



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 3.3.2004
COM(2004) 140 τελικό

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Συνέχιση της ολοκλήρωσης του ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος: η τρίτη δέσμη μέτρων για τις σιδηροδρομικές μεταφορές

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

| | | |
|------|--|----|
| 1. | Προς έναν ολοκληρωμένο σιδηροδρομικό ευρωπαϊκό χώρο: ενδιάμεση έκθεση | 3 |
| 1.1. | Η «δεύτερη δέσμη μέτρων για τις σιδηροδρομικές μεταφορές» και η ανάγκη αντιμετώπισης του ζητήματος της εκπαίδευσης των μηχανοδηγών | 3 |
| 1.2. | Η πορεία του χρονοδιαγράμματος για την ολοκλήρωση του ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου | 6 |
| 2. | Ο ανθρώπινος παράγοντας στη διαλειτουργικότητα: μία κοινή προσέγγιση για την εκπαίδευση των οδηγών | 8 |
| 2.1. | Το επάγγελμα του οδηγού: ειδικές δεξιότητες σ'ένα διαρκώς μεταβαλλόμενο περιβάλλον | 8 |
| 2.2. | Η πιστοποίηση πρέπει να στηρίζεται σε απλές αρχές..... | 8 |
| 3. | Εγγύηση των δικαιωμάτων των επιβατών, προκειμένου να ενισχυθεί η προσέλκυση κοινού στους σιδηροδρόμους..... | 9 |
| 3.1. | Ένα ανεπαρκές διεθνές πλαίσιο | 9 |
| 3.2. | Εγγύηση των ελάχιστων δικαιωμάτων για τη διευκόλυνση των διαβημάτων του ταξιδιώτη..... | 9 |
| 4. | Νέες πρωτοβουλίες για τις υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών | 10 |
| 4.1. | Αγορές σε αντιφατική κατάσταση | 10 |
| 4.2. | Η συμβολή του ελεγχόμενου ανταγωνισμού σε ορισμένα τμήματα..... | 11 |
| 5. | Προαγωγή μιας υψηλής ποιότητας στον τομέα των εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών..... | 12 |
| 5.1. | Άνισες επιδόσεις, πελάτες σε αναμονή..... | 12 |
| 5.2. | Μέσα προτεινόμενα στους φορείς προκειμένου να τους υποβοηθήσουν στις προσπάθειές τους για βελτίωση της ποιότητας..... | 12 |
| | Παράρτημα: Κατάσταση ενσωμάτωσης των οδηγιών των σχετικών με τον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών | 14 |

1. ΠΡΟΣ ΕΝΑΝ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΧΩΡΟ: ΕΝΔΙΑΜΕΣΗ ΕΚΘΕΣΗ

Υπό το πρίσμα των μεταρρυθμιστικών στόχων που ορίζονται στην Λευκή Βίβλο «Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών»¹, προωθείται η δημιουργία του νέου ευρωπαϊκού ρυθμιστικού πλαισίου για τις σιδηροδρομικές μεταφορές. Οι εν λόγω στόχοι τοποθετούν την αναζωογόνηση του σιδηροδρομικού τομέα στον πυρήνα της στρατηγικής της αιεφόρου κινητικότητας και αποβλέπουν, προς το σκοπό αυτό, στη βελτίωση της ελκυστικότητας και ανταγωνιστικότητας των περισσότερο φιλικών προς το περιβάλλον τρόπων μεταφοράς. Οι εν λόγω στόχοι αποβλέπουν επίσης στην τοποθέτηση του πελάτη, και δη του επιβάτη, στο κέντρο ενός συστήματος μεταφορών υψηλού επιπέδου.

Οι οδηγίες 2001/12/ΕΚ, 2001/13/ΕΚ και 2001/14/ΕΚ («πρώτη δέσμη μέτρων για τις σιδηροδρομικές μεταφορές») ενσωματώθηκαν, μέχρι στιγμής, στην οικεία νομοθεσία των μισών, περίπου, κρατών μελών, ενώ η καθορισμένη ημερομηνία μεταφοράς ήταν η 15η Μαρτίου 2003 (πρβλ. πίνακα εν παραρτήματι). Η Επιτροπή προσέφυγε, επί παραλείψει, στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο κατά των κρατών μελών που δεν έχουν ακόμη κοινοποιήσει μέτρα ενσωμάτωσης. Επίσης, οι οδηγίες αυτές ελήφθησαν υπόψη από τα νέα κράτη μέλη στο πλαίσιο του κοινοτικού κεκτημένου. Συνολικά, η Επιτροπή ελπίζει ότι οι εν λόγω οδηγίες θα εφαρμοστούν ουσιαστικά στο σύνολο της διευρυμένης Ευρωπαϊκής Ένωσης το 2004. Το πεδίο εφαρμογής των εν λόγω οδηγιών είναι βασικής σημασίας για την μεταρρύθμιση του ευρωπαϊκού τομέα σιδηροδρομικών μεταφορών, δεδομένου ότι εκθέτουν τις διεθνείς εμπορευματικές σιδηροδρομικές μεταφορές στον ανταγωνισμό, θεσπίζουν ένα ακριβές και διαφανές πλαίσιο για την κατανομή της χωρητικότητας των υποδομών και την χρέωση της χρήσης των υποδομών, και απαιτούν την σύσταση ελεγκτικού οργανισμού σε κάθε κράτος μέλος.

