ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 14.7.2025
COM(2025) 384 final

ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

σχετικά με την πρόοδο που έχει σημειωθεί ως προς τη διαλειτουργικότητα του ενωσιακού σιδηροδρομικού συστήματος και τη λειτουργία του Οργανισμού Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης εν προκειμένω

ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

σχετικά με την πρόοδο που έχει σημειωθεί ως προς τη διαλειτουργικότητα του ενωσιακού σιδηροδρομικού συστήματος και τη λειτουργία του Οργανισμού Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης εν προκειμένω

Εισαγωγή

Το άρθρο 53 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης[1] απαιτεί από την Επιτροπή να υποβάλει έκθεση όσον αφορά την πρόοδο που έχει σημειωθεί ως προς τη διαλειτουργικότητα του ενωσιακού σιδηροδρομικού συστήματος και τη λειτουργία του Οργανισμού Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (στο εξής: Οργανισμός) εν προκειμένω από την έναρξη ισχύος της οδηγίας.

Η παρούσα πρώτη έκθεση καλύπτει την περίοδο από τις 16 Ιουνίου 2016 έως τις 30 Ιουνίου 2024.

Επιπλέον, το άρθρο 53 παράγραφος 1 ορίζει ότι η εν λόγω έκθεση περιλαμβάνει επίσης αξιολόγηση της εφαρμογής και χρήσης των μητρώων του κεφαλαίου VII —δηλαδή του ευρωπαϊκού μητρώου οχημάτων (στο εξής: EVR), του ευρωπαϊκού μητρώου εγκεκριμένων τύπων οχημάτων (στο εξής: ERATV) και του μητρώου υποδομής (στο εξής: RINF)— και ανάλυση των περιπτώσεων του άρθρου 7 [δηλαδή περιπτώσεις μη εφαρμογής των τεχνικών προδιαγραφών διαλειτουργικότητας (στο εξής: ΤΠΔ) που αφορούν μεμονωμένα έργα].

Τέλος, αναθέτει στην Επιτροπή να διενεργήσει ανάλυση της εφαρμογής του κεφαλαίου V, δηλαδή των αποφάσεων των φορέων έγκρισης, του Οργανισμού και/ή των εθνικών αρχών ασφάλειας (στο εξής: ΕΑΑ) σχετικά με τη διάθεση σιδηροδρομικών οχημάτων στην αγορά και τη θέση σε λειτουργία σταθερών σιδηροδρομικών εγκαταστάσεων και σχετικά με την έγκριση από τον Οργανισμό παρατρόχιων έργων του Ευρωπαϊκού Συστήματος Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας (στο εξής: ERTMS). Ειδικότερα, οι αξιολογήσεις εστιάζουν στη λειτουργία των συμφωνιών συνεργασίας που συνάπτονται μεταξύ του Οργανισμού και των ΕΑΑ για τη διευκόλυνση της από κοινού λήψης αποφάσεων.

Λεπτομέρειες σχετικά με τις δραστηριότητες του Οργανισμού και την πρόοδο που έχει σημειωθεί ως προς την ασφάλεια και τη διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων καλύπτονται από τις εκθέσεις για την ασφάλεια και τη διαλειτουργικότητα, τις οποίες δημοσιεύει ο Οργανισμός ανά διετία σύμφωνα με το άρθρο 35 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/796 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, σχετικά με τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 881/2004[2].

[1] ΕΕ L 138 της 26.5.2016, σ. 44, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/.

[2] ΕΕ L 138 της 26.5.2016, σ. 1, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2016/796/.

Σκοπός της παρούσας έκθεσης είναι η αποφυγή των αλληλεπικαλύψεων με την αξιολόγηση και την υποβολή εκθέσεων που απαιτούνται βάσει του άρθρου 82 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/796, μέσω των οποίων η Επιτροπή θα αξιολογεί τη λειτουργία του Οργανισμού και το διττό σύστημα βάσει του οποίου οι ΕΑΑ και ο Οργανισμός χορηγούν άδειες, πιστοποιήσεις και εγκρίσεις.

Τα κράτη μέλη μετέφεραν την οδηγία (ΕΕ) 2016/797 στο εσωτερικό τους δίκαιο σε τρεις φάσεις. Σύμφωνα με το άρθρο 57 παράγραφος 1 της οδηγίας, τα μέτρα για τη συμμόρφωση με τις υποχρεώσεις που αναφέρονται στο εν λόγω άρθρο θα έπρεπε να είχαν θεσπιστεί έως τις 16 Ιουνίου 2019. Ωστόσο, το άρθρο 57 παράγραφος 2 έδινε στα κράτη μέλη τη δυνατότητα, κατόπιν ενημέρωσης της Επιτροπής και του Οργανισμού, να παρατείνουν την προθεσμία αυτήν έως τις 16 Ιουνίου 2020. Στο πλαίσιο των μέτρων έκτακτης ανάγκης για την αντιμετώπιση της πανδημίας COVID-19, η προθεσμία μεταφοράς στο εσωτερικό δίκαιο παρατάθηκε για τις 31 Οκτωβρίου 2020. Η Επιτροπή έλεγξε την πληρότητα των κοινοποιήσεων των κρατών μελών σχετικά με τον τρόπο με τον οποίον είχαν μεταφέρει την οδηγία (ΕΕ) 2016/797 στο εσωτερικό τους δίκαιο. Με βάση τα αποτελέσματα των ελέγχων πληρότητας, κινήθηκαν 13 διαδικασίες επί παραβάσει λόγω μη κοινοποίησης. Αφότου τα περισσότερα κράτη μέλη κοινοποίησαν πρόσθετα νομικά κείμενα, η Επιτροπή περάτωσε 12 από τις 13 διαδικασίες έως τον Μάιο του 2025.

Οι έλεγχοι συμμόρφωσης σχετικά με τη μεταφορά της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 στο εσωτερικό δίκαιο, που συνοδεύονταν από ερωτηματολόγια «EU-Pilot», ολοκληρώθηκαν για έξι κράτη μέλη· επί του παρόντος η Επιτροπή αξιολογεί τις απαντήσεις στα ερωτηματολόγια αυτά. Οι έλεγχοι συμμόρφωσης της νομοθεσίας για τα υπόλοιπα κράτη μέλη βρίσκονται σε εξέλιξη προκειμένου να αξιολογηθεί η συμμόρφωση και η ανάγκη να καταρτιστούν ερωτηματολόγια EU-Pilot ή να κινηθούν διαδικασίες επί παραβάσει.

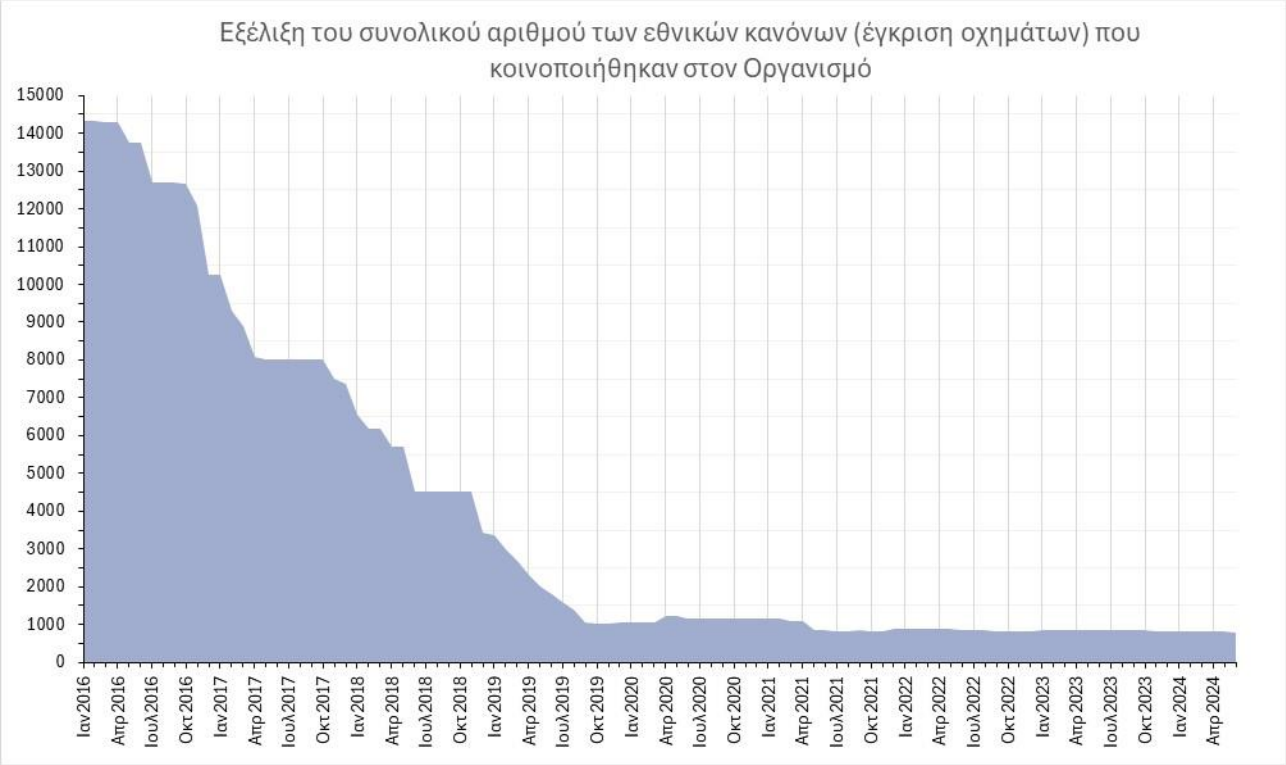
Μέσω άλλων αξόνων εργασίας, έως το τέλος της μεταβατικής περιόδου (31 Οκτωβρίου 2020) η Επιτροπή είχε διεξαγάγει εκτενείς διαβουλεύσεις με τα σχετικά ενδιαφερόμενα μέρη για τους σκοπούς της παρούσας πρώτης έκθεσης.

1. Κατάργηση των εθνικών κανόνων

Τον Ιούνιο του 2024 ο Οργανισμός υπολόγισε ότι εξακολουθούσαν να ισχύουν 796 εθνικοί κανόνες στα κράτη μέλη σύμφωνα με το άρθρο 14 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, δηλαδή κανόνες που αφορούσαν την έγκριση οχημάτων και τις σταθερές εγκαταστάσεις (που προηγουμένως αποκαλούνταν συλλογικά «εθνικοί τεχνικοί κανόνες») στα κράτη μέλη της ΕΕ, σε σύγκριση με 13 459 τον Ιανουάριο του 2016. Στο διάγραμμα 1 παρουσιάζεται η πρόοδος ως προς την κατάργηση των εθνικών κανόνων για την έγκριση οχημάτων από το 2016, ενώ στο διάγραμμα 2 παρουσιάζονται περαιτέρω λεπτομέρειες σχετικά με την πρόοδο που έχει σημειωθεί από το 2020. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι η πρόοδος ως προς την κατάργηση των εθνικών κανόνων βρίσκεται ακόμη σε πρώιμο στάδιο. Αυτό σημαίνει ότι για ορισμένες χώρες ο Οργανισμός εξακολουθεί να αξιολογεί την πρώτη δέσμη κανόνων που κοινοποιήθηκαν σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο α) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.

