

# ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ

2004



2009

*Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού*

ΠΡΟΣΩΡΙΝΟ  
2004/0048(COD)

6.11.2006

**\*\*\*II**

## **ΣΧΕΔΙΟ ΣΥΣΤΑΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗ ΔΕΥΤΕΡΗ ΑΝΑΓΝΩΣΗ**

σχετικά με την κοινή θέση του Συμβουλίου ενόψει της έγκρισης της οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που αφορά την πιστοποίηση του προσωπικού οδήγησης μηχανών έλξης και συρμών στο σιδηροδρομικό σύστημα της Κοινότητας (5893/5/2006 – C6-0310/2006 – 2004/0048(COD))

Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού

Εισηγητής: Gilles Savary

### ***Υπόμνημα για τα χρησιμοποιούμενα σύμβολα***

- \* Διαδικασία διαβούλευσης  
*πλειοψηφία των ψηφισάντων*
- \*\*I Διαδικασία συνεργασίας (πρώτη ανάγνωση)  
*πλειοψηφία των ψηφισάντων*
- \*\*II Διαδικασία συνεργασίας (δεύτερη ανάγνωση)  
*πλειοψηφία των ψηφισάντων για έγκριση της κοινής θέσης  
πλειοψηφία των βουλευτών που αποτελούν το Κοινοβούλιο για  
απόρριψη ή τροποποίηση της κοινής θέσης*
- \*\*\* Σύμφωνη γνώμη  
*πλειοψηφία των βουλευτών που αποτελούν το Κοινοβούλιο εκτός  
από τις περιπτώσεις που μνημονεύονται στα άρθρα 105, 107, 161  
και 300 της Συνθήκης ΕΚ και στο άρθρο 7 της Συνθήκης ΕΕ*
- \*\*\*I Διαδικασία συναπόφασης (πρώτη ανάγνωση)  
*πλειοψηφία των ψηφισάντων*
- \*\*\*II Διαδικασία συναπόφασης (δεύτερη ανάγνωση)  
*πλειοψηφία των ψηφισάντων για έγκριση της κοινής θέσης  
πλειοψηφία των βουλευτών που αποτελούν το Κοινοβούλιο για  
απόρριψη ή τροποποίηση της κοινής θέσης*
- \*\*\*III Διαδικασία συναπόφασης (τρίτη ανάγνωση)  
*πλειοψηφία των ψηφισάντων για έγκριση του κοινού σχεδίου*

(Η ενδεικνυόμενη διαδικασία στηρίζεται στη νομική βάση που πρότείνει η Επιτροπή)

### ***Τροπολογίες σε νομοθετικό κείμενο***

Στις τροπολογίες του Κοινοβουλίου η σήμανση γίνεται με **έντονους πλάγιους** χαρακτήρες. Η σήμανση με *απλά πλάγια* απευθύνεται στις τεχνικές υπηρεσίες και αφορά στοιχεία του νομοθετικού κειμένου για τα οποία προτείνεται διόρθωση εν όψει της επεξεργασίας του τελικού κειμένου (για παράδειγμα, στοιχεία εμφανώς λανθασμένα ή που έχουν παραλειφθεί σε μια γλωσσική έκδοση). Αυτές οι προτάσεις διόρθωσης υπόκεινται στη συγκατάθεση των αρμόδιων τεχνικών υπηρεσιών.

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

### Σελίδα

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΥ ΨΗΦΙΣΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ.....	5
ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ.....	26



## ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΥ ΨΗΦΙΣΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με την κοινή θέση του Συμβουλίου ενόψει της έγκρισης της οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που αφορά την πιστοποίηση του προσωπικού οδήγησης μηχανών έλξης και συρμών στο σιδηροδρομικό σύστημα της Κοινότητας

(5893/5/2006 – C6-0310/2006 – 2004/0048(COD))

(Διαδικασία συναπόφασης: δεύτερη ανάγνωση)

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο,

- έχοντας υπόψη την κοινή θέση του Συμβουλίου (5893/5/2006 – C6-0310/2006),
- έχοντας υπόψη τη θέση του κατά την πρώτη ανάγνωση<sup>1</sup> σχετικά με την πρόταση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο (COM(2004)0142)<sup>2</sup>,
- έχοντας υπόψη το άρθρο 251, παράγραφος 2, της Συνθήκης ΕΚ
- έχοντας υπόψη το άρθρο 62 του Κανονισμού του,
- έχοντας υπόψη τη σύσταση για τη δεύτερη ανάγνωση της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού (A6-0133/2005),

1. εγκρίνει την κοινή θέση όπως τροποποιήθηκε·
2. αναθέτει στον Πρόεδρό του να διαβιβάσει τη θέση του Κοινοβουλίου στο Συμβούλιο και στην Επιτροπή.

