ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 13.9.2018
COM(2018) 623 final

ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

σχετικά με την πρόοδο που έχει σημειωθεί στην προετοιμασία ενίσχυσης του ρόλου του Οργανισμού Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης δυνάμει της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης

ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

σχετικά με την πρόοδο που έχει σημειωθεί στην προετοιμασία ενίσχυσης του ρόλου του Οργανισμού Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης δυνάμει της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο τεχνικός πυλώνας της τέταρτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους εγκρίθηκε από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο τον Μάιο του 2016 και περιλαμβάνει:

- τον κανονισμό (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[1] («ο κανονισμός για τον Οργανισμό»)·
- την οδηγία (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης[2] («η οδηγία για τη διαλειτουργικότητα»)·
- την οδηγία (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων[3] («η οδηγία για την ασφάλεια»).

Με την έναρξη ισχύος του τεχνικού πυλώνα της τέταρτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους, διευρύνθηκε σημαντικά ο ρόλος του Οργανισμού Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης («ο Οργανισμός»). Από τις 16 Ιουνίου 2019 ο Οργανισμός θα καταστεί η αρχή της ΕΕ που είναι αρμόδια για την έκδοση εγκρίσεων διάθεσης σιδηροδρομικών οχημάτων στην αγορά και για την έκδοση ενιαίων πιστοποιητικών ασφάλειας σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Ο Οργανισμός θα καταστεί επίσης η αρχή που είναι αρμόδια για το σύστημα του Ευρωπαϊκού Συστήματος Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας (ERTMS), καθώς και για την έγκριση παρατρόχιων έργων ERTMS.

Για την αποτελεσματική υλοποίηση του τεχνικού πυλώνα της τέταρτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους απαιτείται, αφενός, να ολοκληρωθεί το νομοθετικό πλαίσιο, τόσο όσον αφορά τη μεταφορά της δέσμης μέτρων στο εθνικό δίκαιο των κρατών μελών όσο και την έκδοση των απαραίτητων πράξεων κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικών πράξεων από την Επιτροπή και, αφετέρου, ο Οργανισμός να διαθέτει τους αναγκαίους ανθρώπινους πόρους, τις εσωτερικές διαδικασίες και ρυθμίσεις με το σύνολο των 26 εθνικών αρχών ασφάλειας (ΕΑΑ).

Η τέταρτη δέσμη μέτρων για τους σιδηροδρόμους μπορεί να αποφέρει πλήρη οφέλη μόνον εάν υλοποιηθεί σε όλη την ΕΕ. Είναι καίριας σημασίας όλα αυτά τα εμπλεκόμενα

[1] ΕΕ L 138 της 26.5.2016, σ. 1.

[2] ΕΕ L 138 της 26.5.2016, σ. 44.

[3] ΕΕ L 138 της 26.5.2016, σ. 102.

μέρη στον σιδηροδρομικό τομέα να δεσμευθούν και να συνεργασθούν για την άρση των διοικητικών και των τεχνικών φραγμών που απομένουν. Ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δοθεί στην υιοθέτηση κοινής προσέγγισης όσον αφορά τους κανόνες ασφάλειας και διαλειτουργικότητας.

Στην παρούσα έκθεση περιγράφεται η πρόοδος που έχει σημειωθεί στην προετοιμασία ενίσχυσης του ρόλου του Οργανισμού, όπως απαιτείται κατά το άρθρο 53 παράγραφος 1 της οδηγίας για τη διαλειτουργικότητα.

2. ΠΡΟΟΔΟΣ ΣΤΗΝ ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ ΤΟΥ ΡΟΛΟΥ ΤΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΈΝΩΣΗΣ

2.1. Μεταφορά στο εθνικό δίκαιο των κρατών μελών της ΕΕ

Σύμφωνα με το άρθρο 33 της οδηγίας για την ασφάλεια και το άρθρο 57 της οδηγίας για τη διαλειτουργικότητα, όλα τα κράτη μέλη οφείλουν να θέσουν σε ισχύ τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που είναι απαραίτητες για να συμμορφωθούν έως τις 16 Ιουνίου 2019 με τις διατάξεις του τεχνικού πυλώνα της τέταρτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους. Η τέταρτη δέσμη μέτρων για τους σιδηροδρόμους επιτρέπει στα κράτη μέλη να μεταθέσουν σε δικαιολογημένες περιπτώσεις την περίοδο μεταφοράς κατά ένα έτος, δηλαδή έως τις 16 Ιουνίου 2020. Τα κράτη μέλη μπορούν να ζητήσουν παράταση έως τις 16 Δεκεμβρίου 2018 με κοινοποίησή τους στον Οργανισμό και στην Επιτροπή, στην οποία θα εκθέτουν τους λόγους μετάθεσης της προθεσμίας.