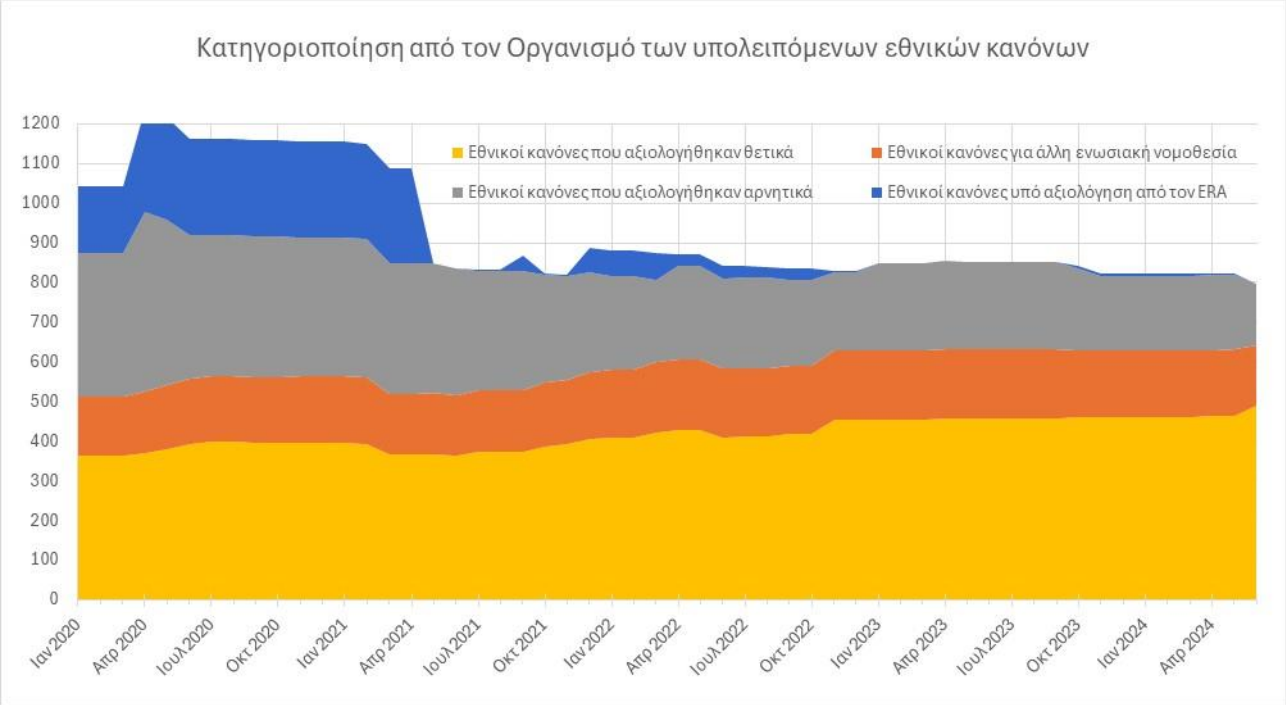
Οι εθνικοί κανόνες ασφάλειας —οι κανόνες που εξετάζονται όταν ο Οργανισμός εκδίδει ενιαία πιστοποιητικά ασφάλειας— κοινοποιούνται στην Επιτροπή και στον Οργανισμό σύμφωνα με

το άρθρο 8 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/798[3] και, ως εκ τούτου, δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας έκθεσης για τη διαλειτουργικότητα.



Διάγραμμα 1: Πρόοδος ως προς την κατάργηση των εθνικών κανόνων για την έγκριση οχημάτων μεταξύ Ιανουαρίου του 2016 και Ιουνίου του 2024 (ΕΕ-28 συμπεριλαμβανομένου του Ηνωμένου Βασιλείου έως το τέλος του 2019· Πηγή: ERA)

[3] Οδηγία (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων (ΕΕ L 138 της 26.5.2016, σ. 102, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2016/798/).



Διάγραμμα 2: Τακτοποίηση των εθνικών κανόνων για την έγκριση οχημάτων, με παρουσίαση των υπολειπόμενων κανόνων μεταξύ Ιανουαρίου του 2020 και Ιουνίου του 2024, ΕΕ-27 (Πηγή: ERA)

2. Αναθεώρηση των ΤΠΔ το 2023

Επί του παρόντος, έχουν εγκριθεί και αναθεωρηθεί 11 ΤΠΔ μέσω κανονισμών της Επιτροπής και εκτελεστικών κανονισμών της Επιτροπής. Οι εν λόγω τρεις λειτουργικές και οκτώ δομικές ΤΠΔ αποτελούν το τεχνικό κανονιστικό πλαίσιο για τα σιδηροδρομικά υποσυστήματα. Οι λειτουργικές ΤΠΔ καλύπτουν τη διεξαγωγή και τη διαχείριση της κυκλοφορίας (στο εξής: ΟΡΕ[4]), τις τηλεματικές εφαρμογές (δηλαδή εφαρμογές υπολογιστών / μηχανογραφημένες εφαρμογές) για επιβατικές υπηρεσίες (στο εξής: ΤΑΡ[5]) και τις τηλεματικές εφαρμογές για εμπορευματικές μεταφορές (στο εξής: ΤΑF[6]). Οι δομικές ΤΠΔ καλύπτουν την υποδομή (στο

[4] Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2019/773 της Επιτροπής, της 16ης Μαΐου 2019, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και με την κατάργηση της απόφασης 2012/757/ΕΕ (ΕΕ L 139Ι της 27.5.2019, σ. 5, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/773/).

[5] Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 454/2011 της Επιτροπής, της 5ης Μαΐου 2011, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «Τηλεπληροφορικές εφαρμογές για επιβατικές υπηρεσίες» του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος (ΕΕ L 123 της 12.5.2011, σ. 11, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/454/).

[6] Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1305/2014 της Επιτροπής, της 11ης Δεκεμβρίου 2014, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «Τηλεματικές εφαρμογές για εμπορευματικές μεταφορές» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 62/2006 (ΕΕ L 356 της 12.12.2014, σ. 438, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1305/).

εξής: INF[7]), την ενέργεια (στο εξής: ENE[8]), την ασφάλεια στις σιδηροδρομικές σήραγγες (στο εξής: SRT[9]), την προσβασιμότητα για τα άτομα με αναπηρία και τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα (στο εξής: PRM[10]), τις μηχανές και το επιβατικό τροχαίο υλικό (στο εξής: LOC&PAS[11]), τις εμπορευματικές φορτάμαξες (στο εξής: WAG[12]), τον θόρυβο του τροχαίου υλικού (στο εξής: NOI[13]) και τον έλεγχο-χειρισμό και τη σηματοδότηση (στο εξής: CCS[14]).

Από τον Ιούνιο του 2016 έχουν πραγματοποιηθεί δύο μεγάλοι κύκλοι αναθεώρησης των ΤΠΔ. Επιπλέον, έπειτα από εκτενείς διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη, τον Αύγουστο του 2024 ζητήθηκε από τον Οργανισμό να υποβάλει συστάσεις σχετικά με μελλοντικές αναθεωρήσεις των ΤΠΔ (παρουσιάζοντας πολυετές σχέδιο για τους επόμενους κύκλους αναθεώρησης των ΤΠΔ έως το 2030 με σκοπό την κατάρτιση ΤΠΔ για νέες τεχνολογίες), να κλείσει σημεία που παραμένουν ανοικτά εκεί όπου εξακολουθούν να ισχύουν οι εθνικοί κανόνες και/ή να προσθέσει τομείς που δεν καλύπτονται επαρκώς σε προηγούμενες εκδόσεις των ΤΠΔ.

---

7 Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1299/2014 της Επιτροπής, της 18ης Νοεμβρίου 2014, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «υποδομή» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ L 356 της 12.12.2014, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1299/).

8 Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1301/2014 της Επιτροπής, της 18ης Νοεμβρίου 2014, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας που αφορά το υποσύστημα «ενέργεια» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ένωσης (ΕΕ L 356 της 12.12.2014, σ. 179, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1301/

9 Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1303/2014 της Επιτροπής, της 18ης Νοεμβρίου 2014, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας που αφορά την «ασφάλεια στις σιδηροδρομικές σήραγγες» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ L 356 της 12.12.2014, σ. 394, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1303/).

10 Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1300/2014 της Επιτροπής, της 18ης Νοεμβρίου 2014, σχετικά με τις τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας για την προσβασιμότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της Ένωσης για τα άτομα με αναπηρία και άτομα με μειωμένη κινητικότητα (ΕΕ L 356 της 12.12.2014, σ. 110, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1300/).

11 Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1302/2014 της Επιτροπής, της 18ης Νοεμβρίου 2014, σχετικά με τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «Τροχαίο υλικό — Μηχανές και επιβατικό τροχαίο υλικό» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ L 356 της 12.12.2014, σ. 228, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1302/).

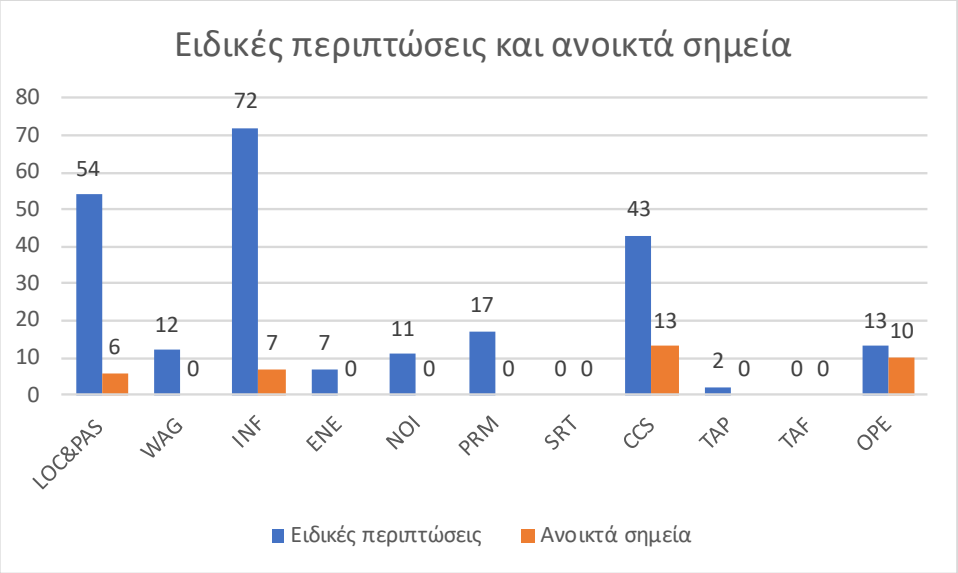
12 Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 321/2013 της Επιτροπής, της 13ης Μαρτίου 2013, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «Τροχαίο υλικό — εμπορευματικές φορτάμαξες» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και για την κατάργηση της απόφασης 2006/861/ΕΚ (ΕΕ L 104 της 12.4.2013, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/321/).

13 Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1304/2014 της Επιτροπής, της 26ης Νοεμβρίου 2014, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «Τροχαίο υλικό — Θόρυβος» και με την τροποποίηση της απόφασης 2008/232/ΕΚ και την κατάργηση της απόφασης 2011/229/ΕΕ (ΕΕ L 356 της 12.12.2014, σ. 421, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1304/).