Κοινή θέση του Συμβουλίου

Τροποποιήσεις του Κοινοβουλίου

Τροπολογία 1  
Αιτιολογική σκέψη 6 α (νέα)

***(6α) Η παρούσα Οδηγία αποτελεί συνέχεια, εμπνεόμενη ευρέως από αυτές, των "ιστορικών" ισομερών συμφωνιών της 27ης Ιανουαρίου 2004 μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Σιδηροδρόμου (CER) αφενός και της Ευρωπαϊκής Ομοσπονδίας Εργαζομένων στις Μεταφορές (ETF) αφετέρου, σχετικά με την "ευρωπαϊκή άδεια μηχανοδηγών που εκτελούν υπηρεσία διασυνοριακής***

<sup>1</sup> ΕΕ C 227 Ε της 21.9.2006, σελ. 464.

<sup>2</sup> Δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη στην ΕΕ.

**διαλειτουργικότητας" και σχετικά με  
"ορισμένες πτυχές των όρων  
απασχόλησης του κινητού προσωπικού  
που εκτελεί υπηρεσίες διασυνοριακής  
διαλειτουργικότητας".**

#### *Αιτιολόγηση*

*Αντιγραφή της διατύπωσης που είχε εγκριθεί από το Κοινοβούλιο στην α' ανάγνωση. Η τροπολογία τονίζει ότι το υπό εξέταση σχέδιο οδηγίας αποτελεί μεταφορά στο κοινοτικό δίκαιο της πρώτης τομεακής σιδηροδρομικής συμφωνίας μεταξύ εργοδοτών και συνδικάτων.*

#### **Τροπολογία 2 Αιτιολογική σκέψη 8 α (νέα)**

***(8α) Τα καθήκοντα και οι απαιτήσεις που ορίζονται στα παραρτήματα I έως VIII της παρούσας οδηγίας μπορούν να αποτελέσουν αντικείμενο αναθεωρήσεων προκειμένου να προσαρμοστούν στην τεχνική και επιστημονική πρόοδο. Ως τεχνικές οδηγίες, τα παραρτήματα αυτά πρέπει να είναι πλήρως συμβατά με τις τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας (STI) και να αναθεωρούνται βάσει των διαδικασιών που προβλέπουν οι οδηγίες 96/48/EK<sup>1</sup> και 2001/16/EK<sup>2</sup> περί διαλειτουργικότητας, και με πλήρη σεβασμό του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 881/2004<sup>3</sup> και ειδικότερα των άρθρων 3, 4, 6, 12 και 17 που αφορούν το ρόλο των κοινωνικών εταίρων.***

-----  
<sup>1</sup> Οδηγία 96/48/EK του Συμβουλίου της 23 Ιουλίου 1996 περί της διαλειτουργικότητας του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας (EE L 235 της 17.09.1996, σελ. 6), οδηγία τροποποιηθείσα για τελευταία φορά από την Οδηγία 2004/50/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (EE L 164 της 30.04.2004, σελ. 114).

<sup>2</sup> Οδηγία 2001/16/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 19 Μαρτίου 2001 περί της διαλειτουργικότητας του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος (EE L 110 της 20.04.2001, σελ. 1), οδηγία τροποποιηθείσα για τελευταία φορά από

την Οδηγία 2004/50/ΕΚ.

<sup>3</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 881/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 29 Απριλίου 2004 περί σύστασης του ευρωπαϊκού οργανισμού σιδηροδρόμων (ΕΕ L 164 της 30.04.2004, σελ. 1).

### Αιτιολόγηση

Πρέπει να διασφαλιστεί πλήρης συνοχή των οδηγιών των τεχνικών προδιαγραφών διαλειτουργικότητας (STI) με τα παραρτήματα της υπό εξέταση οδηγίας. Για να μπορέσει ο τομεακός διάλογος να αναπτυχθεί, τα παραρτήματα πρέπει να υποστούν την ίδια αναθεώρηση με εκείνη των STI και βάσει των διαδικασιών του Κανονισμού 881/2004 περί σύστασης του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων.

