτικές τιμές επαγγελματικού πετρελαίου κίνησης θα έχουν εναρμονιστεί έως την ημερομηνία αυτή. Πράγματι η ΕΟΚΕ υπενθυμίζει ότι σε πρόσφατη οδηγία για την εναρμόνιση των ειδικών φόρων κατανάλωσης, η Επιτροπή καταδίκασε τις πρακτικές αθέμιτου ανταγωνισμού που επιτρέπουν σε ορισμένους μεταφορείς, χάρη σε δεξαμενές καυσίμων 1 500 λίτρων, να εφοδιάζονται με τιμές που δεν μπορεί να εξασφαλίσουν οι άλλοι μεταφορείς. Συνεπώς η ΕΟΚΕ ζητεί το μέτρο αυτό που προτείνει η Επιτροπή να είναι προσωρινό και να καταργηθούν οι εφεδρικές δεξαμενές καυσίμου.

3.5. Οδηγοί βαρέων φορτηγών άνω των 16 τόνων

Η ΕΟΚΕ καλεί την Επιτροπή να υπενθυμίσει στην οδηγία ότι τα κράτη μέλη οφείλουν να μεριμνήσουν για την κατάρτιση των οδηγών βαρέων φορτηγών. Ειδικότερα, η ΕΟΚΕ προτείνει, όσον αφορά τις απαιτήσεις ασφαλείας τις σήραγγες, όλοι οι οδηγοί βαρέων φορτηγών να παρακολουθούν ειδική κατάρτιση η οποία θα πιστοποιείται με μνεία στην άδεια οδήγησής τους. Ο μηχανισμός που θα τεθεί σε εφαρμογή οφείλει να λαμβάνει υπόψη τα εξής:

- την εξομοίωση του επιπέδου των ενεργών οδηγών στην ΕΕ·
- την κατάρτιση των νέων οδηγών στην ΕΕ·
- την ικανότητα των οδηγών που προέρχονται από τρίτες χώρες.

3.6. Παράρτημα I

3.6.1. Σημείο 1.5.2.: η ΕΟΚΕ κρίνει ότι θα ήταν ευκαιρία να διευκρινιστούν οι κανόνες που πρέπει να τηρούνται κατά τη διάρκεια των εργασιών τέτοιας ή παρόμοιας σημασίας στον γειτονικό χώρο μιας εν λειτουργία σήραγγας προκειμένου να διασφαλίζεται μονίμως η ασφάλεια των χρηστών.

3.6.2. Σημείο 1.10: η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι η ανάλυση των κινδύνων θα πρέπει να πραγματοποιείται συστηματικά κατ' εφαρμογή του άρθρου 13 της οδηγίας όποια και εάν είναι η φύση της σήραγγας και ότι δεν θα πρέπει να γίνεται ιδιαίτερη διάκριση μεταξύ υποποτάμιων ή υποθαλάσσιων σιράγγων.

3.6.3. Σημείο 1.11:

- Η ΕΟΚΕ κρίνει ότι θα πρέπει να διευκρινιστεί ότι ο φωτισμός θα πρέπει να λειτουργεί με ικανοποιητική διάρκεια (2 ώρες) σε περίπτωση ατυχήματος (ανάγκη αυτονομίας ή διπλής τροφοδότησης).

- Η ΕΟΚΕ κρίνει ότι για τις σήραγγες κλάσεως 1 είναι επιθυμητό να επιβληθεί οι παροχές νερού για πυροσβεστική υπηρεσία να τροφοδοτούνται από δίκτυο σε συνεχή πίεση.
- Η ΕΟΚΕ εκφράζει την ευχή να διευκρινιστούν η φύση και οι ικανότητες των πυροσβεστήρων που πρόκειται να εγκατασταθούν.
- Η ΕΟΚΕ υποδεικνύει να συμπληρωθεί ως εξής το εδάφιο 3 «... μετάδοση έκτακτων μηνυμάτων διαμέσου των δεκτών των οχημάτων τους».
- Στο εδάφιο 5: η ΕΟΚΕ υποδεικνύει την ακόλουθη διατύπωση:

«Ασφαλείς πηγές ενέργειας και τροφοδότηση των εξοπλισμών μέσω προστατευμένων καλωδίων υψηλής και χαμηλής τάσης (ηλεκτροδότησης, ραδιοφωνίας, τηλεφωνίας, κ.λπ.) που διασφαλίζουν την λειτουργία τουλάχιστον 2 ώρες σε περίπτωση ατυχημάτων... κ.λπ.»