Η ολοκλήρωση των σιδηροδρομικών συστημάτων στηρίζεται, επίσης, στην σύγκλιση των τεχνικών προδιαγραφών, προκειμένου να εξασφαλιστεί η διαλειτουργικότητα των υλικών και των εξοπλισμών. Βάσει της οδηγίας 96/48/ΕΚ, θεσπίστηκε, το 2002, σειρά υποχρεωτικών προδιαγραφών για τα σιδηροδρομικά συστήματα υψηλών ταχυτήτων. Το ζητούμενο εν προκειμένω είναι η συνέχιση των εργασιών για το υπόλοιπο σιδηροδρομικό σύστημα: η οδηγία 2001/16/ΕΚ για τη διαλειτουργικότητα του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος προβλέπει την κατά προτεραιότητα αντιμετώπιση των σημαντικών στοιχείων εις ό,τι αφορά τις διεθνείς εμπορευματικές σιδηροδρομικές μεταφορές, ενώ μία αρχική σειρά προδιαγραφών πρέπει να καταρτιστεί μέχρι τις 20 Απριλίου 2004. Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι η οδηγία 2001/16/ΕΚ όφειλε να έχει μεταφερθεί από όλα τα κράτη μέλη το αργότερο μέχρι τις 20 Απριλίου 2003, και ότι, μέχρι στιγμής, 8 κράτη μέλη δεν έχουν ακόμη κοινοποιήσει μέτρα ενσωμάτωσης.

1.1. Η «δεύτερη δέσμη μέτρων για τις σιδηροδρομικές μεταφορές» και η ανάγκη αντιμετώπισης του ζητήματος της εκπαίδευσης των μηχανοδηγών

Συμπληρώνοντας το πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή υπέβαλε, στις 23 Ιανουαρίου 2002, σειρά προτάσεων («δεύτερη δέσμη μέτρων για τις σιδηροδρομικές μεταφορές») συνοδευόμενες από

¹ COM(2001)370 της 12.09.2001

ανακοίνωση² με τίτλο «Για έναν ολοκληρωμένο ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό χώρο». Οι προτάσεις αυτές περιελάμβαναν:

- Πρόταση **οδηγίας για την σιδηροδρομική ασφάλεια**³ η οποία αφορά τον ορισμό των βασικών στοιχείων των συστημάτων ασφαλείας για τον διαχειριστή υποδομών και για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Το ζητούμενο είναι η ανάπτυξη μιας κοινής προσέγγισης εις ό,τι αφορά την ασφάλεια και η θέσπιση κοινού συστήματος όσον αφορά την χορήγηση, το περιεχόμενο και την ισχύ των πιστοποιητικών ασφαλείας. Τέλος, όπως και στους άλλους τομείς, η θέσπιση της αρχής της ανεξαρτησίας των τεχνικών ερευνών σε περίπτωση ατυχημάτων.
- Την **τροποποίηση των σχετικών με την διαλειτουργικότητα οδηγιών 96/48/EK και 2001/16/EK**⁴ με στόχο, κυρίως, την σταδιακή επέκταση του πεδίου εφαρμογής της διαλειτουργικότητας στο σύνολο του σιδηροδρομικού δικτύου.
- Πρόταση **κανονισμού για την σύσταση ευρωπαϊκού οργανισμού σιδηροδρόμων**⁵, παρέχοντας τεχνική στήριξη στις εργασίες διαλειτουργικότητας και στην ασφάλεια. Τα εν λόγω πεδία εφαρμογής θα ήταν, αφενός, η ανάπτυξη κοινών προτύπων ασφαλείας και η ανάπτυξη και διαχείριση συστήματος ελέγχου των επιδόσεων ασφαλείας και αφετέρου, η μακροπρόθεσμη διαχείριση του συστήματος θέσπισης, καταγραφής (σε μητρώα) και ελέγχου των τεχνικών προδιαγραφών διαλειτουργικότητας.
- Πρόταση **τροποποίησης της οδηγίας 91/440**⁶ για την επέκταση των δικαιωμάτων πρόσβασης στην υποδομή των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στο εσωτερικό κράτους μέλους και για την επιτάχυνση της απελευθέρωσης της αγοράς.

Οι προτάσεις αυτές υποστηρίχθηκαν σθεναρά από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, και η εξέτασή τους έχει σχεδόν ολοκληρωθεί. Τα κείμενα της «δεύτερης δέσμης μέτρων για τις σιδηροδρομικές μεταφορές» αναμένεται να έχουν εγκριθεί εντός του πρώτου τριμήνου 2004.

Κατά την εξέταση των εν λόγω κειμένων, εις ό,τι δε αφορά, ειδικότερα, την οδηγία για την σιδηροδρομική ασφάλεια και το σχέδιο σύστασης οργανισμού, δόθηκε ιδιαίτερη προσοχή στα ζητήματα τα σχετικά με την εκπαίδευση των μηχανοδηγών και του επιβαίνοντος προσωπικού. Ενώ το αρχικό σχέδιο οδηγίας για την ασφάλεια περιελάμβανε μία πρώτη προσέγγιση του ζητήματος, θεωρήθηκε ότι η κοινοτική νομοθεσία έπρεπε να το πραγματευθεί με τρόπο πολύ πιο συγκεκριμένο. Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο η Επιτροπή δεσμεύθηκε, κατά το Συμβούλιο Μεταφορές, της 28ης Μαρτίου 2003, να συνοδεύσει την "δεύτερη δέσμη μέτρων για τις σιδηροδρομικές μεταφορές" με ειδική πρόταση για τις άδειες μηχανοδηγού. Από πλευράς του, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο υπογράμμιζε, ήδη από την αρχή της εξέτασης των διατάξεων, τη ζωτική σημασία που απέδιδε στα ζητήματα εκπαίδευσης και υπενθύμιζε, στις τροπολογίες του κατά τη δεύτερη ανάγνωση, ότι «η ανάπτυξη ενός ασφαλούς κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος απαιτεί την καθιέρωση εναρμονισμένων όρων για την