### Τροπολογία 3 Κεφάλαιο I, τίτλος

**Αντικείμενο**, πεδίο εφαρμογής και ορισμοί

**Σκοπός**, πεδίο εφαρμογής και ορισμοί

### Τροπολογία 4 Άρθρο 1

#### Σκοπός

Η παρούσα οδηγία καθορίζει τις προϋποθέσεις και τις διαδικασίες πιστοποίησης των μηχανοδηγών οι οποίοι οδηγούν μηχανές έλξης και συρμούς στο σιδηροδρομικό σύστημα της Κοινότητας. Η παρούσα οδηγία καθορίζει επίσης τα καθήκοντα που αναλαμβάνουν οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών, οι μηχανοδηγοί και οι υπόλοιποι ενδιαφερόμενοι φορείς του τομέα, ιδίως οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, οι διαχειριστές υποδομής και τα εκπαιδευτικά κέντρα.

#### Σκοπός

Η παρούσα οδηγία καθορίζει τις προϋποθέσεις και τις διαδικασίες πιστοποίησης των μηχανοδηγών **και του λοιπού προσωπικού θαλάμου** οι οποίοι οδηγούν μηχανές έλξης και συρμούς **και εκτελούν τα σχετικά καθήκοντα ασφάλειας** στο σιδηροδρομικό σύστημα της Κοινότητας. Η παρούσα οδηγία καθορίζει επίσης τα καθήκοντα που αναλαμβάνουν οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών, οι μηχανοδηγοί και οι υπόλοιποι ενδιαφερόμενοι φορείς του τομέα, ιδίως οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, οι διαχειριστές υποδομής και τα εκπαιδευτικά κέντρα.

### Αιτιολόγηση

Ενώ το άρθρο 1 περιλαμβάνει στους σκοπούς της πιστοποίησης όλες τις κατηγορίες προσωπικού που συμβάλλουν στην ασφάλεια εντός των συρμών, η διατύπωση του Συμβουλίου είναι αποδεκτή μόνο εφόσον οι τεχνικές διατάξεις του κειμένου αυτού ισχύουν μόνο για τους

μηχανοδηγούς και για το λοιπό προσωπικό θαλάμου ισχύουν οι διατάξεις του άρθρου 27.

Τροπολογία 5  
Άρθρο 3, στοιχείο β α (νέο)

**(βα) "πληρώματα του συρμού": οι μηχανοδηγοί κατά την έννοια του σημείου β) και το λοιπό προσωπικό θαλάμου κατά την έννοια του σημείου ββ)**

*Αιτιολόγηση*

*Η νέα αυτή διατύπωση επιδιώκει ένα συμβιβασμό με το Συμβούλιο ως προς τις διάφορες κατηγορίες προσωπικού θαλάμου. Σκοπός είναι να διευκρινιστεί η διάκριση μεταξύ μηχανοδηγού και λοιπών κατηγοριών προσωπικού θαλάμου.*

Τροπολογία 6  
Άρθρο 3, στοιχείο β β (νέο)

**(ββ) "λοιπές κατηγορίες προσωπικού θαλάμου": οι κατηγορίες προσωπικού που επιβαίνουν του συρμού χωρίς να είναι μηχανοδηγοί, αλλά που συμβάλλουν στην ασφάλεια του συρμού, των επιβατών και των εμπορευμάτων που μεταφέρονται. Οι κατηγορίες αυτές προσωπικού εκτελούν καθήκοντα όπως κυρίως το άνοιγμα και κλείσιμο των θυρών στους σταθμούς ή σε περιπτώσεις επείγουσας στάσης, ο συντονισμός της εκκένωσης των επιβατών σε περίπτωση πυρκαγιάς ή ατυχήματος, και η παροχή πρώτων βοηθειών σε περίπτωση ατυχήματος.**

*Αιτιολόγηση*

*Η νέα αυτή διατύπωση επιδιώκει ένα συμβιβασμό με το Συμβούλιο ως προς τις διάφορες κατηγορίες προσωπικού θαλάμου. Σκοπός είναι να διευκρινιστεί η διάκριση μεταξύ μηχανοδηγού και λοιπών κατηγοριών προσωπικού θαλάμου.*