14 Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2023/1695 της Επιτροπής, της 10ης Αυγούστου 2023, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για τα υποσυστήματα ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 2016/919 (ΕΕ L 222 της 8.9.2023, σ. 380, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1695/).

Το 2019 αναθεωρήθηκαν όλες οι ΤΠΔ[15] ώστε να ευθυγραμμιστούν με την τέταρτη δέσμη μέτρων για τις σιδηροδρομικές μεταφορές. Μόνο η ΤΠΔ ΟΡΕ υποβλήθηκε σε διεξοδικότερη αναθεώρηση.

Το 2023 αναθεωρήθηκαν οκτώ ΤΠΔ με σκοπό την επίτευξη υψηλότερων επιπέδων διαλειτουργικότητας. Επιπροσθέτως, ο κανονισμός της Επιτροπής σχετικά με την ΤΠΔ CCS αποτέλεσε αντικείμενο αναδιατύπωσης, και τροποποιήθηκαν οι κανονισμοί της Επιτροπής σχετικά με τις ΤΠΔ LOC&PAS, WAG, OPE, INF, ENE και PRM. Το διάγραμμα 3 συνοψίζει τις ειδικές περιπτώσεις και τα σημεία που παραμένουν ανοικτά μετά τις εν λόγω αναθεωρήσεις.



Διάγραμμα 3: Ειδικές περιπτώσεις και ανοικτά σημεία ανά ΤΠΔ στις 30 Ιουνίου 2024

α. ΤΠΔ LOC&PAS, WAG, NOI και CCS

- Ενιαία έγκριση για επιβατάμαξες

Το 2023 θεσπίστηκαν επίσης διατάξεις για επιβατάμαξες παρόμοιες με την ισχύουσα πανευρωπαϊκή ενιαία έγκριση για φορτάμαξες. Οι διατάξεις αυτές καθορίζουν απαιτήσεις ΤΠΔ βάσει των οποίων ο Οργανισμός μπορεί να εκδίδει εγκρίσεις οχημάτων χωρίς να υποχρεούται να συνεργάζεται με τις ΕΑΑ εάν δεν υπάρχουν πρόσθετες απαιτήσεις εθνικών κανόνων που πρέπει να αξιολογηθούν. Απαιτήσεις σχετικά με την ηλεκτρομαγνητική συμβατότητα συμπεριλήφθηκαν στον κανονισμό της Επιτροπής σχετικά με την ΤΠΔ LOC&PAS. Για την περαιτέρω εναρμόνιση των απαιτήσεων ηλεκτρομαγνητικής συμβατότητας και την περαιτέρω απλούστευση της έγκρισης, ο κανονισμός της Επιτροπής σχετικά με την ΤΠΔ CCS αναθέτει επίσης στα κράτη μέλη την υποχρέωση να κοινοποιούν στον Οργανισμό τις προδιαγραφές για όλες τις υφιστάμενες εγκατεστημένες παρατρόχιες συσκευές ανίχνευσης αμαξοστοιχιών.

[15] Χρονολογικός πίνακας για όλες τις ΤΠΔ είναι διαθέσιμος στη διεύθυνση https://www.era.europa.eu/system/files/2022-10/TSIs%20chronology%20table.pdf?t=1718972267. Περιλαμβάνει λεπτομέρειες σχετικά με τους εκτελεστικούς κανονισμούς της Επιτροπής με τους οποίους επικαιροποιήθηκαν μία ή περισσότερες ΤΠΔ.

- Ανίχνευση και πρόληψη εκτροχιασμών φορταμαξών

Στους κανονισμούς της Επιτροπής σχετικά με τις ΤΠΔ LOC&PAS και WAG, προστέθηκαν περαιτέρω απαιτήσεις για λειτουργίες ανίχνευσης και πρόληψης εκτροχιασμών αμαξοστοιχιών για οχήματα που είναι εξοπλισμένα με τέτοια τεχνολογία. Αυτό θα συμβάλει στην αύξηση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων μέσω της πρόληψης ή του μετριασμού των συνεπειών του εκτροχιασμού των οχημάτων.

- Όρια θορύβου και αξιολόγηση των πέδιλων πέδης από σύνθετο υλικό στο επίπεδο του στοιχείου διαλειτουργικότητας

Ο κανονισμός της Επιτροπής σχετικά με την ΤΠΔ NOI εφαρμόζει όρια θορύβου όταν η αμαξοστοιχία βρίσκεται σε στάση, σε εκκίνηση και σε διέλευση, καθώς και εντός του θαλάμου του μηχανοδηγού. Καθορίστηκαν επίσης οι μεθοδολογίες για την αξιολόγηση των ακουστικών επιδόσεων των πέδιλων πέδης από σύνθετο υλικό προκειμένου να μειωθούν περαιτέρω οι εκπομπές θορύβου, όπως ορίζεται στην οδηγία 2002/49/ΕΚ[16].

- Πλαίσιο για τη διαχείριση των αλλαγών στις προδιαγραφές της ΤΠΔ CCS (διόρθωση σφαλμάτων, παροχή ενιαίας δέσμης προδιαγραφών, διασφάλιση πλήρους εκτέλεσης)

Για την περαιτέρω προώθηση της εναρμόνισης και της διαλειτουργικότητας μέσω του ευρωπαϊκού συστήματος ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης, ο κανονισμός της Επιτροπής για την ΤΠΔ CCS εισήγαγε ειδικές μεταβατικές ρυθμίσεις για τη διόρθωση σφαλμάτων. Η αρχή της παροχής ενιαίας δέσμης προδιαγραφών θεσπίστηκε παράλληλα με τη διαχείριση των εκδόσεων, συμπεριλαμβανομένων προσαρμογών σε υφιστάμενες νεότερες εκδόσεις. Επιπλέον, η δυνατότητα μερικής μόνο εκπλήρωσης της ΤΠΔ CCS καταργήθηκε και αντικαταστάθηκε από ειδικές μεταβατικές ρυθμίσεις.

- Βελτιώσεις της ΤΠΔ CCS [ετοιμότητα για την αυτόματη λειτουργία των αμαξοστοιχιών (στο εξής: ATO), το μελλοντικό σιδηροδρομικό σύστημα κινητών επικοινωνιών (στο εξής: FRMCS) και την ψηφιακή αυτόματη ζεύξη (στο εξής: DAC)] και εκδόσεις συστημάτων

Για να επιτευχθεί περαιτέρω ψηφιοποίηση των σιδηροδρόμων, προστέθηκαν στον κανονισμό της Επιτροπής σχετικά με την ΤΠΔ CCS οι υφιστάμενες προδιαγραφές για την ATO, καθώς και οι προδιαγραφές διεπαφής για το FRMCS. Καθορίστηκαν επίσης περαιτέρω απαιτήσεις με σκοπό τη συμμόρφωση κατά τη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου, προκειμένου να προετοιμαστεί το έδαφος για την ταχύτερη ενσωμάτωση μελλοντικών διαθέσιμων προδιαγραφών (πλήρης δέσμη προδιαγραφών για το FRMCS, προδιαγραφές για την DAC).

β. ΤΠΔ ΟΡΕ

- Ψηφιοποίηση της επικοινωνίας

Προσδιορίστηκαν τα ψηφιακά μέσα επικοινωνίας μεταξύ διαχειριστών υποδομής (στο εξής: ΔΥ) και σιδηροδρομικών επιχειρήσεων (στο εξής: ΣΕ), δηλαδή έλεγχοι συμβατότητας

[16] Οδηγία 2002/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25ης Ιουνίου 2002, σχετικά με την αξιολόγηση και τη διαχείριση του περιβαλλοντικού θορύβου (ΕΕ L 189 της 18.7.2002, σ. 12, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2002/49/oj).

διαδρομών, βιβλία διαδρομών και εγχειρίδια κανόνων. Καθορίστηκαν επίσης οι σχετικές προθεσμίες εφαρμογής στον κανονισμό της Επιτροπής για την ΤΠΔ ΟΡΕ.

Τον Αύγουστο του 2024 ζητήθηκε από τον Οργανισμό να προσδιορίσει περαιτέρω τα ψηφιακά μέσα για άλλες επικοινωνίες. Στο μεταξύ, η αναθεώρηση των ΤΠΔ ΤΑΡ και ΤΑF, που έχει προγραμματιστεί για το 2025, θα προσδιορίσει επίσης τα ψηφιακά μέσα επικοινωνίας που σχετίζονται με τη διαχείριση της χωρητικότητας, τη διαχείριση της κυκλοφορίας και την προετοιμασία των αμαξοστοιχιών.

- Επιχειρησιακοί κανόνες, πινακίδες με δείκτες και ευρωπαϊκές οδηγίες για το Ευρωπαϊκό Σύστημα Ελέγχου Αμαξοστοιχιών (ETCS)

Πραγματοποιήθηκε περαιτέρω εναρμόνιση των επιχειρησιακών κανόνων που συνδέονται με ραδιοκατευθυνόμενη λειτουργία του ETCS επιπέδου 2 και του ETCS επιπέδου 3 χωρίς επικάλυψη της κλάσης Β και της παρατρόχιας σηματοδότησης. Οι αλλαγές εισήγαγαν νέους λειτουργικούς κανόνες, καθώς και άλλους κανόνες που έχουν σχεδιαστεί για να συμπληρώσουν τους υφιστάμενους κανόνες.

Καθιερώθηκε στενή συνεργασία με τις σχετικές ομάδες τυποποίησης για εναρμονισμένες πινακίδες με δείκτες (βελτιστοποιημένες υφιστάμενες και νέες πρόσθετες). Οι πρόσθετες εναρμονισμένες πινακίδες με δείκτες ενσωματώθηκαν στους σχετικούς επιχειρησιακούς κανόνες της ΤΠΔ ΟΡΕ, υποδεικνύοντας πού δεν έχουν οριστεί ακόμη πινακίδες με δείκτες.

Θεσπίστηκε τροποποίηση της ευρωπαϊκής οδηγίας για την αντιμετώπιση των αναγκών του οικείου τομέα.

γ. ΤΠΔ INF και ΕΝΕ

- Υποδομή

Διευρύνθηκε το πεδίο εφαρμογής των ΤΠΔ σταθερής εγκατάστασης (ιδίως των ΤΠΔ ΕΝΕ και INF). Εάν εφαρμόζονται αναβαθμίσεις για τις οποίες υπάρχει καθορισμένο κριτήριο επιδόσεων, απαιτείται πλέον πλήρης συμμόρφωση με τις εν λόγω ΤΠΔ εντός της γεωγραφικής περιοχής του συστήματος αναβάθμισης. Αυτό δεν ίσχυε στο πλαίσιο της προηγούμενης υποχρέωσης συμμόρφωσης, η οποία ήταν μόνο μερική. Το εν λόγω μέτρο έχει σχεδιαστεί για να επιταχύνει τη συμμόρφωση της σιδηροδρομικής υποδομής με τις ΤΠΔ και να συμβάλει στη βελτίωση της διαλειτουργικότητας των σιδηροδρομικών δικτύων, αποφεύγοντας με τον τρόπο αυτόν τυχόν περιορισμούς όσον αφορά τη λειτουργία των αμαξοστοιχιών.

Άλλες διατάξεις που καθιστούν δυνατή τη φόρτιση συσσωρευτών έλξης και τη χρήση πολλαπλών παντογράφων εισήχθησαν στην ΤΠΔ ΕΝΕ.