² COM(2002)18 της 23.01.2002

³ COM(2002)22 της 23.01.2002

⁴ COM(2002)21 της 23.01.2002

⁵ COM(2002)23 της 23.01.2002

⁶ COM(2002)21 της 23.01.2002

χορήγηση αδειών οδήγησης σε οδηγούς τρένων και εις ό,τι αφορά το λοιπό προσωπικό που είναι επιφορτισμένο με βασικά καθήκοντα ασφαλείας»⁷.

Κατόπιν τούτου, η Επιτροπή δρομολόγησε πάραυτα την κατάρτιση και σύνταξη πρότασης οδηγίας σχετικής με τις άδειες των μηχανοδηγών, στηριζόμενη σε διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη, ιδιαίτερα δε με τις εθνικές αρχές ασφαλείας, τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τους εκπροσώπους του προσωπικού. Έλαβε δε, επίσης, υπόψη τις εν προκειμένω δραστηριότητες των κοινωνικών εταίρων.

Κατά συνέπεια, η Επιτροπή είναι σήμερα εις θέση, με την παρούσα ανακοίνωση, να καταθέσει πλήρη πρόταση για την πιστοποίηση των μηχανοδηγών και των συρμών μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων στην Κοινότητα.

⁷ Τροποποίηση 50 – Νομοθετικό ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου επί της κοινής θέσεως που εξέδωσε το Συμβούλιο ενόψει της εγκρίσεως της οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων [A5-0325/2003](#) της 22.10.2003

1.2. Η πορεία του χρονοδιαγράμματος για την ολοκλήρωση του ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου

Στην εισαγωγική ανακοίνωσή της στη δεύτερη δέσμη μέτρων για τις σιδηροδρομικές μεταφορές⁸, η Επιτροπή παρουσίασε χρονοδιάγραμμα υλοποίησης των δράσεων που καθορίζονται στη Λευκή Βίβλο για την φάση που θα ακολουθούσε την "δεύτερη δέσμη μέτρων για τις σιδηροδρομικές μεταφορές". Ακολουθεί το χρονοδιάγραμμα με τα ληφθέντα ή προταθέντα μέτρα.

| Δράσεις και χρονοδιάγραμμα στην ανακοίνωση «Για έναν ολοκληρωμένο ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό χώρο» της 23 ^{ης} Ιανουαρίου 2002 | | Υλοποίηση |
|---|---------------------------|--|
| <p><u>Δράση αριθ. 1</u></p> <p>Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προτίθεται να προτείνει νομοθετικά μέτρα και συμπληρωματικές εθελοντικές δράσεις για την σύσταση πλήρους συστήματος κινήτρων για τη βελτίωση της ποιότητας</p> | <p><u>2002</u></p> | <p><i>Εν παραρτήματι, πρόταση ποιότητας των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών</i></p> |
| <p><u>Δράση αριθ. 2</u></p> <p>Επέκταση του πεδίου εφαρμογής της έννοιας του «ωπονηφίου» (οδηγία 2001/14/EK) προκειμένου να καταστεί δυνατό σε μεγαλύτερο αριθμό φορέων να δεσμεύουν χωρητικότητα στην σιδηροδρομική υποδομή.</p> | <p><u>2003 / 2005</u></p> | <p><i>Εξετάστηκε αλλά δεν εγκρίθηκε στο πλαίσιο της δεύτερης δέσμης μέτρων για τις σιδηροδρομικές μεταφορές</i></p> |
| <p><u>Δράση αριθ. 3</u></p> <p>Τροποποίηση της οδηγίας 2001/14/EK με στόχο την επέκταση της αρμοδιότητας των ελεγκτικών αρχών που προβλέπονται στο άρθρο 30, στις υπηρεσίες που παρέχονται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, προκειμένου να εξασφαλισθεί ισότιμη πρόσβαση στις εν λόγω υπηρεσίες.</p> | | <p><i>Δεν έχει ακόμη υλοποιηθεί, ενώ είναι αναγκαίος ένας πρώτος απολογισμός της δραστηριότητας των εν λόγω ελεγκτικών αρχών</i></p> |
| <p><u>Δράση αριθ. 4</u></p> <p>Θέσπιση σχεδίου για την ανάπτυξη Ευρωπαϊκού Συστήματος Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας (ERTMS).</p> | <p><u>2002</u></p> | <p><i>Πρόταση που προβλέπεται για το 2004</i></p> |
| <p><u>Δράση αριθ. 5</u></p> <p>Η Επιτροπή προτίθεται να υποβάλει πρόταση για τον καθορισμό των όρων υπό τους οποίους όλες οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις δύνανται να επωφεληθούν των απλουστεύσεων του κοινοτικού διαμετακομιστικού καθεστώτος στο πλαίσιο της αναθεώρησης των διαδικασιών σιδηροδρομικής διαμετακόμισης.</p> | <p><u>2002</u></p> | <p><i>Πρόταση που προβλέπεται για το 2004</i></p> |