*Η εν λόγω κατηγορία προσωπικού καλύπτεται από τις διατάξεις του άρθρου 27 της πρότασης Οδηγίας.*

Τροπολογία 7



Άρθρο 4, παράγραφος 3, εισαγωγικό τμήμα και στοιχείο α)

3. Το πιστοποιητικό επιτρέπει την οδήγηση για μια **ή περισσότερες από τις** κάτωθι κατηγορίες:

α) κατηγορία Α: μηχανές ελιγμών, συρμοί εργασιών, **σιδηροδρομικά οχήματα συντήρησης και μηχανές έλξης όταν χρησιμοποιούνται για ελιγμούς,**

3. Το πιστοποιητικό επιτρέπει την οδήγηση για μια από τις κάτωθι κατηγορίες **ή και τις δυο:**

α) κατηγορία Α: μηχανές ελιγμών, συρμοί εργασιών **και οχήματα συντήρησης των σιδηροδρομικών γραμμών,**

#### *Αιτιολόγηση*

*Για να διευκρινιστεί η κοινή θέση του Συμβουλίου που αναφερόταν δυο φορές στα οχήματα ελιγμών εντός της κατηγορίας Α.*

#### Τροπολογία 8

Άρθρο 6, παράγραφος 1 α (νέα)

***1α. Η αρμόδια αρχή μπορεί να μεταβιβάσει αυτό το καθήκον μόνον υπό τους όρους που προβλέπει το άρθρο 19.***

#### *Αιτιολόγηση*

*Επαναφορά του αρχικού κειμένου της Επιτροπής.*

#### Τροπολογία 9

Άρθρο 7 α (νέο)

#### ***Άρθρο 7α***

##### ***Αμοιβαία αναγνώριση***

***1. Όταν είναι κάτοχος της άδειας και της εναρμονισμένης συμπληρωματικής βεβαίωσης οι οποίες εκδίδονται δυνάμει της παρούσας οδηγίας, ένας μηχανοδηγός μπορεί να οδηγεί συρμούς υπό τον όρο ότι η σιδηροδρομική επιχείρηση ή ο διαχειριστής της υποδομής που φέρει την ευθύνη της συγκεκριμένης μεταφοράς κατέχει πιστοποιητικό ασφαλείας ή έγκριση ασφαλείας και αποκλειστικά στο δίκτυο που καλύπτεται τόσο από την εναρμονισμένη συμπληρωματική βεβαίωση όσο και από το πιστοποιητικό***

*ασφαλείας ή την έγκριση ασφαλείας.*

**2. Οι άδειες που εκδίδονται από κράτος μέλος δυνάμει της παρούσας οδηγίας τυγχάνουν αμοιβαίας αναγνώρισης από τα άλλα κράτη μέλη.**

*Αιτιολόγηση*

*Επαναφορά του αρχικού κειμένου της Επιτροπής.*

Τροπολογία 10  
Άρθρο 12 α (νέο)

**Άρθρο 12α**

**Επαγγελματική εμπειρία**

**Με την επιφύλαξη του άρθρου 7α, ένα κράτος μέλος μπορεί να επιβάλει επί του εδάφους του να αποδεικνύει ο υποψήφιος διετή τουλάχιστον επαγγελματική εμπειρία στην κατά την έννοια του άρθρου 4, σημείο 3α) κατηγορία Α, προτού γίνει δεκτός στην κατηγορία Β.**

*Αιτιολόγηση*

*Επαναφορά τροπολογίας που είχε εγκριθεί σε α' ανάγνωση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο.*

Τροπολογία 11  
Άρθρο 16, παράγραφος 1

**1. Για να παραμείνει έγκυρη η άδεια, ο κάτοχός της υποβάλλεται σε περιοδικές εξετάσεις ή/και δοκιμασίες που αφορούν τις απαιτήσεις του άρθρου 11 παράγραφοι 2 και 3. Όσον αφορά τις ιατρικές απαιτήσεις, πρέπει να τηρείται η κατώτατη συχνότητα βάσει του Παραρτήματος II, σημείο 3.1. Οι ιατρικές εξετάσεις διενεργούνται από γιατρούς αναγνωρισμένους ή διαπιστευμένους σύμφωνα με το άρθρο 20, ή υπό την εποπτεία τους. Όσον αφορά τις γενικές επαγγελματικές γνώσεις, εφαρμόζεται το**

