

I

(Ανακοινώσεις)

ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

ΚΟΙΝΗ ΘΕΣΗ (ΕΚ) αριθ. 53/2003

που καθορίστηκε από το Συμβούλιο στις 26 Ιουνίου 2003

για την έκδοση της οδηγίας 2003/.../ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της . . . ,
για την τροποποίηση της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου για την ανάπτυξη των κοινοτικών
σιδηροδρόμων

(2003/C 270 E/01)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ
ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως
το άρθρο 71 παράγραφος 1,

την πρόταση της Επιτροπής⁽¹⁾,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής⁽²⁾,

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών⁽³⁾,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της
Συνθήκης⁽⁴⁾,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η οδηγία 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 29ης Ιουλίου 1991, για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων⁽⁵⁾, προβλέπει ότι, στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που έχουν λάβει άδεια, παρέχονται δικαιώματα πρόσβασης στο διευρωπαϊκό δίκτυο σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών και, από το 2008 το αργότερο, σε ολόκληρο το σιδηροδρομικό δίκτυο για την εκτέλεση διεθνών υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών.
- (2) Η επέκταση αυτών των δικαιωμάτων πρόσβασης για τις διεθνείς υπηρεσίες σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών σε ολόκληρο το δίκτυο από την 1η Ιανουαρίου 2006, θα πρέπει να αυξήσει τα αναμενόμενα οφέλη όσον αφορά την αλλαγή του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών και την ανάπτυξη των διεθνών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών.
- (3) Η επέκταση αυτών των δικαιωμάτων πρόσβασης σε παντός τύπου υπηρεσία σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών από την 1η Ιανουαρίου 2008, σύμφωνα με την αρχή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών, θα βελτιώσει την αποτελεσματικό-

τητα των σιδηροδρομικών μεταφορών σε σύγκριση με τους άλλους τρόπους μεταφοράς. Θα διευκολύνει επίσης τις βιώσιμες μεταφορές μεταξύ και εντός των κρατών μελών, ενθαρρύνοντας τον ανταγωνισμό και παρέχοντας τη δυνατότητα εισροής νέων κεφαλαίων και δημιουργίας νέων επιχειρήσεων.

- (4) Η Επιτροπή θα πρέπει να εξετάσει τις εξελίξεις της κυκλοφορίας, της ασφάλειας, των συνθηκών εργασίας και της κατάστασης των επιχειρήσεων συνεπεία της εφαρμογής της πρώτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους και να υποβάλει, πριν από την 1η Ιανουαρίου 2007, έκθεση για τις εξελίξεις αυτές, συνοδευόμενη, ενδεχομένως, από νέες προτάσεις που θα εξασφαλίζουν τη βάση για τις καλύτερες δυνατές συνθήκες για τις οικονομίες των κρατών μελών, για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τους υπαλλήλους τους, καθώς και για τους χρήστες.
- (5) Οι υπηρεσίες σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών παρέχουν σημαντικές ευκαιρίες για τη δημιουργία νέων μεταφορικών υπηρεσιών και τη βελτίωση των ήδη υφισταμένων, σε εθνικό και σε ευρωπαϊκό επίπεδο.
- (6) Προκειμένου οι σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές να γίνουν πλήρως ανταγωνιστικές, απαιτείται όλο και περισσότερο η παροχή ολοκληρωμένων υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένων των μεταφορών μεταξύ και εντός των κρατών μελών.
- (7) Εφόσον η ασφάλεια των σιδηροδρόμων ρυθμίζεται από την οδηγία 2003/.../ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της . . . , για την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων⁽⁶⁾, ως μέρος ενός νέου συνεκτικού κοινοτικού ρυθμιστικού πλαισίου για τον σιδηροδρομικό τομέα, οι διατάξεις της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ που αφορούν την ασφάλεια θα πρέπει να καταργηθούν.
- (8) Επομένως, η οδηγία 91/440/ΕΟΚ θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,

ΕΞΕΛΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Η οδηγία 91/440/ΕΟΚ τροποποιείται ως εξής:

1. Στο άρθρο 7, η παράγραφος 2 διαγράφεται κατά την ημερομηνία έναρξης ισχύος της οδηγίας 2003/.../ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.

(1) ΕΕ C 291 E της 26.11.2002, σ. 1.

(2) ΕΕ C 61 της 14.3.2003, σ. 131.