⁸

COM(2002)18 της 23.01.2002

| | | |
|--|--------------------|---|
| <u>Δράση αριθ. 6</u> Η Επιτροπή θα προτείνει μέτρα για τον περιορισμό του θορύβου των νέων βαγονιών εμπορευμάτων. | <u>2003 / 2005</u> | Καταρτίζεται τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας |
| <u>Δράση αριθ. 7</u> Η Επιτροπή θα προτείνει μέτρα για τον περιορισμό των νέων σιδηροδρομικών μηχανών ντήζελ. | <u>2003 / 2005</u> | Εκδοθείσα οδηγία⁹ |
| <u>Δράση αριθ. 8</u> Η Επιτροπή θα εγκαινιάσει διάλογο με τη βιομηχανία για την θέσπιση εθελοντικών μέτρων περιορισμού του θορύβου και των εκπομπών του υφιστάμενου τροχαίου υλικού. | | Εκπονούμενη μελέτη |
| <u>Δράση αριθ. 9</u> Η Επιτροπή θα προτείνει την σταδιακή απελευθέρωση της διεθνούς αγοράς μεταφοράς επιβατών. | | Πρόταση εν παραρτήματι |
| <u>Δράση αριθ. 10</u> Η Επιτροπή θα προτείνει την ενεργό προαγωγή των υφιστάμενων δικαιωμάτων των επιβατών στις δημόσιες μεταφορές και θα προτείνει κανονισμό για την ενίσχυση των εν λόγω δικαιωμάτων. | <u>2002</u> | Πρόταση εν παραρτήματι |

Προτείνεται λοιπόν σήμερα η προώθηση της υλοποίησης των δράσεων που εξαγγέλλονται σε τέσσερις νέες προτάσεις:

- Πρόταση οδηγίας για την πιστοποίηση των οδηγών μηχανών και συρμών μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων στην Κοινότητα,
- Πρόταση κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών στις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές,
- Πρόταση οδηγίας για την απελευθέρωση της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών,
- Πρόταση κανονισμού για την ποιότητα των σιδηροδρομικών μεταφορών εμπορευμάτων.

⁹ Οδηγία 2002/88/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 9^{ης} Δεκεμβρίου 2002, που τροποποιεί την οδηγία 97/68/ΕΚ για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τα ληπτά μέτρα κατά της εκπομπής αερίων και σωματιδιακών ρύπων προερχόμενων από κινητήρες εσωτερικής καύσεως που τοποθετούνται σε μη οδικά κινητά μηχανήματα, ΕΕ L 35 της 11.02.2003.

2. Ο ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΣ ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΣ ΣΤΗ ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑ: ΜΙΑ ΚΟΙΝΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΤΩΝ ΟΔΗΓΩΝ

2.1. Το επάγγελμα του οδηγού: ειδικές δεξιότητες σ'ένα διαρκώς μεταβαλλόμενο περιβάλλον

Το ικανοποιητικό επίπεδο εκπαίδευσης και επαγγελματικών δεξιοτήτων των 200.000 μηχανοδηγών που απασχολούνται στην διευρυμένη Ευρωπαϊκή Ένωση αποτελεί ένα ζωτικής σημασίας στοιχείο που συμβάλλει στο υψηλό επίπεδο ασφαλείας του σιδηροδρομικού συστήματος. Η εκπαίδευση και οι δεξιότητες των μηχανοδηγών βρίσκονται στο επίκεντρο του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων. Η πιστοποίηση των μηχανοδηγών αποτελεί, ως εκ τούτου, ένα εκ των ων ουκ άνευ στοιχείο απόσπασης πιστοποιητικού ασφαλείας που επιτρέπει σε κάποια σιδηροδρομική επιχείρηση να κυκλοφορεί σε κάποια υποδομή.

Οι δεξιότητες των οδηγών είναι δύο ειδών· υπάρχουν κατ'αρχάς οι γενικές δεξιότητες που συνδέονται με το επάγγελμα του οδηγού. Στις γενικές αυτές δεξιότητες πρέπει να προστεθούν, στη συνέχεια, οι ειδικές δεξιότητες που συνδέονται με τη γνώση της διαδρομής, με το χρησιμοποιούμενο υλικό, καθώς και με τις επιχειρησιακές διαδικασίες της σιδηροδρομικής επιχείρησης για την οποία εργάζονται.

Η απελευθέρωση των αγορών των εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών, καθώς και η πρόοδος της διαλειτουργικότητας, θα διανοίξουν, σταδιακά, νέες προοπτικές για τους μηχανοδηγούς. Ολοένα και περισσότεροι θα διασχίζουν τα σύνορα και θα κυκλοφορούν στο δίκτυο άλλου κράτους μέλους. Υπάρχουν ήδη επιτυχημένα παραδείγματα, βάσει συμφωνιών μεταξύ σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, τα οποία κατέδειξαν ότι με τη βοήθεια κατάλληλου εκπαιδευτικού συστήματος, η διεθνής αυτή κυκλοφορία οδηγών θα μπορούσε να βελτιώσει σημαντικά τις επιδόσεις των σιδηροδρομικών μεταφορών, αποφεύγοντας τις μη απαραίτητες στάσεις στη μεθόριο.

Στο μέλλον, για την άσκηση του επαγγέλματος του μηχανοδηγού σε έναν ολοκληρωμένο ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό χώρο, είναι σημαντικό να προβλεφθεί, ήδη, ένα σύστημα πιστοποίησης που να αναγνωρίζει πλήρως τις ειδικές δεξιότητες που απαιτούνται για την οδήγηση αμαξοστοιχίας, διευκολύνοντας την κυκλοφορία και κινητικότητα των οδηγών.