δ. ΤΠΔ PRM

Το 2023 επανήλθε η απαίτηση να διενεργούν οι κοινοποιημένοι οργανισμοί επιτόπιες επισκέψεις για την επιθεώρηση υποσυστημάτων υποδομής, ώστε να διασφαλίζεται η ορθή εφαρμογή της ΤΠΔ PRM.

Θεσπίστηκαν επίσης αλλαγές στους επιχειρησιακούς κανόνες που καθορίζονται στον κανονισμό της Επιτροπής σχετικά με την ΤΠΔ PRM, π.χ. εάν μια υπηρεσία παρέχεται μόνο σε τμήμα αμαξοστοιχίας που δεν είναι προσβάσιμο για χρήστες αναπηρικών αμαξιδίων, τότε πρέπει να παρέχεται σε χρήστες αναπηρικών αμαξιδίων στον χώρο των αναπηρικών αμαξιδίων

χωρίς πρόσθετη επιβάρυνση, εκτός εάν είναι αδύνατη η παροχή της υπηρεσίας στον χώρο αυτόν. Για τα υποσυστήματα τροχαίου υλικού, το σήμα εντοπισμού θύρας εισήχθη ως εναλλακτική λύση αντί του σήματος ανοίγματος θύρας εκτός της αμαξοστοιχίας. Μια άλλη καινοτομία είναι η δυνατότητα απαλλαγής από το σήμα κλεισίματος θύρας όταν υπάρχουν εναλλακτικές λύσεις (π.χ. φωτοκουρτίνες ασφαλείας, ευαίσθητες ακμές) για τον μετριασμό του κινδύνου τραυματισμού για τους επιβάτες και το πλήρωμα της αμαξοστοιχίας.

Προστέθηκε επίσης ορισμός του όρου «διαλειτουργικό σιδηροδρομικώς μεταφερόμενο αναπηρικό αμαξίδιο». Περιγράφονται τα χαρακτηριστικά του αναπηρικού αμαξιδίου που καθιστούν δυνατή την πλήρη αξιοποίηση από τον επιβάτη όλων των χαρακτηριστικών του τροχαίου υλικού που έχει σχεδιαστεί για χρήστες αναπηρικών αμαξιδίων.

ε. Συνδυασμένες μεταφορές

Διάφορες ΤΠΔ τροποποιήθηκαν σε σχέση με τις συνδυασμένες μεταφορές[17]. Οι αλλαγές αυτές, οι οποίες διευκολύνουν την κωδικοποίηση των γραμμών (ΤΠΔ INF) βάσει του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/777 της Επιτροπής[18], των φορταμαξών και των διατροπικών μονάδων φόρτωσης, θεσπίζουν κοινούς εναρμονισμένους κανόνες για τη λειτουργία των συνδυασμένων μεταφορών.

Ο κανονισμός της Επιτροπής για την ΤΠΔ WAG περιλαμβάνει γενική απαίτηση σχετικά με τις διατάξεις ασφαλούς στοιβασίας των διατροπικών μονάδων φόρτωσης, ώστε να εξασφαλίζεται η κατάλληλη ασφαλής στοιβασία τους κατά τη μεταφορά, με σκοπό την αποφυγή απωλειών ή ζημιών.

Ο κανονισμός της Επιτροπής για την ΤΠΔ OPE ενσωμάτωσε κανόνες για τους ελέγχους συμβατότητας διαδρομών και τους σχετικούς επιχειρησιακούς κανόνες προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι συνδυασμένες μεταφορές πραγματοποιούνται με ασφάλεια και αποτελεσματικότητα.

Συνολικά, οι αλλαγές αποσκοπούν στη διευκόλυνση των συνδυασμένων μεταφορών με την παροχή διαφανών κανόνων και απαιτήσεων για την κωδικοποίηση γραμμών, φορταμαξών και διατροπικών μονάδων φόρτωσης, καθώς και για την εκτέλεση συνδυασμένων μεταφορών. Αυτό θα συμβάλει στη βελτίωση της επιχειρησιακής αποτελεσματικότητας και της ασφάλειας των συνδυασμένων μεταφορών και στη μείωση του διοικητικού φόρτου των μεταφορέων.

3. Υλοποίηση των λειτουργιών των ΤΠΔ TAP και TAF

Η υλοποίηση σιδηροδρομικών εφαρμογών τηλεματικής είναι καίριας σημασίας για την επίτευξη σιδηροδρομικών μεταφορών χωρίς χαρτί.

Η αναθεώρηση των ΤΠΔ TAF και TAP αναμένεται να ολοκληρωθεί το 2025. Με αυτή θα διασφαλιστεί η συνοχή μεταξύ των κοινών πτυχών τόσο για τις εμπορευματικές όσο και για

[17] Οδηγία 92/106/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 7ης Δεκεμβρίου 1992, σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων για ορισμένες συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ των κρατών μελών (ΕΕ L 368 της 17.12.1992, σ. 38, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/1992/106/).

[18] Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2019/777 της Επιτροπής, της 16ης Μαΐου 2019, σχετικά με τις κοινές προδιαγραφές του μητρώου σιδηροδρομικής υποδομής και για την κατάργηση της εκτελεστικής απόφασης 2014/880/ΕΕ (ΕΕ L 139Ι της 27.5.2019, σ. 312, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_impl/2019/777/).

τις επιβατικές υπηρεσίες στο πλαίσιο ενιαίου κανονισμού για την ΤΠΔ τηλεματικής, ο οποίος θα στηρίξει την ανταλλαγή δεδομένων:

1) για τη διαχείριση της χωρητικότητας και της κυκλοφορίας, καθώς και για την προετοιμασία των αμαξοστοιχιών·
2) για τη διαχείριση των εμπορευματικών φορταμαξών και της αποστολής τους·
3) για την έκδοση σιδηροδρομικών εισιτηρίων και την ενημέρωση των επιβατών.

Ένας άλλος στόχος είναι να ενισχυθεί ο ρόλος του Οργανισμού ως αρχής για τα συστήματα τηλεματικής και να καταστεί δυνατή η επιβολή του μελλοντικού κανονισμού για την ΤΠΔ τηλεματικής με την εφαρμογή προθεσμιών εφαρμογής, παράλληλα με ένα πλαίσιο παρακολούθησης και αξιολόγησης της συμμόρφωσης υπό την εποπτεία του Οργανισμού.

Εν αναμονή της θέσπισης νομικά δεσμευτικών προθεσμιών εφαρμογής, τα γενικά σχέδια παρέχουν τη βάση για την εφαρμογή των λειτουργιών τηλεματικής σε τομεακό επίπεδο. Τα γενικά σχέδια της ΤΠΔ TSI[19] και της ΤΠΔ TAF[20], που εκδόθηκαν το 2013, ορίζουν ότι η εφαρμογή επρόκειτο να ολοκληρωθεί έως το 2020 για το σημείο 3) ανωτέρω και έως το 2021 για τα σημεία 1) και 2).

Το άρθρο 23 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/796 απαιτεί από τον Οργανισμό να επικουρεί την Επιτροπή στην παρακολούθηση της εγκατάστασης των προδιαγραφών για τις τηλεματικές εφαρμογές. Ως εκ τούτου, ο Οργανισμός καταρτίζει και δημοσιεύει ετήσια έκθεση προόδου σχετικά με την εφαρμογή των λειτουργιών που καθορίζονται στους κανονισμούς της Επιτροπής για τις ΤΠΔ TAP και TAF. Για την παρούσα έκθεση, η παρακολούθηση της εφαρμογής των βασικών λειτουργιών που σχετίζονται με τη διαχείριση της χωρητικότητας και της κυκλοφορίας τονίζεται στον πίνακα 1. Τα αριθμητικά στοιχεία εφαρμογής αναπαράγονται από τους διαχειριστές υποδομής, τις επιχειρήσεις σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών (στο εξής: ΣΕ-ΕΜΠ) και τις επιχειρήσεις επιβατικών εμπορευματικών μεταφορών (στο εξής: ΣΕ-ΕΠΙ) από τις εκθέσεις προόδου του Οργανισμού του 2023[21] σχετικά με την εφαρμογή των ΤΠΔ TAF και TAP.

Σύμφωνα με τα ισχύοντα γενικά σχέδια για τις ΤΠΔ TAF/TAP, τα ορόσημα-στόχοι για την εφαρμογή των λειτουργιών που υποστηρίζουν τη διαχείριση της χωρητικότητας ήταν το 2017 για τους ΔΥ και τις ΣΕ-ΕΜΠ και το 2018 για τις ΣΕ-ΕΠΙ.

Πίνακας 1: Εφαρμογή των βασικών λειτουργιών που σχετίζονται με τη διαχείριση της χωρητικότητας και της κυκλοφορίας

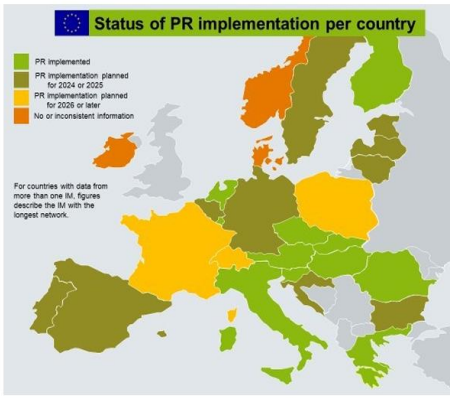
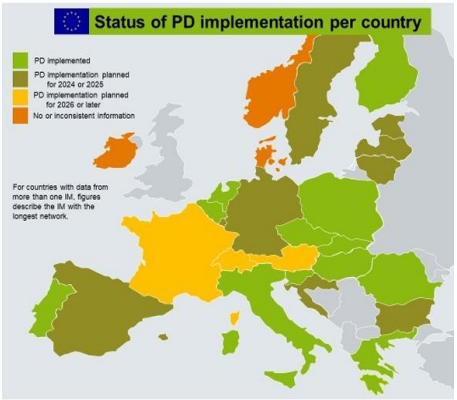
Υπόμνημα που ισχύει για όλους τους χάρτες που απεικονίζουν την κατάσταση εφαρμογής ανά χώρα: i) πράσινο — έχει εφαρμοστεί, ii) σκούρο πράσινο — η εφαρμογή έχει προγραμματιστεί για το 2024 ή το 2025, iii) κίτρινο — η εφαρμογή έχει προγραμματιστεί για το 2026 ή αργότερα, iv) κόκκινο — ανύπαρκτες ή αντιφατικές πληροφορίες. Για χώρες με δεδομένα από

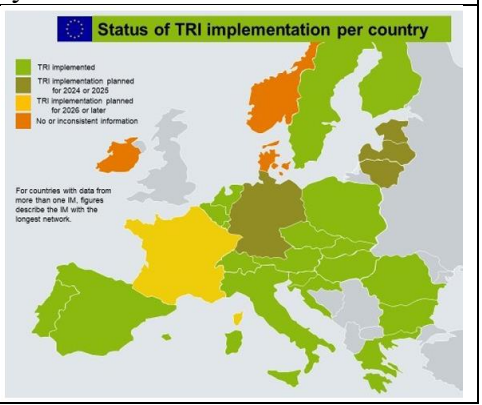
[19] https://www.era.europa.eu/system/files/2022-11/tap_master_plan_delivery_en_0.pdf