(3) ΕΕ C 66 της 19.3.2003, σ. 5.

(4) Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 14ης Ιανουαρίου 2003 (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα), κοινή θέση του Συμβουλίου της 26ης Ιουνίου 2003 και απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της . . . (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα).

(5) ΕΕ L 237 της 24.8.1991, σ. 25· οδηγία όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 2001/12/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 75 της 15.3.2001, σ. 1).

(6) ΕΕ L . . .

2. Το άρθρο 10 τροποποιείται ως εξής:

α) Η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 2 παρέχεται, υπό δικαίους όρους, πρόσβαση στο διευρωπαϊκό δίκτυο σιδηροδρομικών υπηρεσιών μεταφοράς φορτίου, όπως ορίζεται στο άρθρο 10α και στο παράρτημα Ι και, το αργότερο έως την 1η Ιανουαρίου 2006, σε όλο το σιδηροδρομικό δίκτυο, με σκοπό την εκτέλεση υπηρεσιών διεθνών μεταφορών εμπορευμάτων.

Επιπροσθέτως, το αργότερο έως την 1η Ιανουαρίου 2008, στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 2 παρέχεται, υπό δικαίους όρους, πρόσβαση στην υποδομή όλων των κρατών μελών, με σκοπό την εκτέλεση παντός τύπου σιδηροδρομικών υπηρεσιών μεταφοράς εμπορευμάτων.»

β) Η παράγραφος 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«5. Κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση που έχει αναλάβει την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών συνάπτει τις αναγκαίες συμφωνίες, επί τη βάση του ιδιωτικού ή του δημοσίου δικαίου, με τους διαχειριστές υποδομής της χρησιμοποιούμενης σιδηροδρομικής υποδομής. Οι όροι που διέπουν αυτές τις συμφωνίες είναι αμερόληπτοι και διαφανείς, σύμφωνα με τις διατάξεις της οδηγίας 2001/14/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2001, σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής καθώς και με την πιστοποίηση ασφαλείας (*).

(*) ΕΕ L 75 της 15.3.2001, σ. 29· οδηγία όπως τροποποιήθηκε από την απόφαση 2002/844/EK της Επιτροπής (ΕΕ L 289 της 26.10.2002, σ. 30).»

γ) Η παράγραφος 6 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«6. Η σιδηροδρομική πρόσβαση και η παροχή υπηρεσιών στους τερματικούς σταθμούς και τους λιμένες που συνδέονται με σιδηροδρομικές δραστηριότητες που αναφέρονται στις παραγράφους 1, 2 και 3, και οι οποίες εξυπηρετούν, πραγματικά ή δυνητικά, περισσότερους από έναν τελικούς πελάτες, παρέχονται σε όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, κατά τρόπο αμερόληπτο και με διαφάνεια, και οι σχετικές αιτήσεις σιδηροδρομικών επιχειρήσεων μπορούν να υπάγονται σε περιορισμούς μόνον εάν υπάρχουν βιώσιμες σιδηροδρομικές εναλλακτικές λύσεις υπό τις συνθήκες της αγοράς.»

δ) Η παράγραφος 8 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«8. Μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2007, η Επιτροπή υποβάλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στην Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή, στην Επιτροπή των Περιφερειών και στο Συμβούλιο έκθεση για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας.

Η έκθεση αυτή περιλαμβάνει:

- εφαρμογή της παρούσας οδηγίας στα κράτη μέλη και αποτέλεσμα της λειτουργίας των διαφόρων ενεχομένων φορέων,
- ανάπτυξη της αγοράς, ιδιαίτερα εξέλιξη της διεθνούς κυκλοφορίας, δραστηριότητες και μερίδιο της αγοράς από όλους τους φορείς της, συμπεριλαμβανομένων των νεοεισερχομένων,
- επιπτώσεις επί του συνολικού τομέα των μεταφορών, ιδίως όσον αφορά την αλλαγή του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών,
- επιπτώσεις στο επίπεδο ασφαλείας σε κάθε κράτος μέλος,
- συνθήκες εργασίας στον εν λόγω τομέα, για κάθε κράτος μέλος.

Εφόσον χρειάζεται, η έκθεση αυτή συνοδεύεται από τις δέουσες προτάσεις ή συστάσεις για συνέχιση της κοινοτικής δράσης όσον αφορά την ανάπτυξη της σιδηροδρομικής αγοράς και του νομικού πλαισίου που τη διέπει.»