2.2. Η πιστοποίηση πρέπει να στηρίζεται σε απλές αρχές

Το σύστημα πιστοποίησης πρέπει να στηρίζεται στην σαφή και λογική διάκριση μεταξύ δύο επιπέδων.

Κατ'αρχάς οι γενικές γνώσεις, οι οποίες μπορούν να εξομοιωθούν με μία βασική εκπαίδευση, αφορούν κάποιο συγκεκριμένο πρόσωπο. Οι εν λόγω γενικές γνώσεις δεν σχετίζονται με κάποια ειδική υποδομή ή με κάποιο ιδιαίτερο δίκτυο. Πρέπει να αναγνωρίζονται και να είναι έγκυρες σε όλη την κοινοτική επικράτεια. Η αναγνώρισή τους μπορεί να διενεργηθεί μέσω προσωπικής αδείας που εκδίδεται για κάποιον οδηγό.

Στη συνέχεια, οι ειδικές γνώσεις συνδέονται με συγκεκριμένες διαδρομές. Πρέπει να συνεκτιμάται η γνώση της γραμμής, το χρησιμοποιούμενο υλικό καθώς και οι

επιχειρησιακές διαδικασίες που χρησιμοποιεί η εκάστοτε σιδηροδρομική επιχείρηση. Ως εκ τούτου, η αναγνώριση των εν λόγω στοιχείων δεν μπορεί παρά να περιορίζεται σε ένα συγκεκριμένο πλαίσιο.

Το προτεινόμενο κοινοτικό σύστημα στηρίζεται στις απλές αυτές αρχές, προβλέποντας ένα ενιαίο - και ισχύον σε ολόκληρη την Κοινότητα - έγγραφο για το πρώτο μέρος, και σειρά πιστοποιητικών για το δεύτερο μέρος. Κατ'αυτόν τον τρόπο, προκειμένου να κυκλοφορήσει κάποιος οδηγός, πρέπει να διαθέτει άδεια ή πιστοποιητικό (ή περισσότερα πιστοποιητικά), ανάλογα με την σιδηροδρομική επιχείρηση που τον απασχολεί, την γραμμή που χρησιμοποιεί και το υλικό που οδηγεί.

3. ΕΓΓΥΗΣΗ ΤΩΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ ΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ, ΠΡΟΚΕΙΜΕΝΟΥ ΝΑ ΕΝΙΣΧΥΘΕΙ Η ΠΡΟΣΕΛΚΥΣΗ ΚΟΙΝΟΥ ΣΤΟΥΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥΣ

3.1. Ένα ανεπαρκές διεθνές πλαίσιο

Μαζί με την ακρίβεια εκτέλεσης των δρομολογίων και την ασφάλεια, η προστασία των δικαιωμάτων των επιβατών συνιστά ένα βασικό κριτήριο επιλογής του ενός ή του άλλου τρόπου μεταφοράς, εκ μέρους των ταξιδιωτών. Σε πολλά κράτη μέλη, υπήρξαν παραδείγματα όπου κάποιο διάβημα της σιδηροδρομικής επιχείρησης για την υπεράσπιση των δικαιωμάτων των επιβατών (καθυστερήσεις, επιστροφές χρημάτων, κλπ. ...) ενίσχυσε την προσέλκυση στους σιδηροδρόμους και το κύρος τους. Η εμπιστοσύνη του επιβάτη εις ό,τι αφορά την αναγνώριση των δικαιωμάτων που πηγάζουν από το εισιτήριο που αγοράζει, ενισχύει την προσέλκυση κοινού στους σιδηροδρόμους, ενώ υπάρχουν αρκετά παραδείγματα ορθών πρακτικών σε εθνικό επίπεδο.

Ωστόσο, η κατάσταση που αντιμετωπίζει ένας επιβάτης διεθνούς δρομολογίου είναι, συχνά, πιο αβέβαιη, ενώ οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις έχουν ενίοτε την τάση να κατηγορούν αλλήλους. Το σημερινό διεθνές πλαίσιο, το οποίο στηρίζεται σε διεθνή σύμβαση (CIV¹⁰), δεν είναι επαρκές. Η σύμβαση αυτή καλύπτει κατά βάση τις σχέσεις μεταξύ σιδηροδρομικών επιχειρήσεων (και όχι μεταξύ επιβατών και σιδηροδρομικών επιχειρήσεων). Επιπλέον, το επίπεδο προστασίας που παρέχει η CIV είναι σχετικά χαμηλό. Τέλος, προκειμένου περί διεθνούς συμβάσεως, η CIV δεν παράγει άμεσα αποτελέσματα για τον ταξιδιώτη. Ως εκ τούτου, ήταν αναγκαίο να καθοριστεί ένα κοινοτικό πλαίσιο συμβατό με την CIV, το οποίο όμως να παρέχει μεγαλύτερη προστασία στους επιβάτες, επιτρέποντας, ιδίως, την καλύτερη γνώση των δικαιωμάτων και των δυνατοτήτων προσφυγής του.