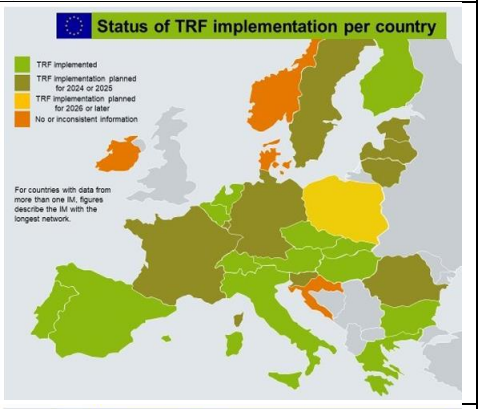
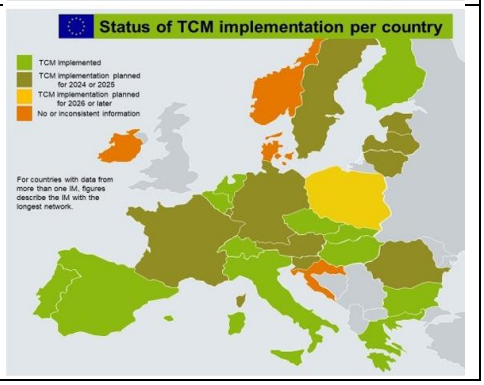
[20] https://www.era.europa.eu/system/files/2022-11/taf_tsi_master_plan_en_0.pdf

[21] Εκθέσεις προόδου 2023 του Οργανισμού σχετικά με την εφαρμογή των ΤΠΔ TAF/TAP: https://www.era.europa.eu/system/files/2024-11/agency_s%202023%20report%20era-rep-114-impl-2023%20on%20taf%20tsi%20implementation%20-%20di.pdf.

περισσότερους του ενός ΔΥ, τα αριθμητικά στοιχεία περιγράφουν τον ΔΥ με το μεγαλύτερο δίκτυο.

	Κατάσταση εφαρμογής	**Πρόβλεψη εφαρμογής για τους ΔΥ**
Διαχείριση χωρητικότητας		
Αίτημα εκχώρησης χρονοδιαδρόμου (PR)	ΔΥ: Ποσοστό εφαρμογής 43 % ΣΕ-ΕΜΠ: Ποσοστό εφαρμογής 35 % ΣΕ-ΕΠΙ: Ποσοστό εφαρμογής 41 %	
Αναλυτικά στοιχεία χρονοδιαδρόμου (PD)	ΔΥ: Ποσοστό εφαρμογής 51 % ΣΕ-ΕΜΠ: Ποσοστό εφαρμογής 43 % ΣΕ-ΕΠΙ: Ποσοστό εφαρμογής 47 %	

	Κατάσταση εφαρμογής	**Πρόβλεψη εφαρμογής**
Διαχείριση κυκλοφορίας		
Πληροφορίες πορείας αμαξοστοιχίας (TRI)	ΔΥ: Ποσοστό εφαρμογής 61 % ΣΕ-ΕΜΠ: Ποσοστό εφαρμογής 51 % ΣΕ-ΕΠΙ: Ποσοστό εφαρμογής 56 %	

	Κατάσταση εφαρμογής	Πρόβλεψη εφαρμογής
Διαχείριση κυκλοφορίας		
Πληροφορίες πρόγνωσης πορείας αμαξοστοιχίας (TRF)	ΔΥ: Ποσοστό εφαρμογής 49 % ΣΕ-ΕΜΠ: Ποσοστό εφαρμογής 38 % ΣΕ-ΕΠΙ: Ποσοστό εφαρμογής 40 %	
Σύνθεση αμαξοστοιχίας (TCM)	ΔΥ: Ποσοστό εφαρμογής 53 % ΣΕ-ΕΜΠ: Ποσοστό εφαρμογής 48 % ΣΕ-ΕΠΙ: Ποσοστό εφαρμογής 48 %	

Μολονότι η εφαρμογή επηρεάστηκε από συστημικές καθυστερήσεις, θα πρέπει να τονιστεί ότι οι δεσμεύσεις των ΔΥ, όπως συγκεντρώθηκαν στην έρευνα που διενήργησε ο Οργανισμός το 2022, επισημαίνουν το γεγονός ότι οι περισσότερες λειτουργίες που υποστηρίζουν τη διαχείριση της χωρητικότητας και τη διαχείριση της κυκλοφορίας επρόκειτο να υλοποιηθούν και να ολοκληρωθούν κατά τη διάρκεια του 2024 και του 2025, δηλαδή εγκαίρως για την περίοδο του πίνακα δρομολογίων του 2026.

4. Εφαρμογή μητρώων (EVR, ERATV, RINF)

α. EVR

Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι τα σιδηροδρομικά οχήματα που λειτουργούν στον ενιαίο ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό χώρο μπορούν να ιχνηλατούνται και να απεικονίζεται το ιστορικό τους, το άρθρο 47 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 εισήγαγε ειδικά μητρώα οχημάτων. Η οδηγία απαιτεί από κάθε κράτος μέλος να τηρεί εθνικό μητρώο οχημάτων και να το καθιστά προσβάσιμο στα σχετικά ενδιαφερόμενα μέρη, συμπεριλαμβανομένου του Οργανισμού. Η εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2018/1614 της Επιτροπής[22] καθορίζει προδιαγραφές για το ευρωπαϊκό μητρώο οχημάτων (στο εξής: EVR) που θα αντικαταστήσει το ευρωπαϊκό

[22] Εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2018/1614 της Επιτροπής, της 25ης Οκτωβρίου 2018, σχετικά με τον καθορισμό προδιαγραφών για τα μητρώα οχημάτων που αναφέρονται στο άρθρο 47 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και για την τροποποίηση και την κατάργηση της απόφασης 2007/756/ΕΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 268 της 26.10.2018, σ. 53, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2018/1614/).

κεντροποιημένο εικονικό μητρώο οχημάτων (στο εξής: ECVVR). Αυτό σημαίνει ότι αντί των αποκεντρωμένων εθνικών μητρώων οχημάτων που καθίστανται προσβάσιμα μέσω μιας κοινής μηχανής αναζήτησης και μετάφρασης με βάση τον Οργανισμό, τα δεδομένα σχετικά με την καταχώριση οχημάτων θα φιλοξενούνται πλέον κεντρικά από τον Οργανισμό. Η λύση αυτή προσφέρει αρκετά πλεονεκτήματα, καθώς μειώνει την τεχνική πολυπλοκότητα και τον διοικητικό φόρτο. Ταυτόχρονα, αυξάνει τη διαθεσιμότητα και την ποιότητα των δεδομένων αφαιρώντας διπλές καταχωρίσεις.

Το EVR άρχισε να λειτουργεί πλήρως τον Νοέμβριο του 2021. Έως τις 25 Ιουνίου 2024 17[23] από τα 25 ενδιαφερόμενα κράτη μέλη συν τη Νορβηγία είχαν μεταβεί από το ECVVR στο κεντρικά διαχειριζόμενο σύστημα EVR. Η Γαλλία χρησιμοποιεί το EVR, αλλά τα δεδομένα της δεν αποθηκεύονται κεντρικά. Στο πλαίσιο αυτό, για να διασφαλιστεί η επιχειρησιακή συνέχεια, το ECVVR θα εξακολουθήσει να χρησιμοποιείται κανονικά ωσότου ολοκληρωθεί η μεταφορά των δεδομένων. Συνολικά, πάνω από 1,2 εκατομμύρια οχήματα (συμπεριλαμβανομένων εκείνων που διαθέτουν έγκυρη άδεια κυκλοφορίας, εκείνων των οποίων η άδεια έχει ανασταλεί και εκείνων που έχουν αποσυρθεί) είναι καταγεγραμμένα στο ECVVR/EVR.

Ο πίνακας 2 παρέχει επισκόπηση των οχημάτων με έγκυρη/ενεργή άδεια κυκλοφορίας που είναι καταγεγραμμένα στο ECVVR/EVR ανά τύπο οχήματος (δεδομένα που εξήχθησαν τον Ιούνιο του 2024). Τα οχήματα που περιλαμβάνονται στο ECVVR/EVR αναμένεται ότι αντιπροσωπεύουν τουλάχιστον το 80 % των οχημάτων.

Πίνακας 2: Οχήματα με έγκυρη καταχώριση στο ECVVR/EVR (Ιούνιος 2024)

Κατηγορία οχημάτων	**Αριθμός οχημάτων (έγκυρη καταχώριση)**
Ελκτικά οχήματα — πετρελαιοκίνητη μηχανή	11 287
Ελκτικά οχήματα — ντιζελομηχανή ελιγμών	6 108
Ελκτικά οχήματα — ηλεκτροκίνητη μηχανή	14 623
Ελκτικά οχήματα — ηλεκτρική μηχανή ελιγμών	602
Ελκτικά οχήματα — πετρελαιοκίνητη πολυμερής σύνθεση	17 285
Ελκτικά οχήματα — ηλεκτρική πολυμερής σύνθεση (πλην της υψηλής ταχύτητας)	58 982
Ελκτικά οχήματα — ηλεκτρική πολυμερής σύνθεση (υψηλής ταχύτητας)	13 487
Ελκτικά οχήματα — διάφορα	6 895
Ελκτικά οχήματα — ειδικό όχημα	18 316
Ελκτικά οχήματα — εξειδικευμένο ελκόμενο	2 540
Φορτάμαξα	637 260
Ελκόμενα οχήματα επιβατών — οχήματα για εγχώρια κυκλοφορία	30 855

[23] Βέλγιο, Βουλγαρία, Τσεχία, Ελλάδα, Ιταλία, Λετονία, Λιθουανία, Λουξεμβούργο, Κάτω Χώρες, Αυστρία, Πολωνία, Πορτογαλία, Ρουμανία, Σλοβενία, Σλοβακία, Φινλανδία και Σουηδία.

Ελκόμενα οχήματα επιβατών — κλιματιζόμενα και πιεσοστεγή οχήματα	4 834
Ελκόμενα οχήματα επιβατών — οχήματα υπηρεσίας	10 371
Γενικό σύνολο	**833 445**

Πηγή: ECVVR/EVR

Όπως και με άλλα μητρώα του Οργανισμού, η αξιοπιστία των δεδομένων εξαρτάται από τον βαθμό στον οποίον οι παρεχόμενες πληροφορίες είναι ακριβείς, πλήρεις και επικαιροποιημένες. Αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό κατά τη σύνδεση/αντιστοίχιση πληροφοριών από διάφορα μητρώα.

β. ERATV

Σύμφωνα με το άρθρο 48 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, το μητρώο ERATV[24] περιέχει δεδομένα σχετικά με τους εγκεκριμένους τύπους οχημάτων. Οι κοινές τεχνικές προδιαγραφές του καθορίζονται στην εκτελεστική απόφαση 2011/665/ΕΕ της Επιτροπής[25] για το ευρωπαϊκό μητρώο εγκεκριμένων τύπων σιδηροδρομικών οχημάτων. Το ERATV, που φιλοξενείται από τον Οργανισμό, λειτουργεί από τον Ιανουάριο του 2013. Τα δεδομένα του ERATV δημοσιοποιούνται μόλις υποβληθούν από τον φορέα έγκρισης (τις ΕΑΑ ή τον Οργανισμό).