3. Στο άρθρο 10β, παράγραφος 4, το στοιχείο γ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«γ) την κατάσταση του ευρωπαϊκού δικτύου σιδηροδρομικών μεταφορών».

4. Το άρθρο 14 διαγράφεται.

Άρθρο 2

Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις προκειμένου να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2005, το αργότερο. Ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή σχετικά.

Οι διατάξεις αυτές, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, αναφέρονται στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από την αναφορά αυτή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος της αναφοράς αυτής καθορίζεται από τα κράτη μέλη.

Άρθρο 3

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την ημέρα της δημοσίευσής της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Άρθρο 4

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

...

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Ο Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ⁽¹⁾**I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

Έχοντας υπόψη το άρθρο 71 της συνθήκης ΕΚ —καθώς και το άρθρο 156 στην επιμέρους περίπτωση της νομοθετικής πρότασης για τη διαλειτουργικότητα— και στο πλαίσιο της διαδικασίας συναπόφασης σύμφωνα με το άρθρο 251 της συνθήκης ΕΚ, το Συμβούλιο υιοθέτησε τις κοινές θέσεις του για τις τέσσερις νομοθετικές προτάσεις της αποκαλούμενης «δεύτερης δέσμης για τους σιδηροδρόμους» ⁽²⁾ ⁽³⁾ στις 25 Ιουνίου 2003.

Κατά την υιοθέτηση των θέσεων του, το Συμβούλιο έλαβε υπόψη τις γνώμες που διατύπωσαν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο σε πρώτη ανάγνωση στις 14 Ιανουαρίου 2003 ⁽⁴⁾, η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή ⁽⁵⁾ και η Επιτροπή των Περιφερειών ⁽⁶⁾.

Ο γενικός στόχος της δέσμης νομοθετικών προτάσεων είναι η αναζωογόνηση του τομέα των σιδηροδρόμων στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Η αναζωογόνηση αυτή συμπίπτει βασικά με την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς για τον ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό τομέα, τόσο για τα τους παρόχους υπηρεσιών όσο και για τους κατασκευαστές. Μέσω της κατάργησης των οιονεί μονοπωλίων και της αύξησης του ανταγωνισμού, είναι δυνατό να επιτευχθούν εξοικονομήσεις κόστους λόγω οικονομικής κλίμακας, καθώς και περισσότερη καινοτομία — παράγοντες που αποτελούν προϋπόθεση για την ανάπτυξη σιδηροδρομικής βιομηχανίας παγκόσμιας εμβέλειας. Επιπλέον, η ανταγωνιστικότητα αυτού του τρόπου μεταφοράς έναντι των άλλων τρόπων μεταφοράς θα λάβει σημαντική ώθηση με τα προτεινόμενα μέτρα και θα συμβάλει έτσι στην πολύ αναγκαία επανεξισορρόπηση της κατανομής μεταξύ των τρόπων μεταφοράς —ιδίως στον τομέα των εμπορευματικών μεταφορών— πράγμα που θα έχει θετικές επιπτώσεις στη μείωση τόσο της συμφόρησης όσο και της ρύπανσης.

Στην προαναφερόμενη συνάρτηση, η δεύτερη δέσμη για τους σιδηροδρόμους αποσκοπεί στην επίτευξη της αναγκαίας προόδου στους τομείς της διαλειτουργικότητας, της ασφάλειας και της πρόσβασης στην αγορά (όσον αφορά τις εμπορευματικές μεταφορές). Επίσης, για να τελεσφορήσει το άκρως τεχνικό και σύνθετο έργο του σχεδιασμού των απαραίτητων μέσων —όπως οι τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ), οι κοινοί στόχοι ασφαλείας (ΚΣΑ), τα κοινά μέτρα ασφαλείας (ΚΜΑ)— προτείνεται η συγκρότηση ευρωπαϊκού επιτελείου εμπειρογνομώνων υπό τη μορφή ενός Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων, ο οποίος θα επιτελεί καθαρά συμβουλευτικό έργο. Οι εμπειρογνώμονες του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων θα συγκροτούν ένα επιτελείο εμπειρογνομώνων που θα συμβάλλει στην εκπόνηση περαιτέρω κοινοτικής νομοθεσίας. Θα πρέπει να παρέχουν ανεξάρτητες και ειδικευμένες εισηγήσεις και συμβουλές, με ευρωπαϊκή —και όχι εθνική— προοπτική.

II. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΚΟΙΝΗΣ ΘΕΣΗΣ**Εισαγωγή**

Λόγω των σαφών επιχειρησιακών τους διασυνδέσεων, η Επιτροπή υπέβαλε τις διάφορες νομοθετικές προτάσεις ως δέσμη, ζητώντας να εξετασθούν ως δέσμη. Το Συμβούλιο σεβάστηκε αυτή την «προσέγγιση δέσμης» και κατέληξε σε ενιαία συνολική συμφωνία για τη δέσμη αυτή, περιλαμβανομένων των τεσσάρων νομοθετικών προτάσεων που υπόκεινται στη διαδικασία συναπόφασης ⁽⁷⁾.

⁽¹⁾ Η παρούσα αιτιολογική έκθεση ισχύει για όλες τις κοινές θέσεις για τις τρεις οδηγίες και τον κανονισμό που περιλαμβάνονται στη «δεύτερη δέσμη για τους σιδηροδρόμους».

⁽²⁾ Η Επιτροπή υπέβαλε τις προτάσεις της στις 25 Ιανουαρίου 2002.
— Ασφάλεια: ΕΕ C 126 E της 28.5.2002, σ. 332.
— Διαλειτουργικότητα: ΕΕ C 126 E της 28.5.2002, σ. 312.
— Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων: ΕΕ C 126 E της 28.5.2002, σ. 323.
— Ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων: ΕΕ C 291 E της 26.11.2002, σ. 1.

⁽³⁾ Η δέσμη αυτή περιλαμβάνει επίσης τη «Σύσταση για απόφαση του Συμβουλίου με την οποία εξουσιοδοτείται η Επιτροπή να διαπραγματευθεί τους όρους προσχώρησης της Κοινότητας στη Σύμβαση σχετικά με τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (COTIF) της 9ης Μαΐου 1980, όπως τροποποιήθηκε από το πρωτόκολλο του Vilnius της 3ης Ιουνίου 1999» (έγγραφο 5726/02 TRANS 20).

⁽⁴⁾ Δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα.

⁽⁵⁾ ΕΕ C 61 της 14.3.2003, σ. 131.

⁽⁶⁾ ΕΕ C 66 της 19.3.2003, σ. 5.

⁽⁷⁾ Η εν λόγω πολιτική συμφωνία αφορά τη δέσμη ως σύνολο και συνεπώς περιλαμβάνει και την έκδοση της απόφασης του Συμβουλίου που μνημονεύεται στην υποσημείωση 3.

Το Συμβούλιο, με την υιοθέτηση της κοινής θέσης για τη δεύτερη δέσμη για τους σιδηροδρόμους, απέδειξε τη συνολική του επιθυμία και την αποφασιστικότητα του να υλοποιήσει αυτή την τόσο αναγκαία αναζωογόνηση του τομέα των σιδηροδρόμων στην Ευρωπαϊκή Ένωση, έτσι ώστε να ανακτήσει το δίκαιο μερίδιό του στην αγορά. Ωστόσο, ήταν επίσης σημαντικό να ληφθεί υπόψη η περιπλοκότητα του σιδηροδρομικού τομέα, λαμβανομένων υπόψη διαφόρων τεχνικών, οικονομικών, κοινωνικοοικονομικών και, σε ορισμένες περιπτώσεις, πολιτικών εκτιμήσεων.

Ειδικές παρατηρήσεις σχετικά με τα επιμέρους σχέδια οδηγιών και το σχέδιο κανονισμού

α) Οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων, η οποία τροποποιεί τη 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

Οι τυχόν προσπάθειες για ένα πιο αποτελεσματικό κοινοτικό σιδηροδρομικό σύστημα δεν θα πρέπει να αποβούν σε βάρος των υφιστάμενων υψηλών επιπέδων ασφάλειας στο σύστημα αυτό. Πράγματι, η τυχόν εναρμονισμένη προσέγγιση θα πρέπει όχι μόνο να διατηρεί αυτά τα επίπεδα ασφάλειας αλλά να επιδιώκει τη βελτίωσή τους οποτεδήποτε αυτό είναι δυνατό και εφικτό, με παράλληλο σεβασμό των αρχών στις οποίες στηρίζεται η λειτουργία της εσωτερικής αγοράς. Με αυτά κατά νουν, το Συμβούλιο προέβη σε μια εξαιρετικά προσεκτική εξέταση όλων των σχετικών διατάξεων της εν λόγω οδηγίας.