3.2. Εγγύηση των ελάχιστων δικαιωμάτων για τη διευκόλυνση των διαβημάτων του ταξιδιώτη

Η πρόσβαση στις πληροφορίες και στα τιμολόγια, καθώς και η δυνατότητα εύκολης αγοράς εισιτηρίων για διεθνή δρομολόγια, συνιστούν τις ελάχιστες προϋποθέσεις διασφάλισης της ελκυστικότητας των σιδηροδρομικών υπηρεσιών. Πέραν αυτού,

¹⁰ Η CIV (Ενιαίοι κανόνες για την σύμβαση διεθνούς μεταφοράς επιβατών) συνιστά το Προσάρτημα Α στη Σύμβαση για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (COTIF) της 9^{ης} Μαΐου 1980, όπως τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο του Vilnius της 3^{ης} Ιουνίου 1999. Τα κείμενα υπάρχουν στον ιστότοπο: : www.otif.org.

είναι αναγκαίο να κωδικοποιηθούν οι ευθύνες σε περίπτωση ατυχήματος ή συμβάντος κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, ή, ακόμη, σε περίπτωση καθυστέρησης. Είναι, επίσης, αναγκαίο να προβλεφθεί η αρχή της αποζημίωσης και του καθορισμού των καταφυγίων, ανάλογα με τον τύπο του δρομολογίου, για το ύψος των αποζημιώσεων. Οι διάφορες οδοί προσφυγής και εξέτασης των καταγγελιών πρέπει να καθορίζονται επακριβώς, ούτως ώστε να διευκολύνονται τα διαβήματα των ταξιδιωτών. Τέλος, πρέπει να συνεκτιμώνται τα προβλήματα των ατόμων με ειδικές ανάγκες.

Η προστατευτική αυτή πλαισίωση των δικαιωμάτων των επιβατών είναι επί τοσούτω μάλλον αναγκαία λόγω της επικείμενης απελευθέρωσης της αγοράς. Ο συνδυασμός της απελευθέρωσης και ενός απαιτητικού πλαισίου εις ό,τι αφορά τα δικαιώματα των επιβατών, αναμένεται να οδηγήσει σε έναν ενάρετο κύκλο βελτίωσης της ποιότητας και της ελκυστικότητας των διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών σε σχέση με τους ανταγωνιστικούς τρόπους μεταφοράς, ιδίως δε των εναέριων μεταφορών, οι οποίες διαθέτουν ένα ολοένα και σαφέστερο πλαίσιο προστασίας των δικαιωμάτων των επιβατών.

4. ΝΕΕΣ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΕΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

4.1. Αγορές σε αντιφατική κατάσταση

Η σιδηροδρομική μεταφορά επιβατών δεν αποτελεί ομοιογενή, αλλά κατατεμαχισμένη αγορά. Στα 6 δισεκατομμύρια επιβατών που μεταφέρονται κάθε έτος στην Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ 25), η μεγάλη πλειονότητα αντιπροσωπεύεται από τις αστικές, περιαστικές και περιφερειακές συγκοινωνίες. Μεγάλο τμήμα της κίνησης αυτής καλύπτεται από την υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας και, στο συγκεκριμένο πλαίσιο, τα εν λόγω μέσα μεταφοράς καλύπτονται από δημόσιες χρηματοδοτήσεις.

Όπως υπενθυμίζει το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο σε πρόσφατη υπόθεση¹¹, οι εν λόγω υπηρεσίες πρέπει να οργανωθούν τηρουμένων των διατάξεων του κανονισμού αριθ. 1191/69, του οποίου ο εκσυγχρονισμός, που είχε προτείνει η Επιτροπή¹², είναι αναγκαιότερος παρά ποτέ.

Εις ό,τι αφορά τις διαπεριφερειακές μεταφορές ή τις εθνικές μεταφορές σε μεγάλες αποστάσεις, η κατάσταση είναι εν πολλοίς αντιφατική. Η ανάπτυξη των μέσων μεταφοράς υψηλών ταχυτήτων σε πολλά κράτη μέλη και η προοπτική σύνδεσης του ευρωπαϊκού δικτύου υψηλών ταχυτήτων μέχρι το έτος 2010, αναμένεται να μεταβάλουν ριζικά το πλαίσιο των εν λόγω μεταφορών, εντείνοντας την διεθνοποίησή τους.

Σήμερα, η αναλογία των διεθνών σιδηροδρομικών επιβατηγών μεταφορών, όπως εκτιμάται μέσω της πώλησης διεθνών εισιτηρίων, αντιπροσωπεύει ήδη περίπου το 10% του κύκλου εργασιών του τμήματος επιβατών των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων¹³ (2,4 δισεκατομμύρια €). Πρόκειται για διεθνή δρομολόγια, όπου

¹¹ Απόφαση του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου της 24.07.2003 στην υπόθεση C-280/00 (« Altmark »)

¹² COM(2002)107 της 21.2.2002, ΕΕ C 151 Ε της 25/06/2002 σ. 0146 - 0183

¹³ Για τις χαμηλής εκτάσεως χώρες, το τμήμα αυτό είναι πολύ σημαντικότερο: Λουξεμβούργο 70%, Βέλγιο 33%, Αυστρία 17%.

κάθε επιβάτης διασχίζει τουλάχιστον μία μεθόριο. Πρέπει να υπογραμμισθεί ότι οι διεθνείς αμαξοστοιχίες επιβιβάζουν και αποβιβάζουν, γενικά, επιβάτες στο ίδιο κράτος μέλος (ενδομεταφορές). Το τμήμα της εν λόγω κίνησης κυμαίνεται, πλην όμως, είναι, συχνά, πολύ σημαντικό. Λόγου χάριν, μεταξύ Βρυξελλών και Κολωνίας, οι συρμοί εμφανίζουν μεγάλη πληρότητα στο σκέλος Βρυξέλλες-Λιέγη, πολύ μικρότερη όμως στο σκέλος Λιέγη-Κολωνία. Ο αριθμός των διεθνών συρμών που δεν πραγματοποιούν ενδιάμεσους σταθμούς στο ίδιο κράτος μέλος είναι εξαιρετικά μικρός και περιορίζεται σε ορισμένες γραμμές υψηλών ταχυτήτων.