Το ERATV προορίζεται για χρήση σε συνδυασμό με άλλα μητρώα και άλλες βάσεις δεδομένων, ιδίως με το EVR (σημείο 4.α της παρούσας έκθεσης) και το RINF (σημείο 4.γ της παρούσας έκθεσης). Όταν ένα όχημα καταχωρίζεται σε μητρώο οχημάτων, πρέπει να αναφέρεται η ταυτοποίηση στο ERATV (αναγνωριστικό τύπου) του εγκεκριμένου τύπου οχήματος (ή της έκδοσης ή παραλλαγής) με τον οποίον συμμορφώνεται, όταν είναι διαθέσιμη. Με βάση αυτό το αναγνωριστικό τύπου, μπορούν να ανακτηθούν από το ERATV τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος.

Το ERATV περιέχει περισσότερες από 6 000 εγκρίσεις τύπου. Όπως και με άλλα μητρώα του Οργανισμού, η αξιοπιστία των δεδομένων εξαρτάται από τον βαθμό στον οποίον οι παρεχόμενες πληροφορίες είναι επικαιροποιημένες και πλήρεις. Ο Οργανισμός δεν είναι υπεύθυνος για τις πληροφορίες που υποβάλλονται και δημοσιεύονται στο ERATV. Η ποιότητα των δεδομένων αναμένεται να είναι υψηλή, καθώς τα στοιχεία που παρέχονται ελέγχονται κατά τη διάρκεια των διαδικασιών έγκρισης οχημάτων.

γ. Μητρώο υποδομής (RINF)

Κύριος σκοπός του RINF είναι να καταστήσει διαθέσιμα τα χαρακτηριστικά του δικτύου σιδηροδρομικής υποδομής της ΕΕ υπό τη μορφή βάσης δεδομένων αναφοράς. Ως εκ τούτου, το RINF είναι το κύριο εργαλείο ΤΠ για την περιγραφή των χαρακτηριστικών και των δυνατοτήτων των σιδηροδρομικών δικτύων σε ολόκληρη την Ευρώπη. Καθορίζεται στο

[24] https://eratv.era.europa.eu/eratv.

[25] Εκτελεστική απόφαση της Επιτροπής, της 4ης Οκτωβρίου 2011, για το ευρωπαϊκό μητρώο εγκεκριμένων τύπων σιδηροδρομικών οχημάτων (ΕΕ L 264 της 8.10.2011, σ. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2011/665/).

άρθρο 49 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 και ρυθμίζεται από τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2019/777 της Επιτροπής[26]. Η πρόσβαση στο μητρώο είναι δυνατή μέσω της ηλεκτρονικής κοινής διεπαφής χρήστη, ή αλλιώς CUI, η οποία απλουστεύει τις αναζητήσεις για δεδομένα υποδομής και είναι διαθέσιμη για το κοινό από τον Μάρτιο του 2015[27].

Έως τις αρχές του 2024 είχε καταχωριστεί στη βάση δεδομένων τουλάχιστον μία τεχνική παράμετρος για το 92 % περίπου των σιδηροδρομικών δικτύων των κρατών μελών[28]. Από την 1η Ιανουαρίου 2021 ορισμένες παράμετροι είναι υποχρεωτικές για τα τμήματα γραμμής και τα επιχειρησιακά σημεία. Τα ποσοστά αυτά έχουν πλέον ολοκληρωθεί κατά 78 % και 83 % αντίστοιχα.

Όπως ισχύει και για άλλες βάσεις δεδομένων, η χρησιμότητα της εν λόγω βάσης δεδομένων εξαρτάται από την πληρότητα των δεδομένων που περιέχονται σε αυτήν.

Η αξιοπιστία των δεδομένων RINF εξαρτάται από την ακρίβεια των στοιχείων που εισάγονται υπό την ευθύνη των ΔΥ. Διαπιστώθηκε ότι η εν λόγω ακρίβεια είναι μεταβαλλόμενη. Η ακρίβεια είναι ζωτικής σημασίας για την αποτελεσματικότητα της βάσης δεδομένων (απόδοση της επένδυσης) και για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων των ΣΕ, π.χ. για τους ελέγχους συμβατότητας οχήματος-διαδρομής και τις συγκεντρώσεις βιβλίων διαδρομών.

5. Περιπτώσεις μη εφαρμογής των ΤΠΔ

Μεταξύ της 16ης Ιουνίου 2016 και της 30ής Ιουνίου 2024, η Επιτροπή έλαβε 273 αιτήματα μη εφαρμογής των διατάξεων των ΤΠΔ από κράτη μέλη της ΕΕ[29] και τη Νορβηγία. Στο διάγραμμα 1 παρουσιάζεται η ετήσια κατανομή των περιπτώσεων αυτών. Κατά τα επτά (πλήρη ημερολογιακά) έτη που προηγήθηκαν της έκδοσης της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, δηλαδή από το 2009 έως το 2015, υποβλήθηκαν 102 αιτήματα μη εφαρμογής. Κατά τα επτά (πλήρη ημερολογιακά) έτη από την έκδοση της οδηγίας, ο αριθμός αυτός υπερδιπλασιάστηκε, με 228 αιτήματα μη εφαρμογής από το 2017 έως το 2023. Κατά την ίδια περίοδο, ο αριθμός των αιτημάτων που προβάλλουν ως αιτιολόγηση το προχωρημένο στάδιο εξέλιξης υπερδιπλασιάστηκε (από 80 σε 169), ενώ τα αιτήματα που προβάλλουν ως αιτιολόγηση την οικονομική βιωσιμότητα τετραπλασιάστηκαν (από 12 σε 51 — βλ. διάγραμμα 4). Επιπλέον, ο αριθμός των αιτημάτων που αφορούν την ΤΠΔ CCS εξαπλασιάστηκε (από 25 σε 163) κατά την ίδια περίοδο (διάγραμμα 5). Οι αυξήσεις αυτές οδήγησαν σε σημαντική αύξηση του φόρτου εργασίας για τις υπηρεσίες της Επιτροπής και τον Οργανισμό όσον αφορά την

---

[26] Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2019/777 της Επιτροπής, της 16ης Μαΐου 2019, σχετικά με τις κοινές προδιαγραφές του μητρώου σιδηροδρομικής υποδομής και για την κατάργηση της εκτελεστικής απόφασης 2014/880/ΕΕ (ΕΕ L 139Ι της 27.5.2019, σ. 312, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/777/).

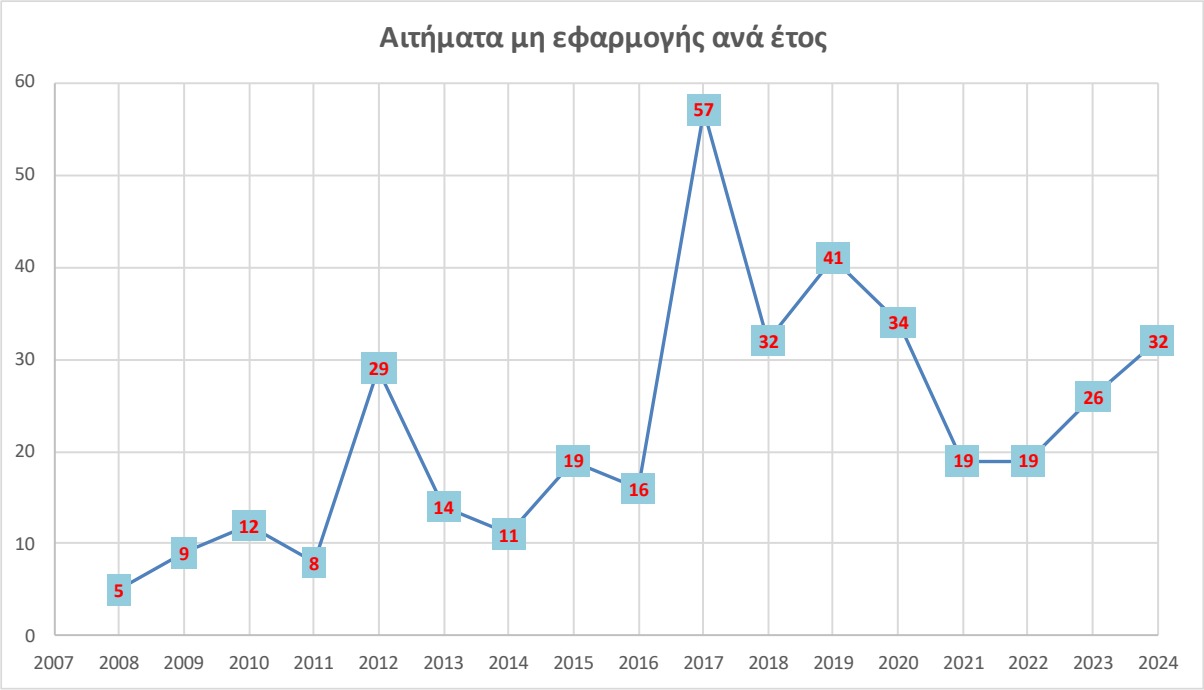
[27] https://data-interop.era.europa.eu.

[28] ΕΕ-27 εκτός της Ιρλανδίας, Οργανισμός Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, *Report on railway safety and interoperability in the EU 2024* (Έκθεση για την ασφάλεια και τη διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων στην ΕΕ 2024), Υπηρεσία Εκδόσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 2024, https://data.europa.eu/doi/10.2821/64343.

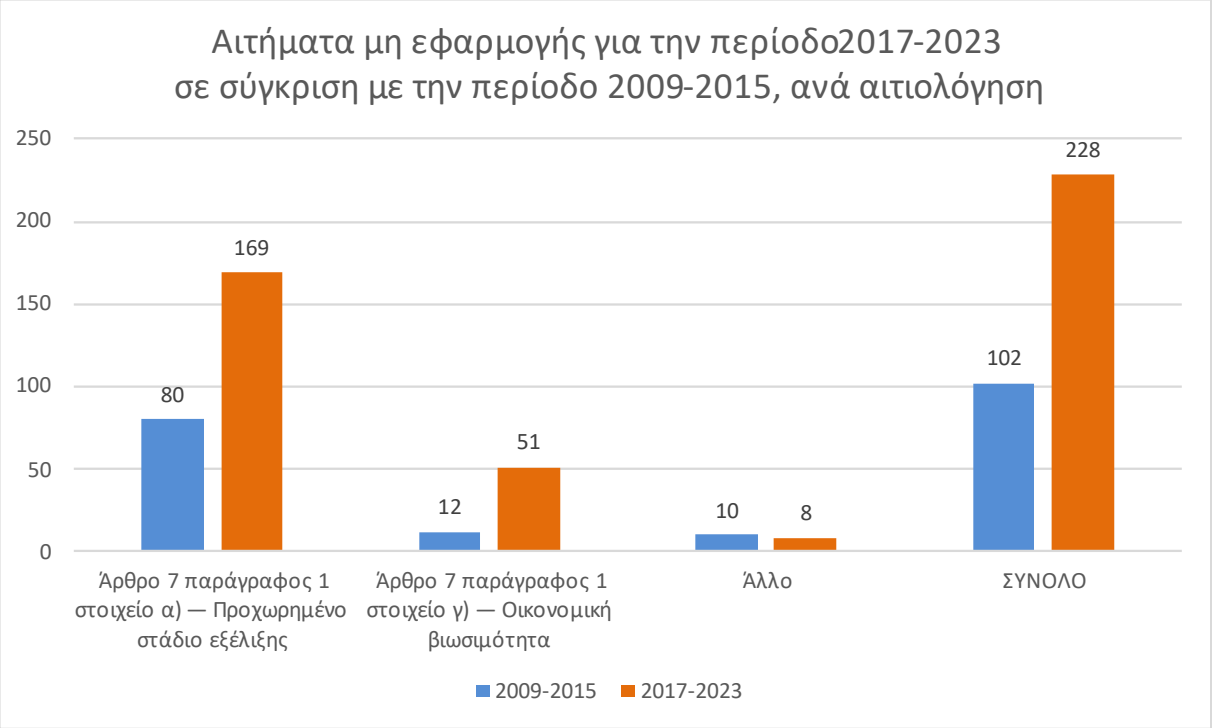
[29] Συμπεριλαμβανομένου του Ηνωμένου Βασιλείου έως το 2021. Τα αριθμητικά στοιχεία καλύπτουν ολόκληρο το 2016. Τρία από αυτά τα 16 αιτήματα μη εφαρμογής ελήφθησαν πριν από την έναρξη ισχύος της τέταρτης δέσμης μέτρων για τις σιδηροδρομικές μεταφορές.

