

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΣΥΜΦΩΝΗΣΕ ΣΕ ΓΕΝΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΓΙΑ ΤΟΝ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΤΗΣ Ε.Ε.

Σήμερα Παρασκευή, 14 Μαρτίου 2014, το Συμβούλιο Υπουργών Μεταφορών της Ε.Ε. που συνεδρίασε στις Βρυξέλλες συμφώνησε σε γενική προσέγγιση σχετικά με την πρόταση Κανονισμού σχετικά με τον καθορισμό νέων αρμοδιοτήτων του Οργανισμού Σιδηροδρόμων της Ευρ. Ένωσης (European Railway Agency-ERA), με σκοπό να διαμορφωθεί ο μελλοντικός ισχυρότερος ρόλος του στην έκδοση πιστοποιητικών ασφαλείας και στην αδειοδότηση οχημάτων.

Στο Συμβούλιο προήδρευσε ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, κ. Μιχάλης Χρυσοχόιδης, και τη χώρα μας εκπροσώπησε ο Υφυπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, κ. Μιχάλης Παπαδόπουλος.

Ο Υπουργός, μετά το πέρας των εργασιών του Συμβουλίου, δήλωσε: «Σήμερα το Συμβούλιο είχε μία πολύ παραγωγική συζήτηση επί μίας πληθώρας θεμάτων. Η εξαιρετική συνεργασία μεταξύ των Υπουργών απέδωσε σημαντικές αποφάσεις για τον τομέα των σιδηροδρόμων, τα θετικά αποτελέσματα των οποίων θα είναι ορατά στο εγγύς μέλλον. Επίσης, είχαμε μία παραγωγική ανταλλαγή απόψεων για την αστική κινητικότητα, ιδιαίτερος για μέτρα προσιθέμενης αξίας σε επίπεδο Ε.Ε. που θα μπορούσαν να βελτιώσουν τις καθημερινές ζωές των ευρωπαίων πολιτών. Τέλος, είχα την ευκαιρία να ενημερώσω τους ομολόγους μου για την πρόοδο που έχει επιτευχθεί σε πολλά από τα θέματα κατά την έως τώρα διάρκεια της ελληνικής προεδρίας. Συνεχίζουμε τη συστηματική δουλειά μας, αξιοποιώντας την πρόοδο που έχει ήδη επιτευχθεί.»

Σχετικά με το σκοπό των νέων κανόνων του τεχνικού πυλώνα του 4^{ου} σιδηροδρομικού πακέτου, ο Υφυπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, κ. Μιχάλης Παπαδόπουλος δήλωσε: «Η ολοκλήρωση του τεχνικού πυλώνα του 4^{ου} σιδηροδρομικού πακέτου αναμένεται να αυξήσει τις οικονομίες κλίμακας για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις σε όλη την Ε.Ε., να μειώσει τα διοικητικά βάρη και να επισπεύσει τις διοικητικές διαδικασίες. Θα πρέπει επίσης να βοηθήσει στην αποφυγή κάθε κεκαλυμμένης διάκρισης στην έκδοση των πιστοποιητικών ασφαλείας και των αδειοδοτήσεων των οχημάτων.»

Ένα από τα βασικά θέματα που απασχόλησαν τους Υπουργούς κατά τη διάρκεια του Συμβουλίου ήταν και η **πρόταση Κανονισμού για το Shift2Rail**. Ο Κανονισμός αυτός προβλέπει τη σύσταση μίας Κοινοπραξίας (Joint Venture) με έδρα τις Βρυξέλλες, η οποία, με χρονικό ορίζοντα το 2024, θα είναι ο κύριος διαχειριστής των ερευνητικών δραστηριοτήτων στον τομέα των σιδηροδρόμων, με συνολικά κεφάλαια 1 δισ. ευρώ (περίπου 450 εκ. ενωσιακοί πόροι και τα υπόλοιπα ιδιωτικοί πόροι).