3.6.4. Σημείο 2.2: Δεδομένης της σημασίας του αρμόδιου ασφαλείας, η ΕΟΚΕ ζητεί από την Επιτροπή να συμπεριλάβει στο ίδιο άρθρο της οδηγίας, το άρθρο 7, το σύνολο του περιεχομένου που σχετίζεται με τα καθήκοντά του λαμβάνοντας υπόψη τις προαναφερθείσες υποδείξεις της ΕΟΚΕ.

3.6.5. Σημείο 3.2: Η ΕΟΚΕ εκφράζει την ευχή να διευκρινίσει η Επιτροπή σε ποιες συνθήκες πραγματοποιείται ο έλεγχος αυτός. Η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι οι έλεγχοι πρέπει να γίνονται από την αστυνομία ή από το Τελωνείο και όχι από τον διαχειριστή που δεν διαθέτει την νόμιμη αρμοδιότητα. Η ΕΟΚΕ ζητεί την κατάργηση του άρθρου αυτού.

3.7. Παράρτημα II

3.7.1. Σημείο 2, παράγραφος 5: Η ΕΟΚΕ υποδεικνύει να τροποποιηθεί ως εξής το εδάφιο 4: «... η συντήρηση της σήραγγας όπως επίσης και των εργασιών στο εσωτερικό ή στο άμεσο γειτονικό χώρο της σήραγγας».

3.7.2. Η ΕΟΚΕ εκφράζει την ευχή η Επιτροπή να διευκρινίσει τις συνθήκες τις οποίες ο φάκελος της ασφάλειας θα πρέπει να ενημερώνεται και, επίσης, να καθορίσει τακτικά διαστήματα.

3.7.3. Τέλος η ΕΟΚΕ επανέρχεται άλλη μία φορά στο ρόλο του αρμόδιου ασφαλείας ζητώντας η εξουσία που διαθέτει να επιβάλλει περιοριστικά μέτρα εκμετάλλευσης ή σε περίπτωση ανάγκη να διατάξει στην απαγόρευση της πρόσβασης του κοινού στη σήραγγα δεν θα πρέπει να αναφέρθη διακριτικά στο τέλος του παραρτήματος II αλλά να συμπεριληφθεί στο άρθρο 7 της οδηγίας όπως αναφέρθηκε πιο πάνω.

3.8. Παράρτημα III

3.8.1. Σημείο 1 και 2.4: Στα δύο αυτά άρθρα είναι αντιφατικά όσον αφορά την εγκατάσταση των πυροσβεστήρων και των τηλεφώνων. Η ΕΟΚΕ κρίνει ότι θα πρέπει να διατηρηθεί ο δεύτερος των εξοπλισμών αφού προηγουμένως τοποθετηθεί καλύτερα στις εσοχές ασφαλείας.

3.8.2. Σημείο 2.4:

- Η περιγραφική επιγραφή που υποδεικνύει την κλάση της σήραγγας κατά την ΕΟΚΕ είναι ακατανόητη από τον χρήστη και δεν διαθέτει ικανοποιητικές πληροφορίες για να εξαχθεί το οποιοδήποτε όφελος. Εάν διατηρηθεί αυτή η επιγραφή θα απευθύνεται μόνο σ' αυτούς που τη γνωρίζουν ήδη.

- Τρεις επιγραφές παρουσιάζονται για να επισημάνουν την ύπαρξη χώρου στάθμευσης. Η ΕΟΚΕ παρατηρεί ότι οι επιγραφές αυτές είναι σαφώς λιγότερο ευανάγνωστες και κατανοησιμες από αυτή που περιλαμβάνεται δύο σελίδες πιο πέρα στο τέλος του εγγράφου. Πράγματι, υφίσταται κίνδυνος σύγχυσης λόγω της επικάλυψης μιας ασυνεχούς ευθείας με μια συνεχή ευθεία πράγμα που υποδεικνύει είτε το στένωμα του οδοστρώματος είτε παρέκκλιση αλλά όχι αναγκαστικά χώρο στάθμευσης.

3.8.3. Επιπλέον, στο σημείο 1.1 διευκρινίζεται ότι οι χώροι στάθμευσης είναι υποχρεωτικά εξοπλισμένοι με τηλέφωνο εκτάκτου ανάγκης και τουλάχιστον δύο πυροσβεστήρες. Υπό τις συνθήκες αυτές, μόνο η τρίτη επιγραφή που αναφέρει τους εξοπλισμούς αυτούς θα πρέπει να περιέχεται στο παράρτημα. Η διατήρηση των δύο άλλων αφήνει να εννοηθεί ότι διαθέτει κανείς τη δυνατότητα να μην συμμορφωθεί με την υποχρέωση αυτή.

