

EL

EL

EL



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 7.3.2008
COM(2008) 136 τελικό

2006/0274 (COD)

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ

σύμφωνα με το άρθρο 251 παράγραφος 2 δεύτερο εδάφιο της συνθήκης ΕΚ

με αντικείμενο

την κοινή θέση που καθόρισε το Συμβούλιο όσον αφορά την έκδοση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 881/2004, σχετικά με τη σύσταση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ

σύμφωνα με το άρθρο 251 παράγραφος 2 δεύτερο εδάφιο της συνθήκης ΕΚ

με αντικείμενο

την κοινή θέση που καθόρισε το Συμβούλιο όσον αφορά την έκδοση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 881/2004, σχετικά με τη σύσταση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων

1. ΙΣΤΟΡΙΚΟ

Ημερομηνία διαβίβασης της πρότασης στο ΕΚ και στο Συμβούλιο (έγγραφο COM(2006) 785 τελικό – 2006/0274 COD):	13.12.2006
Ημερομηνία γνωμοδότησης της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής:	11.07.2007
Ημερομηνία γνωμοδότησης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, σε πρώτη ανάγνωση:	29.11.2007
Ημερομηνία καθορισμού της κοινής θέσης, με ομοφωνία:	03.03.2008

2. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Στις 13 Δεκεμβρίου 2006 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ενέκρινε σειρά μέτρων για να υποστηριχθεί η αναζωογόνηση του τομέα των σιδηροδρόμων με την εξάλειψη των εμποδίων που τίθενται στην κυκλοφορία των αμαξοστοιχιών στο ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο.

Η Επιτροπή δρομολόγησε την πρωτοβουλία αυτή για δύο κυρίως λόγους:

- διευκόλυνση της ελεύθερης κυκλοφορίας των αμαξοστοιχιών στην ΕΕ, με διαφανέστερη και αποτελεσματικότερη διαδικασία θέσης αμαξοστοιχιών σε χρήση·
- απλούστευση του κανονιστικού περιβάλλοντος, με ενοποίηση και συγχώνευση των οδηγιών για την σιδηροδρομική διαλειτουργικότητα.

Ένα από τα μέτρα αυτά συνίσταται στην τροποποίηση του κανονισμού με τον οποίο συστάθηκε ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων, ώστε ο κανονισμός να περιλάβει νέα καθήκοντα με σκοπό τη διευκόλυνση της ελεύθερης κυκλοφορίας των αμαξοστοιχιών. Ειδικότερα:

- να εκπονηθεί έγγραφο αναφοράς με το οποίο θα καθίσταται δυνατή η αντιστοίχιση όλων των εθνικών κανόνων που εφαρμόζονται από τα κράτη μέλη στον τομέα της θέσης τροχαίου υλικού σε χρήση·

- να οργανωθούν οι εργασίες του δικτύου εθνικών αρχών για την ασφάλεια έτσι ώστε προοδευτικά να επέλθει ποσοτική μείωση των εθνικών κανόνων που επιβάλλονται από κάθε κράτος μέλος και να εντοπιστούν οι κανόνες που θα ήταν δυνατό να θεωρηθούν ως ισοδύναμοι·
- την εκπόνηση τεχνικών γνωμοδοτήσεων μετά από αίτημα των εθνικών αρχών για την ασφάλεια ή της Επιτροπής.

Εξάλλου, με την ευκαιρία της προαναφερόμενης τροποποίησης του κανονισμού, κρίθηκε σκόπιμη η αποσαφήνιση αρκετών καθηκόντων με βάση την πείρα που αποκτήθηκε από την ίδρυση του Οργανισμού, βασικά στο πλαίσιο της θέσης σε εφαρμογή του συστήματος ERTMS (*Ευρωπαϊκό σύστημα διαχείρισης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας*) και των μητρώων του τροχαίου υλικού.

3. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΚΟΙΝΗΣ ΘΕΣΗΣ

Τα τρία θεσμικά όργανα κατέβαλαν προσπάθεια να διευκολύνουν την επίτευξη συμφωνίας σύντομα για το θέμα αυτό σε πρώτη ανάγνωση. Αυτό όμως δεν κατέστη δυνατό λόγω αιτημάτων του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, τα οποία βασικά αφορούσαν τον ρόλο του Οργανισμού σε σχέση με τις εθνικές αρχές για την ασφάλεια. Η κοινή θέση του Συμβουλίου, η οποία καθορίστηκε ομόφωνα, δεν έρχεται σε αντίθεση με τους ουσιώδεις στόχους και τη φιλοσοφία που διέπει τις προτάσεις της Επιτροπής.

Πέραν τούτου, η κοινή θέση του Συμβουλίου ήδη ενσωματώνει μέρος των τροπολογιών που εγκρίθηκαν από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο σε πρώτη ανάγνωση και εξασφαλίζει την αναγκαία συνοχή με την αναδιατύπωση των οδηγιών των σχετικών με την σιδηροδρομική διαλειτουργικότητα (πρόταση COM(2006)783 τελικό – 2006/273 (COD)), που αποτέλεσε αντικείμενο συμφωνίας σε πρώτη ανάγνωση.

4. ΕΙΔΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

4.1. Τροπολογίες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου που έγιναν δεκτές από την Επιτροπή και ενσωματώθηκαν εξ ολοκλήρου ή εν μέρει στην κοινή θέση

Ολόκληρη η τροπολογία 2 με εξαίρεση την προτελευταία παράγραφο, διότι για την οργάνωση των εργασιών τους την αρμοδιότητα έχουν ο Οργανισμός και η ομάδα εργασίας που πρόκειται να συγκροτηθεί, λαμβανόμενης υπόψη της βαρύτητας των διάφορων παραμέτρων.

Η τροπολογία 3, αλλά θα ήταν σκοπιμότερο να μην καθοριστεί ημερομηνία κατά τρόπο απόλυτο αλλά η υπόψη προθεσμία να συσχετιστεί με τη θέση του κανονισμού σε ισχύ.

Η τροπολογία 7, με βάση τη συμφωνία σε πρώτη ανάγνωση επί της πρότασης αναδιατύπωσης των οδηγιών που αφορούν τη σιδηροδρομική διαλειτουργικότητα.

Όσον αφορά την τροπολογία 9, η αρχή της παράτασης των συμβάσεων εκτάκτων υπαλλήλων που έχουν προσληφθεί από τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων παρέχει την δυνατότητα εξασφάλισης της συνέχειας της υπηρεσίας, αλλά η αρχή αυτή θα πρέπει να προβλεφθεί μόνο για την πρώτη δεκαετία δραστηριότητας του Οργανισμού Σιδηροδρόμων, διότι περί το έτος

2010 λήγουν οι περισσότερες από τις τρέχουσες συμβάσεις. Όντως, μετά το έτος 2010 θα υπάρχει διασπορά καταληκτικών ημερομηνιών των συμβάσεων, οπότε θα είναι δυνατή η εξασφάλιση καλύτερης συνέχειας της υπηρεσίας.

4.2. Τροπολογίες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου που απορρίφθηκαν από την Επιτροπή και δεν ενσωματώθηκαν στο σύνολό τους ή εν μέρει στην κοινή θέση

Η τροπολογία 1 παρέχει εκ των προτέρων στον εκτελεστικό διευθυντή το δικαίωμα να συγκροτεί οποιαδήποτε ομάδα εργασίας που εκτιμά ότι είναι αναγκαία για την εκπλήρωση κάποιας αποστολής. Το θέμα αυτό αποτελεί μέρος των γενικών αρμοδιοτήτων που περιγράφονται στο άρθρο 30 του κανονισμού περί συγκρότησης του Οργανισμού.

Σχετικά με την τροπολογία 4, πρέπει να σημειωθεί ότι, στο πλαίσιο των διαπραγματεύσεων που κατέληξαν σε συμφωνία σε πρώτη ανάγνωση για την πρόταση αναδιατύπωσης των οδηγιών που αφορούν τη σιδηροδρομική διαλειτουργικότητα, τα τρία θεσμικά όργανα συμφώνησαν σχετικά με τροπολογία που θα προβλέπει το ρόλο της Επιτροπής σχετικά με τους τρόπους ενδεχόμενης συνεργασίας μεταξύ των εθνικών αρχών για την ασφάλεια και του Οργανισμού. Κατά συνέπεια, πριν ακολουθηθεί η οδός που προτείνεται στην τροπολογία 4, θα ήταν σκόπιμο να μελετηθεί το θέμα αυτό λεπτομερέστερα.

Η τροπολογία 5: είναι πρόωρο να ζητηθεί από τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων να προβαίνει σε τεχνική γνωμοδότηση με αντικείμενο αρνητική απόφαση της αρχής για την ασφάλεια όσον αφορά τη χορήγηση πιστοποιητικού ασφαλείας ή έγκρισης ασφαλείας (οι δυνατότητες προσφυγής που προβλέπονται στην τρέχουσα έκδοση της οδηγίας δεν φαίνονται ούτε ανεπαρκείς ούτε προβληματικές). Αντιθέτως, το νέο άρθρο 21α όπως προβλέπεται στο κείμενο της κοινής θέσης παρέχει τη δυνατότητα αποσαφήνισης των διάφορων καθηκόντων του Οργανισμού όσον αφορά τον ρόλο του στο πλαίσιο των έργων ERTMS. Η τροπολογία 8 αφορά επίσης το τελευταίο αυτό σημείο.

Η τροπολογία 6, διότι το άρθρο 16α πρέπει να έχει συνέπεια με τις διατάξεις που θα θεσπιστούν κατά την τροποποίηση της οδηγίας 2004/49/EK για την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων (πρόταση COM(2006)784 τελικό – 2006/272 (COD)). Πρέπει το άρθρο αυτό να είναι σύμφωνο με τη νέα προσέγγιση όσον αφορά την τεχνική εναρμόνιση και την αξιολόγηση της συμμόρφωσης καθώς και με τις πρόσφατες εργασίες του Οργανισμού στον τομέα του συστήματος διαχείρισης της ασφαλείας (ΣΔΑ - SMS). Εξάλλου δεν πρέπει να προδικάζεται το αποτέλεσμα της εκτίμησης επιπτώσεων που πρόκειται να εκτελεστεί από τον Οργανισμό ούτε να οριστεί στη νομοθεσία εμπορικό στερεότυπο που είναι δυνατό να εξελιχθεί περαιτέρω.

5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Η Επιτροπή εκτιμά ότι η κοινή θέση που καθορίστηκε ομόφωνα στις 3 Μαρτίου 2008 συμβάλλει στους ουσιαστικούς στόχους και στη φιλοσοφία που διέπει την πρότασή της, και ότι μπορεί να την υποστηρίξει.