Η Επιτροπή παρακολουθεί εκ του σύνεγγυς την πρόοδο που σημειώνουν τα κράτη μέλη στη σύνταξη και την έγκριση εθνικής νομοθεσίας και έχει τακτικές συζητήσεις με τα κράτη μέλη. Η Επιτροπή παρέχει επίσης οδηγίες στα κράτη μέλη σχετικά με τον τρόπο οργάνωσης της μεταβατικής περιόδου από το παλαιό στο νέο καθεστώς. Καίτοι οι ενδείξεις είναι θετικές, είναι ωστόσο πάρα πολύ νωρίς για να ειπωθεί με βεβαιότητα ότι μεγάλος αριθμός κρατών μελών θα έχει μεταφέρει στο εθνικό δίκαιο έως τις 16 Ιουνίου 2019 τον τεχνικό πυλώνα της τέταρτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους.

2.2. Εκπόνηση πράξεων κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικών πράξεων

Για τον τεχνικό πυλώνα της τέταρτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους απαιτείται η Επιτροπή να εκδώσει σημαντικό αριθμό πράξεων κατ' εξουσιοδότηση ή εκτελεστικών πράξεων για να ολοκληρωθεί το νομοθετικό πλαίσιο του τεχνικού πυλώνα.

Πέραν αυτού, τον Ιανουάριο του 2019, οι αναθεωρήσεις των τεχνικών προδιαγραφών διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ) με βάση τις νέες απαιτήσεις που καθορίζονται στην τέταρτη δέσμη μέτρων, καθώς και με βάση την εκτελεστική απόφαση της Επιτροπής για το ευρωπαϊκό μητρώο εγκεκριμένων τύπων οχημάτων, είναι αναγκαίες και αναμένεται να τεθούν σε ψηφοφορία στην επιτροπή διαλειτουργικότητας και ασφάλειας των σιδηροδρόμων. Οι εκτελεστικές αποφάσεις της Επιτροπής για τον καθορισμό των προδιαγραφών του ευρωπαϊκού μητρώου οχημάτων και του μητρώου υποδομών θα εκδοθούν κατά τη διάρκεια του 2018 και του 2019, αντίστοιχα.

Κατάλογος των πράξεων που έχουν εκδοθεί/πρόκειται να εκδοθούν παρατίθεται στο παράρτημα της παρούσας έκθεσης.

Οι μεταβατικές ρήτρες διασφαλίζουν ότι δεν θα υπάρξει επικάλυψη των διαδικασιών ή εκ νέου αξιολόγηση των αιτήσεων που υποβλήθηκαν στις ΕΑΑ, αλλά θα ολοκληρωθούν από τον Οργανισμό μετά τις 16 Ιουνίου 2019.

2.3. Αφαίρεση εθνικών κανόνων

Με τον τεχνικό πυλώνα της τέταρτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους δεν θα βελτιωθούν η διαλειτουργικότητα και η ασφάλεια στην Ευρώπη μόνον με τον ενισχυμένο ρόλο του Οργανισμού και την περαιτέρω εναρμόνιση των τεχνικών προδιαγραφών. Βασικό προαπαιτούμενο για την υλοποίηση της τέταρτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους είναι η μείωση του σημαντικού αριθμού αλληλεπικαλυπτόμενων και αδιαφανών εθνικών κανόνων. Επί σειρά ετών σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και κατασκευαστές σιδηροδρομικών προϊόντων υπέφεραν από την ανεπαρκή διαφάνεια και το πλήθος κανόνων στον ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό χώρο.

Για να βελτιωθεί σύντομα η λειτουργεία του ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου, ο Οργανισμός συνεργάζεται με τις ΕΑΑ για την αφαίρεση άνω των 14 000 παρωχημένων ή πλεονασματικών εθνικών κανόνων. Εν προκειμένω περιλαμβάνεται η αφαίρεση άσκοπων διαδικαστικών ενεργειών που θα μπορούσαν να παρεμποδίσουν την απρόσκοπτη πρόσβαση των σιδηροδρομικών υπηρεσιών στην υποδομή. Σύμφωνα με τα πρόσφατα στοιχεία του Οργανισμού έχει επιτευχθεί σημαντική πρόοδος και οι εθνικοί κανόνες που αφορούν ιδίως το σιδηροδρομικό τροχαίο υλικό έχουν μειωθεί σε λιγότερο από το 10 % του αρχικού όγκου.