επεξεργασία αιτήσεων και αιτημάτων που αναφέρουν την οικονομική βιωσιμότητα σε σχέση με τις εκτελεστικές αποφάσεις της Επιτροπής.

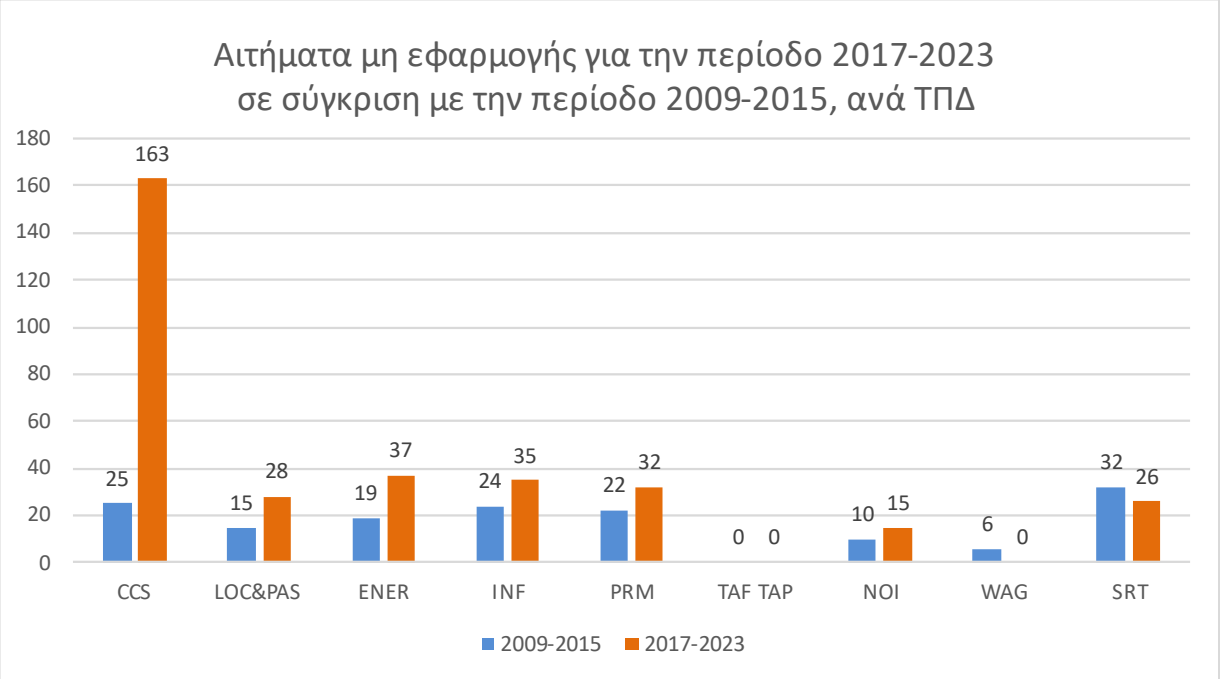
Μετά την έκδοση της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, οι περισσότερες περιπτώσεις αφορούσαν τη μη εφαρμογή στοιχείων της ΤΠΔ CCS (διάγραμμα 6). Οι αυξήσεις του συνολικού αριθμού των περιπτώσεων, των αιτημάτων που σχετίζονται με τη CCS και των αιτημάτων βάσει του προχωρημένου σταδίου εξέλιξης (διάγραμμα 7) κορυφώθηκαν όλες το 2017, το 2019 και το 2024. Αυτό συμπίπτει με την έγκριση της τέταρτης δέσμης μέτρων για τις σιδηροδρομικές μεταφορές το 2016 και των μειζόνων δεσμών μέτρων για τις ΤΠΔ το 2019 και το 2023. Τα αιτήματα μη εφαρμογής ποικίλλουν μεταξύ των κρατών μελών (διάγραμμα 8), γεγονός που οφείλεται μόνο εν μέρει στα διαφορετικά μεγέθη των εθνικών σιδηροδρομικών δικτύων.



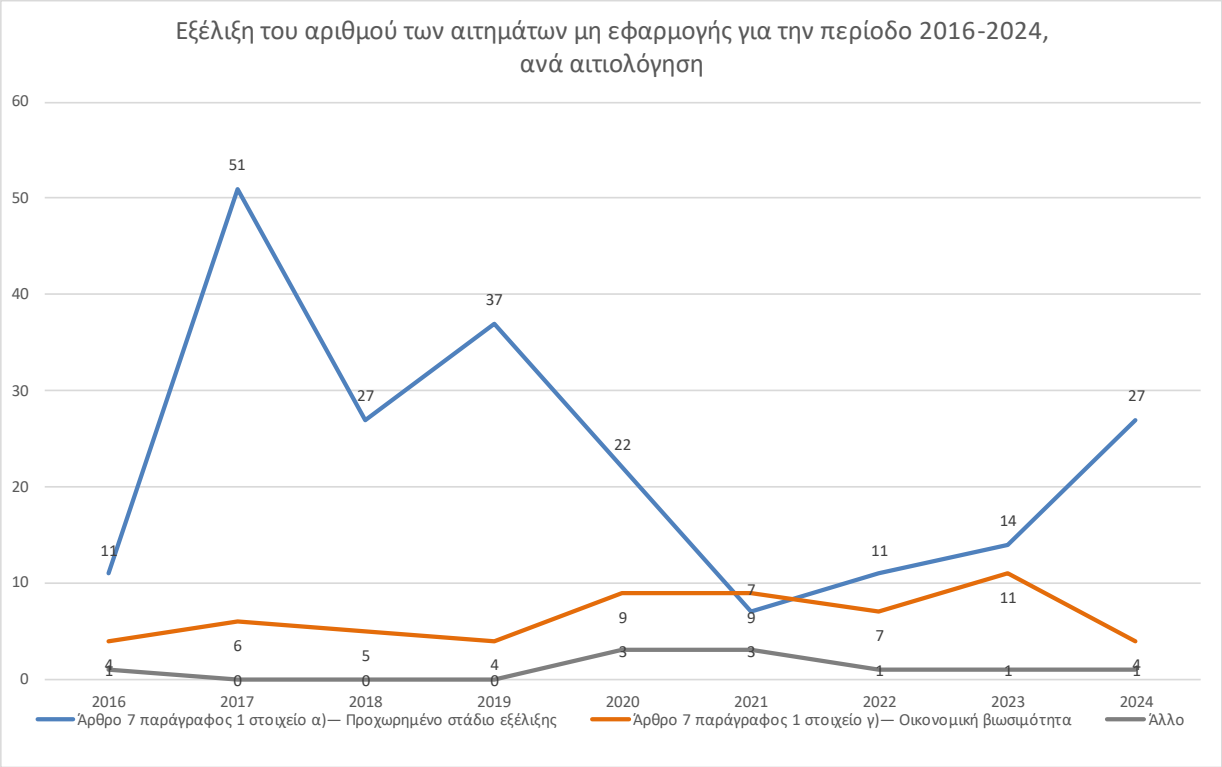
Διάγραμμα 4: Αιτήματα μη εφαρμογής ανά έτος (2016-2024, όπου το 2024 περιλαμβάνει αιτήματα που υποβλήθηκαν έως τις 30 Ιουνίου)



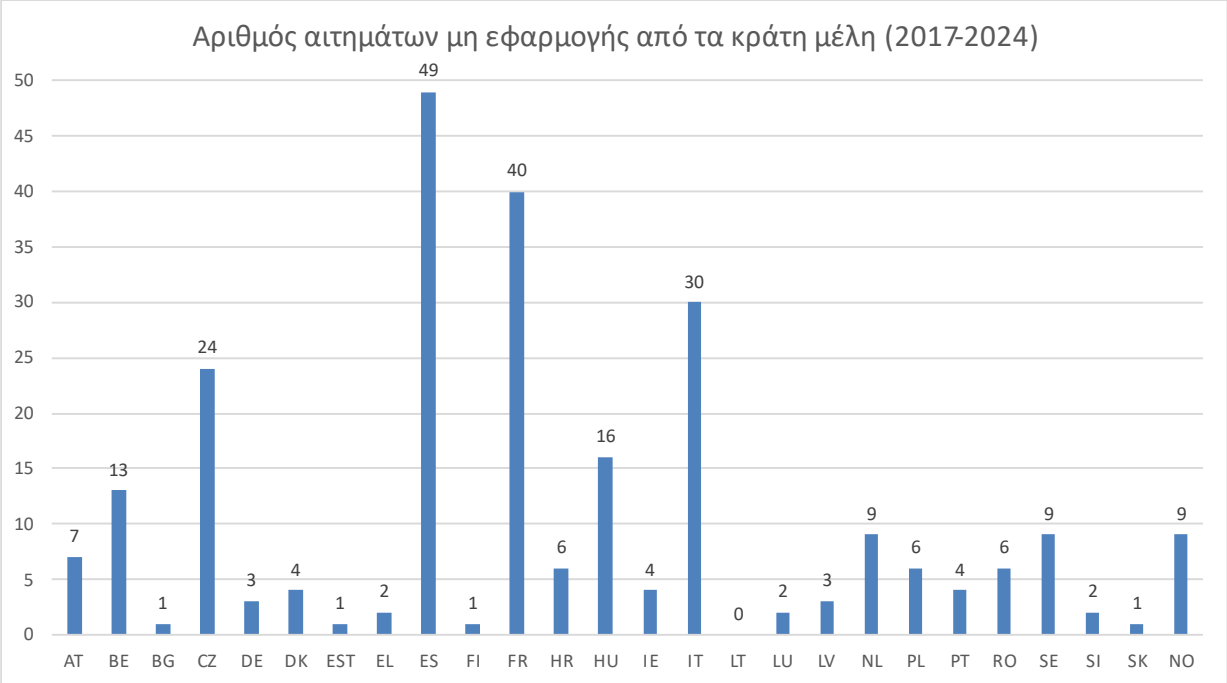
Διάγραμμα 5: Αιτήματα μη εφαρμογής για την περίοδο 2017-2023 σε σύγκριση με την περίοδο 2009-2015, ανά αιτιολόγηση