Σχετικά, ο Υπουργός δήλωσε: «Το ισχυρό ενδιαφέρον μας για τις σιδηροδρομικές μεταφορές αντανακλάται επίσης στην ενσωμάτωση στις προτεραιότητές μας της πρότασης Κανονισμού για τη σύσταση Κοινοπραξίας Shift2Rail, ως ένα εργαλείο που θα προωθήσει την έρευνα στον σιδηροδρομικό τομέα και που θα δώσει ώθηση στο ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα μεταφορών, καθώς και την ανάπτυξη της βιομηχανίας και της αγοράς σε αυτόν τον τομέα.»

Άλλο θέμα που συζητήθηκε στο Συμβούλιο Υπουργών ήταν η Ανακοίνωση της Επιτροπής για την αστική κινητικότητα. Πρόκειται για πρόταση συγχρηματοδότησης από την Ε.Ε. ολοκληρωμένων σχεδίων αστικής κινητικότητας αξιοποιώντας τους υπάρχοντες μηχανισμούς. Ο Υφυπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, κ. Μιχάλης Παπαδόπουλος, είπε σχετικά: «Στη στρατηγική "Ευρώπη 2020" για μία έξυπνη, βιώσιμη και χωρίς αποκλεισμούς ανάπτυξη, ένα εκσυγχρονισμένο και βιώσιμο ευρωπαϊκό σύστημα μεταφορών έχει ιδιαίτερη σημασία. Η μελλοντική ανάπτυξη της Ένωσης περνάει και μέσα από την εξέταση της αστικής διάστασης των μεταφορών.»

Νέοι στόχοι που απορρέουν από τα σχέδια οδηγιών για τη διαλειτουργικότητα και την ασφάλεια

Η αναθεώρηση των κανόνων του ERA αποτελεί μέρος του τεχνικού πυλώνα του 4^{ου} **σιδηροδρομικού πακέτου**, που δημοσιεύτηκε από την Ευρ. Επιτροπή τον Ιανουάριο του 2013. Ο νέος κανονισμός ERA θα αποτυπώσει την ευρύτερη αποστολή του Οργανισμού που απορρέει από 2 άλλα νομοθετικά κείμενα του τεχνικού πυλώνα: τις οδηγίες για τη διαλειτουργικότητα και την ασφάλεια.

Σύμφωνα με τη γενική προσέγγιση που υιοθετήθηκε για τη διαλειτουργικότητα και τις οδηγίες για την ασφάλεια, θα συσταθεί ένα διπλό σύστημα αδειοδότησης οχημάτων και πιστοποιητικών ασφαλείας. Ο Οργανισμός ERA θα λειτουργεί ως ένα «κατάστημα μίας στάσης» για την αδειοδότηση των οχημάτων που προορίζονται για διασυνοριακές δραστηριότητες και για την έκδοση πιστοποιητικών ασφαλείας στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που εμπλέκονται σε διασυνοριακή κυκλοφορία. Οι εθνικές αρχές ασφαλείας θα εξακολουθούν να έχουν σημαντικό ρόλο στη διεξαγωγή των απαραίτητων αξιολογήσεων. Ο συμβιβασμός προβλέπει επίσης ότι, για τα οχήματα και τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που εκτελούν μόνο εθνικές μεταφορές, θα υπάρχει η δυνατότητα επιλογής μεταξύ της υποβολής μιας αίτησης για τη χορήγηση άδειας ή πιστοποίησης στον οργανισμό ή στην εθνική αρχή για την ασφάλεια.

Κύρια στοιχεία της γενικής προσέγγισης

Ένας από τους στόχους του Οργανισμού ERA θα είναι να εξετάζει τους εθνικούς κανόνες σχετικά με την ασφάλεια των σιδηροδρόμων και τις οδηγίες της διαλειτουργικότητας. Εκεί όπου η έκθεση του Οργανισμού σχετικά με τους εθνικούς κανόνες ασφαλείας θα είναι αρνητική, θα μπορεί, μετά από διαβούλευση με το κράτος μέλος, να εκδίδεται γνωμοδότηση.