2.4. Ανάπτυξη της ετοιμότητας του Οργανισμού

Με τον νέο κανονισμό για τον Οργανισμό εισάχθηκαν πολλές και σημαντικές τροποποιήσεις οι οποίες ενισχύουν τον ρόλο που θα διαδραματίζει ο Οργανισμός και του παρέχουν τα αναγκαία εργαλεία για να επιτύχει τον στόχο αυτό. Οι τροποποιήσεις αυτές αφορούν τη διακυβέρνηση του Οργανισμού, τους πόρους του, το δυναμικό και τις ικανότητές του, καθώς και τα εργαλεία ΤΠ και διάφορες άλλες δεξιότητες.

α) Διακυβέρνηση

Η σημαντικότερη μεταβολή στο πεδίο της διακυβέρνησης είναι η εισαγωγή καθεστώτος χρέωσης της έκδοσης πιστοποιητικών και εγκρίσεων, καθώς της διαδικασίας προσφυγής η οποία επιτρέπει στα ενδιαφερόμενα μέρη που έχουν θιγεί από αποφάσεις του Οργανισμού να ασκήσουν τα αναγκαία μέσα έννομης προστασίας. Η Επιτροπή εξέδωσε εκτελεστικές πράξεις σχετικά με τους κανόνες λειτουργίας του τμήματος προσφυγών του Οργανισμού, καθώς και σχετικά με το ύψος και τις αρχές που θα εφαρμόζονται στα τέλη και τις επιβαρύνσεις που θα εισπράττει ο Οργανισμός.

Το τμήμα προσφυγών του Οργανισμού θα αποτελεί ανεξάρτητο και αμερόληπτο μηχανισμό προσφυγών. Προκειμένου το τμήμα προσφυγών να τεθεί σε πλήρη λειτουργία έως τις 16 Ιουνίου 2019, έχει αρχίσει η διαδικασία επιλογής των μελών του, στην οποία λαμβάνουν μέρος η Επιτροπή και το διοικητικό συμβούλιο του Οργανισμού που έχει αναλάβει να διορίσει επίσημα τα μέλη και τον πρόεδρο.

Για να εξασφαλισθεί αμερόληπτη και αποτελεσματική εξυπηρέτηση, ο Οργανισμός θα χρεώνει όλο το κόστος των παρεχόμενων υπηρεσιών στους αιτούντες, καθώς και αποζημίωση για τα έξοδα που προκύπτουν για τις ΕΑΑ για τη συμβολή τους στην αξιολόγηση αιτήσεων με βάση τους αντίστοιχους εθνικούς κανόνες. Λόγω των αβεβαιοτήτων που σχετίζονται με τη μετάβαση, οι οποίες εξηγούνται στο τμήμα 3 της

παρούσας έκθεσης, στην αρχή το καθεστώς θα βασίζεται σε μεταβλητούς συντελεστές, ανάλογα με τον χρόνο που δαπανάται για κάθε αίτηση. Ωστόσο, μια ρήτρα αναθέωρησης προβλέπει αξιολόγηση του συστήματος με σκοπό την εισαγωγή στο μέλλον πάγιων συντελεστών, τουλάχιστον για ορισμένα τέλη και επιβαρύνσεις.

β) Πόροι, δυναμικό και ικανότητες

Για τον καθορισμό των μεθόδων εργασίας, των πόρων και του προγραμματισμού του Οργανισμού, η παρούσα έκθεση βασίζεται στην παραδοχή ότι τα περισσότερα κράτη μέλη της ΕΕ θα τηρήσουν την προθεσμία μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο της 16ης Ιουνίου 2019.