Διάγραμμα 6: Αιτήματα μη εφαρμογής για την περίοδο 2017-2023 σε σύγκριση με την περίοδο 2009-2015, ανά ΤΠΔ



Διάγραμμα 7: Αιτήματα μη εφαρμογής ανά ΤΠΔ και ανά έτος (2016-2024, όπου το 2024 περιλαμβάνει αιτήματα που υποβλήθηκαν έως τις 30 Ιουνίου)



Διάγραμμα 8: Αιτήματα μη εφαρμογής ανά κράτος μέλος της ΕΕ-27 και για τη Νορβηγία (2017-2024, όπου το 2024 περιλαμβάνει αιτήματα που υποβλήθηκαν έως τις 30 Ιουνίου)

6. Αποφάσεις του Οργανισμού Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (στο εξής: ERA): εγκρίσεις της διάθεσης τύπων οχημάτων και οχημάτων στην αγορά, εγκρίσεις παρατρόχιου εξοπλισμού ERTMS

Όταν άρχισε να ισχύει η τέταρτη δέσμη μέτρων για τις σιδηροδρομικές μεταφορές, ο Οργανισμός κατέστη αρμόδιος για την έγκριση της διάθεσης σιδηροδρομικών οχημάτων στην αγορά. Αυτό αφορά κυρίως μηχανές, επιβατάμαξες και φορτάμαξες. Για μηχανές και επιβατικές αμαξοστοιχίες, οι αιτούντες πρέπει να υποβάλουν αίτηση στον Οργανισμό για χορήγηση έγκρισης εάν η περιοχή χρήσης καλύπτει περισσότερα του ενός κράτη μέλη. Εάν η περιοχή χρήσης του οχήματος περιορίζεται σε ένα μόνο κράτος μέλος, οι αιτούντες μπορούν να επιλέξουν να υποβάλουν αίτηση είτε στον Οργανισμό είτε στην αντίστοιχη εθνική σιδηροδρομική αρχή.

Έως τις 30 Ιουνίου 2024, ο Οργανισμός είχε λάβει 7 825 αιτήσεις για εγκρίσεις οχημάτων, εκ των οποίων 872 αιτήσεις για εγκρίσεις τύπου και 6 953 αιτήσεις για εγκρίσεις που αφορούσαν τη συμμόρφωση προς τον τύπο (πίνακας 3). Στους αριθμούς αυτούς περιλαμβάνονται 198 αιτήματα προκαταρκτικής επαφής (11 για εγκρίσεις που αφορούσαν συμμόρφωση προς τον τύπο και 187 για εγκρίσεις τύπου). Όταν πρόκειται για οχήματα που χρησιμοποιούνται σε ένα μόνο κράτος μέλος, οι περισσότεροι αιτούντες εξακολουθούν να αποφασίζουν να υποβάλουν αίτηση έγκρισης στην εθνική αρχή, αλλά ορισμένοι αιτούντες απευθύνονται απλώς στον Οργανισμό, αξιοποιώντας έτσι πλήρως ένα ενιαίο σημείο επαφής για όλες τις εγκρίσεις, ανεξάρτητα από την περιοχή χρήσης.

Πίνακας 3: Αριθμός αιτήσεων για εγκρίσεις οχημάτων που διεκπεραιώθηκαν από τον ERA και τις ΕΑΑ μεταξύ Ιουνίου του 2019 και Ιουνίου του 2024 (Πηγή: υπηρεσία μίας στάσης)

	ERA		ΕΑΑ	
	Αριθμός αιτήσεων έγκρισης	**Αριθμός αιτήσεων προκαταρκτικής επαφής**	**Αριθμός αιτήσεων έγκρισης**	**Αριθμός αιτήσεων προκαταρκτικής επαφής**
Έγκριση που αφορά συμμόρφωση προς τον τύπο	6 942	11	4 383	13
Εγκρίσεις τύπου	685	187	1 174	235
Σύνολο	**7 627**	**198**	**5 557**	**248**
	7 825		**5 805**	

7. Αποφάσεις των ΕΑΑ: έγκριση θέσης σε λειτουργία σταθερών εγκαταστάσεων, συμπεριλαμβανομένου παρατρόχιου εξοπλισμού ERTMS

Οι ΕΑΑ είναι αρμόδιες για την έγκριση της θέσης σε λειτουργία σταθερών εγκαταστάσεων (υποσυστήματα υποδομής και ενέργειας και παρατρόχια υποσυστήματα ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης). Ωστόσο, πριν από οποιαδήποτε πρόσκληση υποβολής προσφορών που αφορά παρατρόχιο εξοπλισμό ERTMS, ο Οργανισμός ελέγχει αν οι εξεταζόμενες τεχνικές λύσεις συμμορφώνονται πλήρως με τις σχετικές ΤΠΔ και, ως εκ τούτου, είναι πλήρως διαλειτουργικές στο πλαίσιο της διαδικασίας έγκρισης παρατρόχιου εξοπλισμού ERTMS.

Τον Ιούνιο του 2024 εκκρεμούσαν 125 αιτήσεις. Από το 2019 έχουν εκδοθεί 19 εγκρίσεις. Το 65 % των αιτήσεων αφορούν το ETCS και το 26 % τον εξοπλισμό του Παγκόσμιου Συστήματος Κινητών Επικοινωνιών για Σιδηροδρόμους (GSM-R), ενώ το υπόλοιπο 9 % αφορά ολοκληρωμένες εφαρμογές ERTMS, δηλαδή τόσο το ETCS όσο και το GSM-R.

Δεδομένων των διαφορετικών τρόπων μεταφοράς στο εσωτερικό δίκαιο της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, συμπεριλαμβανομένου του σχετικού άρθρου 18, και των επακόλουθων διαφορετικών προσεγγίσεων που εφαρμόζουν τα κράτη μέλη όσον αφορά τη διαδικασία έγκρισης για τη θέση σε λειτουργία, η Επιτροπή και ο Οργανισμός εξετάζουν επί του παρόντος αν υπάρχει ανάγκη έκδοσης πρόσθετων κατευθυντήριων γραμμών για μια πιο εναρμονισμένη προσέγγιση.

8. Συμφωνίες συνεργασίας που συνάπτονται μεταξύ του Οργανισμού και των ΕΑΑ

Οι συμφωνίες συνεργασίας είναι συμφωνίες μεταξύ του Οργανισμού και των ΕΑΑ. Υποστηρίζουν την έγκαιρη και ολοκληρωμένη έκδοση πολύπλοκων αποφάσεων του Οργανισμού που καλύπτουν τις αξιολογήσεις συμμόρφωσης τόσο με τους ευρωπαϊκούς όσο και με τους εθνικούς κανόνες για την ασφάλεια και τη διαλειτουργικότητα. Υπάρχουν δύο είδη συμφωνιών συνεργασίας:

- υποχρεωτικές συμφωνίες συνεργασίας με τις ΕΑΑ·
- εθελοντικές συμφωνίες συνεργασίας [γνωστές ως συμφωνίες συγκέντρωσης εμπειρογνωμόνων (στο εξής: PoE)].

Οι υποχρεωτικές συμφωνίες βασίζονται στο άρθρο 76 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/796. Ρυθμίζουν τον τρόπο επιμερισμού των καθηκόντων μεταξύ του Οργανισμού και των ΕΑΑ για την έκδοση ενιαίων πιστοποιητικών ασφάλειας και εγκρίσεων οχημάτων. Οι εν λόγω συμφωνίες περιλαμβάνουν λεπτομερείς διατάξεις σχετικά με τον τρόπο με τον οποίον οι εθνικές αρχές συνεργάζονται καθημερινά με τον Οργανισμό όσον αφορά τις αποφάσεις για την έκδοση εγκρίσεων οχημάτων και ενιαίων πιστοποιητικών ασφάλειας.

Επιπλέον, οι εθελοντικές συμφωνίες συνεργασίας PoE παρέχουν τη νομική πλατφόρμα για την ανταλλαγή εμπειρογνωσίας και τον διορισμό εμπειρογνωμόνων στις ΕΑΑ ή στον Οργανισμό με σκοπό την αξιολόγηση συγκεκριμένων αιτήσεων για ενιαία πιστοποιητικά ασφάλειας ή εγκρίσεις οχημάτων.

Ο Οργανισμός έχει υπογράψει υποχρεωτικές συμφωνίες συνεργασίας και με τις 25 ΕΑΑ που λειτουργούν στην ΕΕ, καθώς και με την ΕΑΑ της Νορβηγίας. Έχει συνάψει επίσης συμφωνία με την ΕΑΑ της Βόρειας Ιρλανδίας σχετικά με τις εγκρίσεις οχημάτων στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της ΕΕ δυνάμει της συμφωνίας αποχώρησης του Ηνωμένου Βασιλείου από την ΕΕ. Επιπλέον, ο Οργανισμός έχει υπογράψει εθελοντικές συμφωνίες συνεργασίας με 18 ΕΑΑ που λειτουργούν στην ΕΕ[30], καθώς και συμφωνίες με την Ελβετία και τη Νορβηγία.

[30] Βέλγιο, Δανία, Γερμανία, Εσθονία, Ιρλανδία, Ελλάδα, Ισπανία, Γαλλία, Λετονία, Λουξεμβούργο, Ουγγαρία, Κάτω Χώρες, Πολωνία, Πορτογαλία, Ρουμανία, Σλοβακία, Φινλανδία και Σουηδία.

9. Συμπέρασμα

Έχει σημειωθεί σημαντική πρόοδος ως προς την ενίσχυση της διαλειτουργικότητας των ευρωπαϊκών σιδηροδρόμων μετά την έκδοση της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 τον Μάιο του 2016, όπως καταδεικνύεται από τις αναθεωρήσεις των ΤΠΔ το 2019 και το 2023, τη διαχείριση των κοινών ευρωπαϊκών μητρώων σιδηροδρόμων από τον ERA και τις συμφωνίες συνεργασίας που έχουν συναφθεί μεταξύ του Οργανισμού και των ΕΑΑ. Ωστόσο, εξακολουθούν να υπάρχουν εμπόδια. Για παράδειγμα, η αύξηση του αριθμού των αιτημάτων μη εφαρμογής των διατάξεων των ΤΠΔ, ιδίως όσον αφορά τον εξοπλισμό ERTMS, καταδεικνύει δυσκολίες όσον αφορά την πλήρη εφαρμογή της ΤΠΔ CCS. Στην πράξη, τα μητρώα παρουσιάζουν πρόβλημα χαμηλού επιπέδου ψηφιοποίησης. Οι διαφορές όσον αφορά τη μεταφορά της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 στο εσωτερικό δίκαιο και οι υπολειπόμενες ανεξάρτητες αρμοδιότητες των ΕΑΑ κατά την εκτέλεση των καθηκόντων τους όσον αφορά τις εγκρίσεις για το σιδηροδρομικό δίκτυο της ΕΕ εξακολουθούν να καταδεικνύουν αποκλίσεις σε εθνικό επίπεδο, οπότε απαιτείται ενίσχυση της εναρμόνισης προκειμένου να βελτιωθεί η αποτελεσματικότητα του δικτύου και να μειωθεί το λειτουργικό κόστος προς όφελος των χρηστών και των διαφόρων κλάδων των ευρωπαϊκών σιδηροδρόμων.