4.2. Η συμβολή του ελεγχόμενου ανταγωνισμού σε ορισμένα τμήματα

Συνυπάρχουν δύο μοντέλα έκθεσης στον ανταγωνισμό. Από τη μία πλευρά, είναι δυνατή η μέσω ανταγωνιστικής διαδικασίας ανάθεση συμβάσεως παροχής δημόσιας υπηρεσίας, συνοδευόμενης, εφόσον είναι αναγκαίο, από αποκλειστικά δικαιώματα για συγκεκριμένη περίοδο και, ενδεχομένως, από αντισταθμίσεις δημόσιων υπηρεσιών. Το μοντέλο αυτό είναι κατάλληλο για τις περιαστικές και περιφερειακές μεταφορές. Εμπνέει την πρόταση της Επιτροπής για τον εκσυγχρονισμό του κανονισμού αριθ. 1191/69 σχετικά με τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας.

Όπως και για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές, το άλλο μοντέλο συνίσταται στην διάνοιξη της πρόσβασης, στις υποδομές, για τους φορείς εκμετάλλευσης που επιθυμούν να πραγματοποιήσουν μεταφορές. Σημειωτέον ότι η παροχή δικαιωμάτων πρόσβασης δεν επαρκεί για την άμεση ενεργοποίηση ενός πραγματικού ανταγωνισμού. Όντως, πριν την δραστηριοποίησή τους, οι ενδεχόμενοι ανταγωνιστές οφείλουν να διαθέτουν:

- τροχαίο κινητό υλικό και οδηγούς εξουσιοδοτημένους να κυκλοφορούν στα κράτη μέλη όπου προτίθενται να δραστηριοποιηθούν,
- άδεια σιδηροδρομικής επιχείρησης σε κράτος μέλος,
- πιστοποιητικό ασφαλείας εκδοθέν από την εθνική αρχή ασφαλείας καθενός από τα κράτη μέλη τα οποία προτίθενται, οι ενδεχόμενοι ανταγωνιστές, να διασχίζουν,
- χωρητικότητα υποδομής (για μία κανονική γραμμή, η αίτηση χωρητικότητας πρέπει να υποβάλλεται στον διαχειριστή της υποδομής περίπου ένα έτος πριν από την έναρξη λειτουργίας).

Το δεύτερο αυτό μοντέλο έκθεσης στον ανταγωνισμό, βασιζόμενο στην ελεύθερη πρόσβαση στις υποδομές, ταιριάζει περισσότερο σε δρομολόγια μεγάλων αποστάσεων ή σε ειδικά δρομολόγια, όπου μία εμπορική καινοτομία ενδέχεται να προσελκύσει νέα πελατεία (έκτακτες αμαξοστοιχίες, συρμοί μεταφοράς αυτοκινήτων...).

Το διευρωπαϊκό δίκτυο υψηλών ταχυτήτων, το οποίο θα συνδεθεί το 2010, θα μπορούσε, επίσης, να αποτελέσει ένα πλαίσιο για την καθιέρωση νέων δρομολογίων σε συνθήκες ανταγωνισμού.

Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο η σήμερα υποβαλλόμενη πρόταση αποβλέπει στο να συνεκτιμηθεί η ποικιλομορφία των τμημάτων αγοράς, προβλέποντας μία σαφή και απλή διάρθρωση του τομέα που καλύπτεται από σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας (κατά την έννοια του κανονισμού αριθ. 1191/69) και του θετικά διακείμενου σε νέες

πρωτοβουλίες τομέα. Σύμφωνα με την πρόταση αυτή, όλες οι διεθνείς γραμμές θα είναι εκτεθειμένες στον ανταγωνισμό την 1η Ιανουαρίου 2010, εξαιρέσει των δρομολογίων μεταξύ δύο σημείων που αποτελούν το αντικείμενο σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας.

Η σταδιακή αυτή προσέγγιση εξισορροπεί, αφενός, την ανάγκη εδραίωσης των μεταφορών που καλύπτονται από την υποχρέωση δημόσιας υπηρεσίας (σ' ένα εκσυγχρονιζόμενο πλαίσιο) και αφετέρου, το άνοιγμα, σε νέες πρωτοβουλίες, για τους άλλους τύπους διακίνησης.

5. ΠΡΟΑΓΩΓΗ ΜΙΑΣ ΥΨΗΛΗΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

5.1. Άνισες επιδόσεις, πελάτες σε αναμονή

Παρά τις πολυάριθμες ενθαρρυντικές πρωτοβουλίες, το μέσο επίπεδο επιδόσεων των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών δεν έχει ακόμη φθάσει το επίπεδο που θα ανέμεναν οι πελάτες του. Ωστόσο, πολλά επιτυχή παραδείγματα υποδηλώνουν ότι με μία καλύτερη οργάνωση σε διεθνές επίπεδο, με την υπευθυνοποίηση των φορέων και με έναν σοβαρό διάλογο με τους πελάτες σχετικά με την ποιότητα των υπηρεσιών, είναι δυνατή η παροχή υπηρεσιών ποιότητας και η προσέλκυση νέας κίνησης στον σιδηρόδρομο. Ωστόσο, παρά τις πολυάριθμες και ενθαρρυντικές αυτές ενδείξεις ανανέωσης, ένα μεγάλο μέρος του κλάδου αντιμετωπίζει μεγάλη δυστοκία στην βελτίωσή του. Σε ορισμένες περιπτώσεις, τα τελευταία αυτά έτη παρατηρήθηκε υποβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών και απομάκρυνση σημαντικών πελατών. Για μεγάλο τμήμα του κλάδου, η προ διετίας ανάλυση στην ανακοίνωση «Για έναν ολοκληρωμένο ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό χώρο»¹⁴ παραμένει άκρως επίκαιρη.