Μετά την παρέλευση της προθεσμίας μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο, αναμένεται αισθητή αύξηση του φόρτου εργασίας, ο οποίος είναι πιθανόν να αυξηθεί ακόμη περισσότερο συν τω χρόνω. Ο Οργανισμός και οι ΕΑΑ που λαμβάνουν πληροφορίες από άλλους φορείς του σιδηροδρομικού τομέα καταβάλλουν κάθε προσπάθεια στην αντίστοιχη σφαίρα αρμοδιοτήτων τους να προβλέψουν τη μελλοντική αύξηση του φόρτου εργασίας του Οργανισμού. Λόγω όμως των επιλογών που προβλέπονται στον σιδηροδρομικό τομέα δυνάμει της τέταρτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους, πρέπει να γίνει δεκτό ότι η πραγματική αλλαγή στον φόρτο εργασίας που θα προέλθει από τις εργασίες έγκρισης και πιστοποίησης είναι δύσκολο να υπολογισθεί εκ των προτέρων, όπως και οι επιπτώσεις και ο χρόνος της. Εκτός από τα νέα καθήκοντα έγκρισης και πιστοποίησης, ο Οργανισμός πρέπει να διατηρήσει την ικανότητά του να φέρει σε πέρας άλλα βασικά θεσμοθετημένα καθήκοντα που έχει, όπως η τεχνική συνδρομή και η διατύπωση συστάσεων πολιτικής προς την Επιτροπή.

Για την παρακολούθηση της ετοιμότητας του σιδηροδρομικού τομέα να ανταποκριθεί στον τεχνικό πυλώνα της τέταρτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους έχει συσταθεί μια διευθύνουσα επιτροπή η οποία τελεί υπό την αρμοδιότητα του διοικητικού συμβουλίου του Οργανισμού. Η διευθύνουσα επιτροπή απαρτίζεται από μέλη του διοικητικού προσωπικού ορισμένων ΕΑΑ, εκπροσώπους των πλέον ενδιαφερόμενων ενώσεων του τομέα, έναν εκπρόσωπο του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας, τον διευθυντή του Οργανισμού και έναν αντιπρόσωπο της Επιτροπής.

Πέραν αυτού, η εισαγωγή δραστηριοτήτων έναντι αμοιβής θα απαιτήσει την καθιέρωση συστήματος πόρων και εσωτερικών διαδικασιών εντός του Οργανισμού για να διασφαλίζεται η ταυτοποίηση και η ιχνηλάτηση των οικείων θεσμοθετημένων καθηκόντων και καθηκόντων έναντι αμοιβής για την κάλυψη των αναγκαίων οικονομικών και ανθρώπινων πόρων.

Ο Οργανισμός αναπροσαρμόζει προς το παρόν την οργανωτική του δομή με σκοπό τη βελτίωση της απόδοσης των πόρων του και τη σαφή διάκριση των διαφόρων καθηκόντων. Στη νέα δομή προγραμματίζεται να διαχωρισθούν τα καθήκοντα έναντι αμοιβής από τα συμβουλευτικά καθήκοντα. Θα δημιουργηθεί κάποια ευελιξία για να αναπροσαρμοσθεί η κατανομή προσωπικού στην αντίστοιχη εσωτερική και εξωτερική εμπειρογνωσία, εάν αυτό απαιτείται από τον φόρτο εργασίας.

Από τις θέσεις εργασίας που προγραμματίσθηκαν στον προϋπολογισμό του Οργανισμού του 2018 και στο σχέδιο προϋπολογισμού του 2019, ο Οργανισμός όρισε ως αναγκαίες περίπου 24 θέσεις για να φέρει σε πέρας τον νέο ρόλο του και τις νέες αρμοδιότητές του. Λόγω των κινδύνων που αντιμετωπίζει ο Οργανισμός από εξωτερικούς παράγοντες που σχετίζονται με τη μετάβαση, βασική προϋπόθεση είναι η έγκαιρη προσέλκυση των αναγκαίων ανθρώπινων πόρων με τις κατάλληλες ειδικεύσεις για τα καθήκοντα.

Καταβάλλονται σημαντικές προσπάθειες προσλήψεων για την κάλυψη όλων των κενών θέσεων κατά τη διάρκεια του 2018.