4. Συμπεράσματα

Η ΕΟΚΕ επικροτεί την πρωτοβουλία της Επιτροπής για μια ταχεία εφαρμογή των ελαχίστων εναρμονισμένων απαιτήσεων ασφαλείας στις σήραγγες του διευρωπαϊκού δικτύου οδικών μεταφορών. Ωστόσο, φρονεί ότι η Επιτροπή προβλέπει λύση για την χρηματοδοτική ενίσχυση των έργων που απαιτούνται για τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις της οδηγίας.

Συνεπώς, η ΕΟΚΕ υποβάλλει ορισμένες προτάσεις.

4.1. Χρηματοδότηση των εργασιών που απαιτούνται για τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις

Η ΕΟΚΕ κρίνει ότι εάν αφεντί στα κράτη μέλη να ερωμιστούν τη χρηματοδότηση των εργασιών που απαιτούνται για τη συμμόρφωση στις ελάχιστες απαιτήσεις δεν είναι ούτε δικαιο ούτε ενθαρρυντική λύση δεδομένων των εθνικών δημοσιονομικών περιορισμών και της συγκέντρωσης των σηράγγων σε ορισμένες χώρες. Συνεπώς, η ΕΟΚΕ τονίζει την ανάγκη να διανοίξει μια καινοτόμος οδός για τη χρηματοδότηση των εξοπλισμών με τη δημιουργία «ευρωπαϊκού ταμείου υποδομών μεταφορών» οι πόροι του οποίου θα προέρχονται από την επιβολή φόρου ύψους ενός λεπτού ανά λίτρο σε όλα τα καύσιμα οχημάτων που καταναλώνονται στην ΕΕ (βλ. σημείο 2.4.7).

4.2. Πεδίο εφαρμογής της οδηγίας

Προκειμένου να διευκολυνθεί η εναρμόνιση των απαιτήσεων ασφαλείας και να ενθαρρυνθούν οι χρήστες να υιοθετήσουν μια ορθή συμπεριφορά, η ΕΟΚΕ ζητά το πεδίο εφαρμογής να επεκταθεί πριν το 2025 σε όλες τις οδικές σήραγγες άνω των 500 μέτρων και να διατεθεί σε τα ενδιαφερόμενα κράτη χρηματοδότηση 50 % προερχόμενη από το «ευρωπαϊκό ταμείο υποδομών μεταφορών» (βλ. σημείο 2.2).

4.3. Κατάργηση των παρεκκλίσεων

Λαμβανομένης υπόψη της δημιουργίας του «ευρωπαϊκού ταμείου υποδομών μεταφορών» το οποίο καθιστά δυνατή μια επιδότηση 50 % όλων των απαραίτητων εργασιών, η ΕΟΚΕ ζητά την κατάργηση όλων των δυνατοτήτων παρέκκλισης προκειμένου να αποτραπεί η κακή εφαρμογή των μέτρων ασφαλείας.

Βρυξέλλες, 18 Ιουνίου 2003.

4.4. Ειδική κατάρτιση των οδηγών βαρέων φορτηγών άνω των 16 τόνων

Η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι η τήρηση των ελαχίστων απαιτήσεων ασφαλείας απαιτεί κατάλληλη κατάρτιση όλων των χρηστών. Λαμβανομένου υπόψη του ενδεχόμενου σημαντικού κινδύνου που συνιστούν τα βαρέα οχήματα άνω των 16 τόνων, η ΕΟΚΕ κρίνει ότι είναι απαραίτητο οι οδηγοί βαρέων φορτηγών να παρακολουθούν ειδική κατάρτιση η οποία θα πιστοποιείται με ειδική μνεία στην άδεια οδήγησής τους (βλ. σημείο 3.5).

4.5. Αρμόδιος ασφαλείας

Επειδή ο αρμόδιος ασφαλείας βρίσκεται στην καρδιά του μηχανισμού, απαιτείται διασφάλιση της ανεξαρτησίας του έναντι του διαχειριστή της σήραγγας και πιστοποίηση των επαγγελματικών προσόντων του (βλ. σημείο 2.5.3).

Ο Πρόεδρος

Της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής
Επιτροπής

Roger BRIESCH