Για λόγους σαφήνειας, ένα χωριστό άρθρο αφιερώνεται τώρα στους κοινούς στόχους ασφάλειας (ΚΣΑ) (άρθρο 7) και στην κοινή μεθοδολογία ασφάλειας (ΚΜΑ) (άρθρο 6). Επίσης, προβλέπεται πλέον η πιο βαθμιαία εισαγωγή τους. Έτσι, προκειμένου να αναπτυχθεί μια πρώτη και μια δεύτερη δέσμη ΚΣΑ και ΚΜΑ, προβλέπονται πλέον συγκεκριμένες προθεσμίες και περαιτέρω λεπτομέρειες ως προς το περιεχόμενό τους.

Το Συμβούλιο συμφωνεί ότι η θέσπιση ενός κοινού ρυθμιστικού πλαισίου δεν θα πρέπει να εμποδίσει τα κράτη μέλη από το να επιδιώκουν περαιτέρω βελτιώσεις των επιπέδων ασφάλειας —πέραν εκείνων που απορρέουν από τα κοινά πρότυπα— των σιδηροδρομικών τους συστημάτων. Ταυτόχρονα, δεν θα πρέπει να τεθεί σε κίνδυνο η ορθή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς. Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω, η κοινή θέση του Συμβουλίου (άρθρο 8 παράγραφος 4) προβλέπει ότι τα κράτη μέλη δύναται, μετά τη θέσπιση ΚΣΑ, να καθιερώσουν νέους εθνικούς κανόνες ασφαλείας οι οποίος απαιτούν υψηλότερα επίπεδα ασφαλείας από αυτά που ορίζει ο ΚΣΑ. Ωστόσο, πριν από τη θέσπιση τέτοιων αυστηρότερων κανόνων, θα πρέπει να διενεργούνται διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη και να υποβάλλονται πληροφορίες στην Επιτροπή. Σε περιπτώσεις που οι νέοι αυτοί κανόνες αυτός ενδέχεται να επηρεάσουν την εκμετάλλευση σιδηροδρομικών επιχειρήσεων άλλων κρατών μελών στην επικράτειά του οικείου κράτους μέλους, τότε ισχύει ειδική διαδικασία κοινοποίησης στην Επιτροπή (άρθρο 8 παράγραφος 5).

Επίσης, η κοινή θέση του Συμβουλίου περιλαμβάνει ένα νέο άρθρο σχετικά με την έγκριση ασφάλειας των διαχειριστών υποδομής (άρθρο 11). Όσον αφορά το άρθρο 13, οι διατάξεις για την πρόσβαση στις εγκαταστάσεις κατάρτισης ενισχύθηκαν ενώ ταυτόχρονα οι βασικές απαιτήσεις που πρέπει να πληρούνται από το σιδηροδρομικό προσωπικό διαγράφηκαν, δεδομένου ότι σύντομα θα περιληφθούν σε τεχνικές προδιαγραφές για τη διαλειτουργικότητα (ΤΠΔ). Όσον αφορά την εναρμόνιση των πιστοποιητικών ασφαλείας (άρθρο 15), κρίθηκε ότι το ενδιάμεσο στάδιο με μη δεσμευτικές κατευθυντήριες γραμμές δεν ήταν αναγκαίο.

Ενσωματώθηκαν πολλές άλλες αλλαγές τεχνικής φύσης, μεταξύ των οποίων εκείνες που αφορούν τα καθήκοντα της αρχής της αρμόδιας για την ασφάλεια (άρθρο 16), καθώς και αρκετές αλλαγές στα τεχνικά παραρτήματα.

Το Συμβούλιο ήταν σε θέση να αποδεχθεί τις τροπολογίες 4 και 61, και σε κάποιο βαθμό την ουσία των τροπολογιών 12, 16, 37, 56, 57 και 59.

β) Οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 96/48/EK του Συμβουλίου σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας και της οδηγίας 2001/16/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος

Η κοινή θέση του Συμβουλίου διατηρεί την αρχή της εφαρμογής των διατάξεων της οδηγίας σε ολόκληρο το σιδηροδρομικό δίκτυο στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Ωστόσο, λόγω ορισμένων χρηματοπιστωτικών και οικονομικών εκτιμήσεων, προβλέπει την πιο βαθμιαία εισαγωγή των τεχνικών προδιαγραφών για τη διαλειτουργικότητα (ΤΠΔ) σε σχέση με την πρόταση της Επιτροπής. Μια πρώτη δέσμη νέων ΤΠΔ ή/και τροποποιήσεων των ΤΠΔ θα πρέπει πλέον να καταρτισθεί έως την 1η Ιανουαρίου 2009 (άρθρο 2 παράγραφος 2): επίσης, προσδιορίστηκε πλέον το αντικείμενο της πρώτης δέσμης των νέων ΤΠΔ (άρθρο 2 παράγραφος 15). Για την εφαρμογή συγκεκριμένης ΤΠΔ προστέθηκαν στο παράρτημα III περαιτέρω κατηγορίες γραμμών και τροχαίου υλικού. Τούτο θα επιτρέψει την εφαρμογή της συγκεκριμένης ΤΠΔ κατά το πλέον αποτελεσματικό από άποψη κόστους τρόπο. Τα άρθρα 1 παράγραφος 6 και 2 παράγραφος 2 διευρύνουν τις δυνατότητες εξαιρέσεων από την εφαρμογή των διατάξεων μιας ΤΠΔ.

Περαιτέρω αλλαγές που περιλαμβάνονται στην κοινή θέση του Συμβουλίου σε σχέση με την πρόταση της Επιτροπής αφορούν μεγάλο αριθμό ήσσονος σημασίας τεχνικών θεμάτων, περιλαμβανομένων εκείνων που αφορούν τα παραρτήματα.

Το Συμβούλιο αποδέχθηκε την τροπολογία 8 και πιστεύει ότι κατ' ουσίαν η κοινή θέση του περιλαμβάνει διατυπώσεις που αντιστοιχούν στις τροπολογίες 6, 13 και 15.

γ) Κανονισμός του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη σύσταση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων

Το Συμβούλιο αναγνωρίζει ότι ένας Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων μπορεί να έχει μια πολύ χρήσιμη συμβολή στη νομοθετική διαδικασία και άλλες πτυχές που αφορούν την αναζωογόνηση των Ευρωπαϊκών σιδηροδρόμων. Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω, οι αλλαγές που έγιναν στην κοινή θέση του Συμβουλίου δεν μεταβάλλουν σημαντικά την ουσία της πρότασης της Επιτροπής. Οι αλλαγές αυτές αφορούν τα καθήκοντα και τις ευθύνες του Οργανισμού, τη διαβούλευση με άλλα ενδιαφερόμενα μέρη, τη σύνθεση των ομάδων εργασίας και του διοικητικού συμβουλίου, καθώς και τις γλώσσες εργασίας. Σε αρκετές περιπτώσεις, το Συμβούλιο επέλεξε να βασιστεί σε παρόμοιες διατάξεις των κανονισμών για τη δημιουργία άλλων κοινοτικών φορέων, όπως ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA) και ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA).

Η κοινή θέση του Συμβουλίου συμπίπτει, ως προς πολλές πτυχές, εν μέρει ή ως προς την ουσία, με τροπολογίες που εγκρίθηκαν από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο σε πρώτη ανάγνωση, όπως οι τροπολογίες 9, 22, 32, 36. Όσον αφορά τις τροπολογίες 2, 5, 14 και 35, οι οποίες αφορούν τη σύνθεση των ομάδων εργασίας και του διοικητικού συμβουλίου, η κοινή θέση του Συμβουλίου προβλέπει ότι οι ομάδες εργασίας αποτελούνται πλέον από αντιπροσώπους τόσο του τομέα του σιδηροδρόμων όσο και των ενδιαφερομένων χρηστών (άρθρο 3): παρομοίως, μετεβλήθη και η σύνθεση του διοικητικού συμβουλίου, με την προσθήκη ενός αντιπροσώπου από κάθε κράτος μέλος (άρθρο 26).

Όσον αφορά τις επισκέψεις εκπροσώπων του Οργανισμού στα κράτη μέλη, το Συμβούλιο κρίνει ότι το άρθρο 33 της κοινής θέσης του αντιστοιχεί σε μεγάλο βαθμό στην τροπολογία 37 του Κοινοβουλίου.