γ) Εργαλεία ΤΠ και διάφορες δεξιότητες

Οι εργασίες δημιουργίας ενός κοινού εργαλείου ΤΠ για την υποβολή αιτήσεων στον Οργανισμό ή σε ΕΑΑ έχουν αρχίσει. Με το νέο νομικό πλαίσιο απαιτείται η κατάρτιση ενός συστήματος πληροφοριών και επικοινωνιών με τη λειτουργία μιας εικονικής υπηρεσίας μιας στάσης, η οποία θα υποστηρίζει τους αιτούντες, τον Οργανισμό και τις ΕΑΑ στην εκτέλεση των καθηκόντων τους όσον αφορά το ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας, τις εγκρίσεις οχημάτων και την έγκριση παρατρόχιων έργων ERTMS. Οι βασικές λειτουργικές και τεχνικές προδιαγραφές της υπηρεσίας μιας στάσης εγκρίθηκαν από το διοικητικό συμβούλιο του Οργανισμού τον Σεπτέμβριο του 2017. Η πρώτη παράδοση με όλες τις απαιτούμενες λειτουργίες προγραμματίζεται να αρχίσει τον Ιούλιο του 2018 και θα χρησιμεύσει για τη σκιώδη λειτουργία που συμφώνησε ο Οργανισμός με τις ΕΑΑ. Η πλήρης λειτουργικότητα της υπηρεσίας μιας στάσης αναμένεται να είναι διαθέσιμη τον Φεβρουάριο του 2019, ώστε να καταστεί δυνατόν να υποβάλουν τις πρώτες αιτήσεις οι αιτούντες έγκριση οχημάτων. Στην τελική έκδοση της υπηρεσίας θα συνυπολογισθούν τα σχόλια που θα παραληφθούν κατά τη διάρκεια της σκιώδους λειτουργίας και τα διδάγματά της και θα τεθούν σε εφαρμογή όλες οι υπόλοιπες παράγωγες λειτουργίες. Αυτό προγραμματίζεται για τις 16 Ιουνίου 2019.

Άλλα εργαλεία ΤΠ που χρησιμοποιεί σήμερα ο Οργανισμός χρειάζεται να επικαιροποιηθούν με τη συνεργασία μεταξύ της Επιτροπής, του Οργανισμού και των κρατών μελών, ώστε να βελτιωθεί η αποτελεσματική επικοινωνία και η διάδοση καίριων πληροφοριών σε όλους τους παράγοντες που είναι αρμόδιοι για την ασφάλεια και τη διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων. Στο μέλλον θα αποτελεί ευθύνη τη σιδηροδρομικής επιχείρησης να ελέγχει ότι ένα όχημα, πριν τεθεί σε λειτουργία, έχει λάβει έγκριση διάθεσης στην αγορά και ότι είναι κατάλληλο για τη διαδρομή στην οποία προορίζεται να λειτουργεί. Για να εκπληρώνουν την αποστολή αυτή, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις θα αναζητούν πληροφορίες στα μητρώα οχημάτων και υποδομών.

Οι προδιαγραφές του μητρώου υποδομών (RINF) θα επικαιροποιηθούν έως τον Ιούνιο του 2019 με βελτιωμένη δέσμη παραμέτρων υποδομής που επιτρέπουν τον έλεγχο της τεχνικής συμβατότητας μεταξύ οχήματος και διαδρομής σύμφωνα με το άρθρο 23 της οδηγίας για τη διαλειτουργικότητα και την εκτελεστική απόφαση της Επιτροπής όπου καθορίζονται οι προδιαγραφές RINF. Όταν επικαιροποιηθούν, θα εναπόκειται στα κράτη μέλη να συμπληρώσουν αναλόγως το μητρώο RINF.

Επίσης, θα χρειασθεί να επικαιροποιηθούν τα μητρώα εγκρίσεων οχημάτων και τύπων οχημάτων. Τον Δεκέμβριο του 2017 ο Οργανισμός εξέδωσε σύσταση σχετικά με την προδιαγραφή του ευρωπαϊκού μητρώου οχημάτων που αναφέρεται στο άρθρο 47 της οδηγίας για τη διαλειτουργικότητα. Σύσταση σχετικά με την αναθεώρηση του ευρωπαϊκού μητρώου εγκεκριμένων τύπων οχημάτων κατά το άρθρο 48 της οδηγίας για τη διαλειτουργικότητα θα εκδοθεί αργότερα εντός του 2018.

Για να εξασφαλισθεί αδιάλειπτη μετάβαση και να αποκτηθεί η αναγκαία εμπειρογνωσία, ο Οργανισμός άρχισε να εργάζεται μαζί με τις ΕΑΑ τον Ιούνιο του 2017 με αντικείμενο τα «διδάγματα» από την έγκριση οχημάτων και την πιστοποίηση ασφάλειας. Προς τα τέλη του 2018 θα τα θέσει σε σκιώδη λειτουργία με σκοπό τη δοκιμή διαδικασιών και συστημάτων. Κατ' αυτόν τον τρόπο ο Οργανισμός θα αξιοποιήσει την πείρα και θα αναπτύξει εσωτερικές μεθόδους εργασίας, ενώ παράλληλα θα εξοικειωθεί με τις αιτήσεις

και τα έργα που ενδέχεται να συνεχισθούν μετά τις 16 Ιουνίου 2019 και, συνεπώς, θα περιέλθουν στην αρμοδιότητά του.