Επιπροσθέτως, το κείμενο που συμφωνήθηκε από τους Υπουργούς ξεκαθαρίζει ότι μόνο εθνικοί κανόνες που έχουν ήδη υιοθετηθεί σε εθνικό επίπεδο μπορούν να υπόκεινται σε απόφαση της Ευρ. Επιτροπής, ενώ τα σχέδια των εθνικών κανόνων μπορούν μόνο να οδηγήσουν σε γνωμοδότηση του Οργανισμού ERA.

Ο Οργανισμός ERA θα παρακολουθεί, μέσα από ελέγχους και επιθεωρήσεις, με ποιο τρόπο οι εθνικές αρχές ασφαλείας ανταποκρίνονται στα καθήκοντά τους σχετικά με την ασφάλεια και τη διαλειτουργικότητα. Εάν παρατηρηθούν ανεπάρκειες και εάν, μετά από κάποια άλλα σχετικά στάδια, η ανταπόκριση του κράτους μέλους ακόμη θεωρείται ανεπαρκής, η Ευρ. Επιτροπή μπορεί να πάρει κατάλληλα μέτρα που θα πρέπει να εφαρμοστούν ως αποτέλεσμα του ελέγχου.

Τέλη που επιβάλλονται από τον Οργανισμό θα πρέπει να καθορίζονται κατά τρόπο διαφανή, λαμβάνοντας δεόντως υπόψη την αρχή ότι δεν πρέπει να οδηγούν σε περιττή επιβάρυνση για τις επιχειρήσεις. Θα πρέπει, ωστόσο, να καλύπτουν το κόστος των παρεχόμενων υπηρεσιών.

Ο Οργανισμός θα πρέπει να λογοδοτεί κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του που σχετίζονται με τις πιστοποιήσεις ασφαλείας και των αδειών των οχημάτων.

Ένα σύστημα προσφυγών θα συσταθεί, με τη δυνατότητα για κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο να ασκεί προσφυγή κατά των αποφάσεων που απευθύνονται σε αυτά ή που αφορούν άμεσα και ατομικά σε αυτά. Σε περίπτωση διαφωνίας μεταξύ του Οργανισμού

και των εθνικών αρχών ασφαλείας, θα ξεκινά διαδικασία διαιτησίας, μετά από αίτηση της εθνικής αρχής.

Η γενική προσέγγιση σχετικά με τις οδηγίες για τη διαλειτουργικότητα και την ασφάλεια προβλέπει τη δυνατότητα σύναψης συμφωνιών συνεργασίας μεταξύ του Οργανισμού και των εθνικών αρχών ασφαλείας για να διευκολυνθεί η πρακτική εφαρμογή του νέου συστήματος πιστοποίησης και αδειοδότησης. Σε ειδικές περιπτώσεις απομονωμένων δικτύων, ο Οργανισμός μπορεί να αναθέτει καθήκοντα πιστοποίησης και άδειας στις εθνικές αρχές.

Το κείμενο επίσης περιλαμβάνει νέους κανόνες σχετικά με τη διακυβέρνηση του Οργανισμού, σύμφωνα με τις συστάσεις σχετικά με τις αποκεντρωμένες υπηρεσίες που συμφωνήθηκαν μεταξύ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, του Συμβουλίου και της Επιτροπής το 2012, μεταξύ άλλων, όσον αφορά τη σύνθεση του Διοικητικού Συμβουλίου και των συνθηκών εργασίας του Εκτελεστικού Διευθυντή.

Για να υιοθετηθεί, ο Κανονισμός θα πρέπει να εγκριθεί από το Συμβούλιο –με ειδική πλειοψηφία– και από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο.