Όσον αφορά το θέμα των γλωσσικών ρυθμίσεων για τον Οργανισμό, το άρθρο 35 της κοινής θέσης προβλέπει πλέον ότι οι ρυθμίσεις αυτές αποφασίζονται από το διοικητικό συμβούλιο. Το Συμβούλιο έκρινε ότι το όργανο αυτό θα είναι το πλέον κατάλληλο για να λάβει την απόφαση αυτή, σταθμίζοντας όλους τους σχετικούς παράγοντες, όπως το κόστος και η αποτελεσματικότητα. Συνεπώς, το Συμβούλιο δεν μπόρεσε να αποδεχθεί την τροπολογία 38, η οποία κατά την άποψη του θα επιβαρύνει υπερβολικά στη λειτουργία του Οργανισμού και θα αντιστρατεύεται τους δημοσιονομικούς περιορισμούς που επιβάλλονται στον κοινοτικό προϋπολογισμό εν γένει, λαμβανομένης επίσης υπόψη της προσχώρησης νέων κρατών μελών στην Ένωση από την 1η Μαΐου 2004.

δ) Οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων

Στα πλαίσια της συνολικής συμφωνίας για την κοινή θέση του Συμβουλίου, το πεδίο εφαρμογής και το χρονοδιάγραμμα της πρόσβασης στην αγορά αποτέλεσαν φυσιολογικά σημαντικότερα στοιχεία της συνολικής πολιτικής συμβιβαστικής λύσης που επιτεύχθηκε από το Συμβούλιο. Συνεπώς, το Συμβούλιο δεν μπόρεσε να αποδεχθεί τις τροπολογίες 2 και 4, οι οποίες αποσκοπούν στο να διευρύνουν σημαντικά το πεδίο εφαρμογής της εν λόγω οδηγίας με την ενσωμάτωση της σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών.

Οι διατάξεις σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά που περιλαμβάνονται στην κοινή θέση του Συμβουλίου μπορούν να συνοψισθούν ως εξής:

- στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις παρέχεται, υπό δίκαιους όρους και το αργότερο έως την 1η Ιανουαρίου 2006, πρόσβαση σε όλο το σιδηροδρομικό δίκτυο, με σκοπό την εκτέλεση υπηρεσιών διεθνών μεταφορών εμπορευμάτων,
- το αργότερο έως την 1η Ιανουαρίου 2008, στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις παρέχεται, υπό δίκαιους όρους, πρόσβαση στην υποδομή όλων των κρατών μελών, με σκοπό την εκτέλεση παντός τύπου σιδηροδρομικών υπηρεσιών μεταφοράς εμπορευμάτων.

Επίσης, μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2007, η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση για την εφαρμογή της οδηγίας για την πρόσβαση στην αγορά. Επιπλέον, πρέπει να σημειωθεί εν προκειμένω ότι η Επιτροπή υπέβαλε δήλωση με την οποία γνωστοποιεί την πρόθεσή της να υποβάλει έως το τέλος του 2003 στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο πρόταση σχετικά με τη θέσπιση ευρωπαϊκής άδειας οδήγησης για τους οδηγούς τρένων.

Όσον αφορά τις προαναφερόμενες διατάξεις σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά, καθώς και σχετικά με την ημερομηνία έναρξης ισχύος, το Συμβούλιο, για λόγους σαφήνειας, αναφέρθηκε σε συγκεκριμένες ημερομηνίες, αντί να εξαρτήσει την εν λόγω ημερομηνία από την ημερομηνία δημοσίευσης στην Επίσημη Εφημερίδα, όπως είχε προταθεί αρχικά: συνεπώς, αποδέχθηκε την τροπολογία 11. Το Συμβούλιο θεωρεί ότι η παρουσίαση αυτή αποτελεί ένα σαφές μήνυμα προς όλους τους εμπλεκόμενους φορείς. Επιπλέον, το Συμβούλιο συμφώνησε επί της ουσίας των τροπολογιών 1, 5, 7 και 9, οι οποίες επιδιώκουν την διατήρηση των παραπομπών στο διευρωπαϊκό δίκτυο σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών (ΔΕΔΣΕΜ). Πράγματι, οι τροπολογίες 7 και 9 έγιναν δεκτές κατά γράμμα, ενώ οι άλλες τροπολογίες ελήφθησαν υπόψη σε μεγάλο βαθμό (βλέπε άρθρο 1 παράγραφος 2).