Από τα μέσα του 2018 ο Οργανισμός θα αρχίσει, εφόσον συμφωνήσουν οι αιτούντες και οι ΕΑΑ, επαφές- με τους αιτούντες των οποίων τα πιστοποιητικά ασφάλειας λήγουν μετά τις 16 Ιουνίου 2019.

Για να συνδράμει τους αιτούντες στην εφαρμογή των νέων κανόνων, ο Οργανισμός συντάσσει οδηγό εφαρμογής για την έγκριση οχημάτων και την πιστοποίηση ασφάλειας. Οι σχετικές προπαρασκευαστικές εργασίες άρχισαν το 2017. Μια πρώτη έκδοση του οδηγού εφαρμογής για την έγκριση οχημάτων θα είναι έτοιμη κατά τα τέλη Ιουλίου 2018 ώστε να χρησιμοποιηθεί στη σκιώδη λειτουργία. Στον οδηγό εφαρμογής για το ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας θα ληφθούν υπόψη οι κοινές μέθοδοι ασφάλειας και θα περιληφθούν οι πρόσθετες πληροφορίες που κρίνονται αναγκαίες, μεταξύ άλλων, για τη νοοτροπία ασφάλειας και τους ανθρώπινους και οργανωτικούς παράγοντες. Επικαιροποιημένες εκδόσεις των οδηγών εφαρμογής με τα αποτελέσματα της σκιώδους λειτουργίας και τα διδάγματα θα εκδοθούν πολύ ενωρίτερα από τις 16 Ιουνίου 2019.

Σχετικά με τον καθορισμό των διαδικασιών έγκρισης παρατρόχιων έργων ERTMS, η Επιτροπή και ο Οργανισμός έχουν αρχίσει συζητήσεις με τον σιδηροδρομικό τομέα. Τέσσερις περιπτώσεις διδαγμάτων αποτέλεσαν το αντικείμενο χειρισμού το 2017. Σε αυτή τη βάση, η Επιτροπή εξέδωσε σύσταση για εγκρίσεις παρατρόχιων έργων ERTMS. Κατά τη διάρκεια του 2018 αναμένεται η συμμετοχή περισσότερων κρατών μελών της ΕΕ, ώστε ο Οργανισμός να είναι σε θέση να συντάξει τις εσωτερικές κατευθυντήριες γραμμές για τη διαδικασία έγκρισης παρατρόχιων έργων ERTMS. Η καθιέρωση του Οργανισμού ως αρχή του συστήματος παρακολούθησης των λύσεων διαλειτουργικότητας του ERTMS στις σιδηροδρομικές υποδομές, στο πλαίσιο της τέταρτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους, είναι πιθανό να επιταχύνει σημαντικά την εναρμόνιση της εγκατάστασης του ERTMS.

Το 2016 ο Οργανισμός και οι ΕΑΑ συμφώνησαν επί ενός εγγράφου τοποθέτησης όσον αφορά τη σύσταση ομάδας εμπειρογνωμόνων. Κατά τα μέσα του 2018 αναμένεται ότι οι ΕΑΑ θα έχουν ορίσει τους εμπειρογνώμονές τους, ώστε ο Οργανισμός να είναι σε θέση να περατώσει την εκπαίδευσή τους στις απαιτήσεις συνεργασίας πριν τις 16 Ιουνίου 2019. Σε περίπτωση που διαπιστωθούν κενά σε ορισμένα πεδία εμπειρογνωσίας, θα δημιουργηθεί διαδικασία καθορισμού εμπειρογνωμόνων μη προερχόμενων από τις ΕΑΑ οι οποίοι θα συμμετέχουν στην ομάδα εμπειρογνωμόνων. Οι μηχανισμοί συνεργασίας εντός της ομάδας εμπειρογνωμόνων θα τεθούν περαιτέρω σε δοκιμή κατά τη διάρκεια της σκιώδους λειτουργίας.

2.5. Πρόοδος στις συμφωνίες συνεργασίας μεταξύ του Οργανισμού και των ΕΑΑ

Σύμφωνα με τον κανονισμό για τον Οργανισμό, ο Οργανισμός και οι ΕΑΑ οφείλουν να συνάψουν συμφωνίες συνεργασίας για την εκτέλεση των εργασιών πιστοποίησης της ασφάλειας και έγκρισης οχημάτων με βάση κατευθυντήριες γραμμές και έναν κατάλογο με τα κύρια στοιχεία που έχει ορίσει το διοικητικό συμβούλιο του Οργανισμού.