5.2. Μέσα προτεινόμενα στους φορείς προκειμένου να τους υποβοηθήσουν στις προσπάθειές τους για βελτίωση της ποιότητας

Η από την Επιτροπή προτεινόμενη πρωτοβουλία δεν αποβλέπει στην υποκατάσταση της ελευθερίας συμβάσεως συνάψεων. Αντιθέτως, οι πελάτες και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ενθαρρύνονται μετ' επιτάσεως να εγκαταστήσουν τα αποδοτικότερα δυνατά συστήματα παρακολούθησης και βελτίωσης της ποιότητας, ανάλογα με τις ανάγκες τους, για κάθε τύπο μεταφοράς. Η πρόταση αποτελεί μία κοινή βάση που θα εφαρμοστεί σε περίπτωση που η σιδηροδρομική επιχείρηση και ο πελάτης της δεν κατορθώνουν να εγκαταστήσουν ένα ειδικό σύστημα βελτίωσης της ποιότητας.

Προς τον σκοπό αυτό, η πρόταση αποβλέπει στη θέσπιση ελάχιστων υποχρεωτικών ρητρών στις συμβάσεις μεταφορών, με την απειλή ακύρωσής τους. Μεταξύ των ρητρών, ζητείται από τα μέρη να προβλέψουν σύστημα αποζημιώσεων για τις ενδεχόμενες καθυστερήσεις ή βλάβες των μεταφερόμενων εμπορευμάτων. Επιπλέον, η οδηγία καθορίζει ελάχιστα κατώφλια αποζημίωσης σε περίπτωση καθυστερήσεων: τα μέρη οφείλουν να καθορίσουν το ποσό κατόπιν κοινής συμφωνίας, στη σύμβαση μεταφοράς, πλην όμως, προκειμένου το οικονομικό κίνητρο να είναι λογικό, η αποζημίωση δεν μπορεί να είναι κατώτερη του 5% της τιμής μεταφοράς.

¹⁴ COM(2002)18 της 23.01.2002

Η Επιτροπή εκτιμά ότι η πρόταση αυτή θα αποτελέσει ένα ισχυρό κίνητρο για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και για τους πελάτες τους, ούτως ώστε να ρυθμίσουν με συμβατικά μέσα την διαχείριση της ποιότητας.

Παράρτημα

Κατάσταση ενσωμάτωσης των οδηγιών των σχετικών με τον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών

Οι οδηγίες 2001/12/EK, 2001/13/EK και 2001/14/EK έπρεπε να έχουν μεταφερθεί το αργότερο στις 15 Μαρτίου 2003. Στις 15 Δεκεμβρίου 2003, η κατάσταση έχει ως εξής:

| | |
|---|---|
| Κράτη μέλη που έχουν κοινοποιήσει μέτρα ενσωμάτωσης | Βέλγιο, Δανία, Ισπανία, Ιταλία, Φινλανδία, Γαλλία, Κάτω Χώρες, Πορτογαλία |
| Κράτη μέλη που έχουν κοινοποιήσει μέτρα ενσωμάτωσης για ορισμένες από τις τρεις οδηγίες | Ιρλανδία, Λουξεμβούργο |
| Κράτη μέλη που δεν έχουν ακόμη κοινοποιήσει μέτρα | Γερμανία, Αυστρία, Ελλάδα, Ηνωμένο Βασίλειο, Σουηδία |

Υπενθυμίζεται ότι μεταξύ των πέντε κρατών μελών που δεν έχουν ακόμα κοινοποιήσει μέτρα ενσωμάτωσης, τέσσερα εξ αυτών (Γερμανία, Αυστρία, Ηνωμένο Βασίλειο και Σουηδία) εξέθεσαν στον ανταγωνισμό την οικεία αγορά σιδηροδρομικών μεταφορών, βάσει της εθνικής νομοθεσίας τους.

Η οδηγία 2001/16/EK έπρεπε να έχει μεταφερθεί το αργότερο στις 20 Απριλίου 2003. Στις 15 Δεκεμβρίου 2003, η κατάσταση έχει ως εξής:

| | |
|---|--|
| Κράτη μέλη που έχουν κοινοποιήσει μέτρα ενσωμάτωσης | Βέλγιο, Δανία, Ισπανία, Φινλανδία, Λουξεμβούργο, Κάτω Χώρες, Πορτογαλία |
| Κράτη μέλη που δεν έχουν ακόμη κοινοποιήσει μέτρα | Γερμανία, Αυστρία, Ελλάδα, Γαλλία, Ιταλία, Ιρλανδία, Ηνωμένο Βασίλειο, Σουηδία |

Η Επιτροπή έχει προσφύγει, επί παραλείψει, ενώπιον του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου, κατά των κρατών μελών που δεν έχουν ακόμη κοινοποιήσει μέτρα ενσωμάτωσης.