Οι κατευθυντήριες γραμμές και ο κατάλογος με τα κύρια στοιχεία εγκρίθηκαν από το διοικητικό συμβούλιο του Οργανισμού τον Ιούνιο του 2018. Ο Οργανισμός θα διεξάγει διαπραγματεύσεις με κάθε ΕΑΑ για να συνάψει συμφωνίες συνεργασίας πριν αναλάβει τις νέες αρμοδιότητές του.

3. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΑΒΕΒΑΙΟΤΗΤΩΝ ΠΟΥ ΣΧΕΤΙΖΟΝΤΑΙ ΜΕ ΤΗ ΜΕΤΑΒΑΣΗ

Η μετάβαση από έναν καθαρά συμβουλευτικό οργανισμό με θεσμοθετημένα καθήκοντα που παρέχει τενικού χαρακτήρα συστάσεις προς την Επιτροπή και τα κράτη μέλη σε μια οντότητα έγκρισης/πιστοποίησης που παράγει έσοδα μέσα σε ένα ουσιαστικά απρόβλεπτο περιβάλλον εμπεριέχει αρκετές εγγενείς προκλήσεις, για την αντιμετώπιση των οποίων ο Οργανισμός και η Επιτροπή καταβάλλουν τεράστιες προσπάθειες. Ιδιαίτερη πηγή αβεβαιότητας είναι ότι δεν είναι δυνατόν να προβλεφθεί ο αριθμός αιτήσεων που αναμένεται να λάβει ο Οργανισμός από τα μέσα του 2019 και εντεύθεν και, κατά συνέπεια, ποια θα είναι τα έσοδα που θα έχει. Για την πρόβλεψη των κινδύνων αυτών απαιτείται προσεκτική ανάλυση των αναγκών του μεταβατικού προϋπολογισμού του Οργανισμού.

Η μεταβατική περίοδος 2019-2020 χαρακτηρίζεται από ακόμη μία αβεβαιότητα σχετικά με τη μεταφορά έως τις 16 Ιουνίου 2019 στο εθνικό δίκαιο όλων των κρατών μελών της ΕΕ των διατάξεων του τεχνικού πυλώνα της τέταρτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους, καθώς τους δίδεται η επιλογή να ζητήσουν μετάθεση της μεταφοράς κατά 12 μήνες. Αυτό καθιστά πιο δύσκολη για τον Οργανισμό την πρόβλεψη του φόρτου εργασίας· κρίνεται ότι θα είναι περιορισμένος ο αριθμός των αιτήσεων και ότι στις επόμενες περιόδους θα κορυφωθεί η υποβολή αιτήσεων λόγω της επιτρεπόμενης μετάθεσης της προσθεσμίας μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο δυνάμει του τεχνικού πυλώνα της τέταρτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους. Τα κράτη μέλη έχουν προθεσμία έως τις 16 Δεκεμβρίου 2018 για να κοινοποιήσουν στην Επιτροπή και στον Οργανισμό παράταση της περιόδου μεταφοράς μετά τις 16 Ιουνίου 2019.

Η έγκαιρη σύναψη των συμφωνιών συνεργασίας, καθώς και η κατανομή των εργασιών και των εσόδων είναι απόλυτα αναγκαίες ώστε ο Οργανισμός να φέρει πλήρως σε πέρας τη νέα δέσμη καθηκόντων του ως οντότητα έγκρισης και πιστοποίησης. Η μη σύναψη τέτοιων συμφωνιών ή οποιαδήποτε καθυστέρηση μπορεί να επηρεάσει αρνητικά την ικανότητα του Οργανισμού να εκπληρώνει τις υποχρεώσεις του. Ο Οργανισμός έχει πλήρη ευθύνη για τη συμβολή του, καθώς και για την όλη διαδικασία έγκρισης ή πιστοποίησης, όπως και για την αξιολόγηση των εθνικών κανόνων από τις ΕΑΑ. Ο Οργανισμός εργάζεται σε πλήρη συνεργασία με το δίκτυο των ΕΑΑ για να μετριασθεί ο κίνδυνος καθυστερημένης σύναψης των συμφωνιών συνεργασίας.

Λόγω της φύσης των δραστηριοτήτων του Οργανισμού θα απαιτηθεί δέουσα επιμέλεια και στενή παρακολούθηση των εξελίξεων στα κράτη μέλη, καθώς και στον σιδηροδρομικό τομέα, ώστε να μειωθούν σε αποδεκτό ελάχιστο οι αβεβαιότητες της μετάβασης.

4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Ο σιδηροδρομικός τομέας ζητεί να τεθεί σε εφαρμογή επειγόντως ο τεχνικός πυλώνας της τέταρτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους, διότι καθιερώνει ένα σύστημα πραγματικά διαφανών και αμερόληπτων κανόνων στον σιδηροδρομικό τομέα σε επίπεδο ΕΕ με την άρση άσκοπων εθνικών φραγμών.

Η Επιτροπή και ο Οργανισμός έχουν προβεί αντίστοιχα σε ρυθμιστικές και οργανωτικές ενέργειες για να διασφαλίσουν τον ενισχυμένο ρόλο του Οργανισμού από τις 16 Ιουνίου 2019. Ο Οργανισμός εντείνει τις προσπάθειές του για αύξηση της ικανότητάς του να επιτύχει τους απαιτούμενους στόχους για τον νέο ρόλο του έως τις 16 Ιουνίου 2019. Η Επιτροπή παρακολουθεί ενεργά την ετοιμότητα του Οργανισμού μέσω της συμμετοχής

της στο εκτελεστικό συμβούλιο και στο διοικητικό συμβούλιο του Οργανισμού και της στενής και τακτικής συνεργασίας μεταξύ των δύο οργάνων.

Ωστόσο, η επιτυχία του τεχνικού πυλώνα της τέταρτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους εξαρτάται πολύ από την έγκαιρη και πλήρη μεταφορά από τα κράτη μέλη και από την ποιότητα και την ποσότητα εμπειρογνωσίας και των παραδοτέων για τα οποία είναι υπεύθυνες οι ΕΑΑ.

Ο Οργανισμός οφείλει να διατηρήσει την ικανότητά του να φέρει σε πέρας άλλα βασικά θεσμοθετημένα καθήκοντα ενόσω προετοιμάζεται για τα νέα καθήκοντά του. Πιο συγκεκριμένα, είναι καθοριστικής σημασίας η ύπαρξη ειδικευμένου προσωπικού με υψηλό επίπεδο πείρας και γλωσσικών γνώσεων. Η μισθοδοσία όλου του πρόσθετου προσωπικού που θα απασχοληθεί την περίοδο 2018/2019 θα εξακολουθησει να επιδοτείται μέχρις ότου, αργότερα από το 2019 και μετά, δημιουργηθούν έσοδα από τα τέλη και τις επιβαρύνσεις των δραστηριοτήτων πιστοποίησης και έγκρισης.

Αναγκαία προϋπόθεση για να αναλάβει επιτυχώς τον νέο ρόλο του και τις νέες αρμοδιότητές του ο Οργανισμός είναι η ανοικτή, αποτελεσματική, έμπρακτη και καλόπιστη συνεργασία με τις ΕΑΑ σύμφωνα με την εντολή της τέταρτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους. Κάθε σοβαρή καθυστέρηση στη σύναψη συμφωνιών συνεργασίας και στη συνεισφορά στις αποφάσεις του Οργανισμού για τις εγκρίσεις και τις πιστοποιήσεις θα μπορούσε να οδηγήσει στην κίνηση επίσημων διαδικασιών κατά μεμονωμένων κρατών μελών για μη εφαρμογή του δικαίου της ΕΕ και για παραβίαση της αρχής της καλόπιστης συνεργασίας.

Ο κίνδυνος υπερβολικού φόρτου εργασίας στην έκδοση εγκρίσεων παρατρόχιων έργων ERTMS απαιτεί μεγαλύτερη δέσμευση από πλευράς των κρατών μελών και των διαχειριστών υποδομής για την καλύτερη πρόγνωση των συμβάσεων παρατρόχιων έργων τόσο όσον αφορά τις δεσμεύσεις για το ευρωπαϊκό σχέδιο εγκατάστασης του ERTMS όσο και άλλα έργα υποδομής ERTMS. Η Επιτροπή και ο Ευρωπαίος συντονιστής ERTMS συνεργάζονται με διαφάνεια και προβλέψιμο τρόπο για τη βελτίωση της εγκατάστασης του συστήματος.

Η Επιτροπή καλεί τα κράτη μέλη και τις ΕΑΑ να εντείνουν τις προσπάθειές τους για να γίνει ο ενιαίος ευρωπαϊκός σιδηροδρομικός χώρος πραγματικότητα. Η Επιτροπή ελπίζει να ζητηθούν απλώς κατ' εξαίρεση οι επιτρεπόμενες παρατάσεις της προθεσμίας μεταφοράς και βάσει ρεαλιστικής και αντικειμενικής αιτιολόγησης.