**1. Για να διατηρήσει την άδεια και την εναρμονισμένη βεβαίωσή του, ο κάτοχος υποβάλλεται στις περιοδικές εξετάσεις και/ή δοκιμασίες που αφορούν τις απαιτήσεις των άρθρων 11, 12 και 13. Πρέπει να τηρούνται οι εξής ελάχιστες συχνότητες:**

**άρθρο 23, παράγραφος 8.**

**Όταν ανανεώνει την άδεια, η αρμόδια αρχή ελέγχει στο μητρώο του άρθρου 22, παράγραφος 1, στοιχείο α), αν ο μηχανοδηγός πληροί τις απαιτήσεις του πρώτου εδαφίου της παρούσας παραγράφου.**

**α) ιατρικές εξετάσεις (σωματική και πνευματική ικανότητα) : ανά τριετία μέχρι την ηλικία των 55 ετών, εν συνεχεία κατ' έτος, σύμφωνα με τις διατάξεις του παραρτήματος II, σημείο 3.1·**

**β) γνώση της υποδομής (συμπεριλαμβανομένων των δρομολογίων και των κανόνων λειτουργίας και του τροχαίου υλικού): τακτικά σύμφωνα με τις διατάξεις του παραρτήματος VII·**

**γ) διαρκής επιμόρφωση για την ενημέρωση των γενικών επαγγελματικών γνώσεων (σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 23, παράγραφος 8, καθώς και με τις διατάξεις επί θεμάτων κανονιστικής ρύθμισης της κυκλοφορίας και της ασφάλειας: ανά διετία.**

**Για καθένα από αυτούς τους περιοδικούς ελέγχους, η σιδηροδρομική επιχείρηση βεβαιώνει, μέσω μιας μνείας επί της εναρμονισμένης βεβαίωσης και στο μητρώο που προβλέπει το άρθρο 22, ότι ο μηχανοδηγός πληροί αυτές τις απαιτήσεις.**

#### *Αιτιολόγηση*

*Διατύπωση βασισμένη στην α' ανάγνωση του Κοινοβουλίου με σκοπό ένα συμβιβασμό με το Συμβούλιο.*

#### *Τροπολογία 12 Άρθρο 16, παράγραφος 2*

**2. Προκειμένου να διατηρήσει το πιστοποιητικό την ισχύ του, ο κάτοχος υποβάλλεται σε περιοδικές εξετάσεις ή/και δοκιμασίες που αφορούν τις προϋποθέσεις των άρθρων 12 και 13. Η συχνότητα των εν λόγω εξετάσεων /δοκιμασιών καθορίζεται από τη σιδηροδρομική επιχείρηση ή το διαχειριστή υποδομής που απασχολεί αμέσως ή εμμέσως το μηχανοδηγό,**

**2. Για να διατηρήσει την εναρμονισμένη συμπληρωματική βεβαίωση, η σιδηροδρομική επιχείρηση και/ή ο διαχειριστής της υποδομής οφείλει να λάβει, στο πλαίσιο του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας που διαθέτει δυνάμει του άρθρου 9 της Οδηγίας 2004/49/Εκ, τα κατάλληλα μέτρα (όπως π.χ. επιτηρούμενη οδήγηση) και να ορίσει προθεσμίες εγκυρότητας για τις γνώσεις**

*σύμφωνα με το οικείο σύστημα διαχείρισης ασφαλείας, και τηρεί τις κατώτατες συχνότητες που σημειώνονται στο Παράρτημα VII.*

*και ικανότητες που έχουν σχέση με το τροχαίο υλικό, τις γραμμές και, εάν χρειαστεί, τις γλώσσες, ώστε ο μηχανοδηγός να μη χρησιμοποιεί μετά την εκπνοή αυτών των προθεσμιών τις γραμμές και/ή τα οχήματα για τα οποία είχε εκδοθεί η εναρμονισμένη συμπληρωματική βεβαίωσή του.*

*Για καθέναν από τους ελέγχους αυτούς, ο εκδίδων οργανισμός βεβαιώνει, με μνεία επί του πιστοποιητικού και στο μητρώο του άρθρου 22, παράγραφος 2, στοιχείο α), ότι ο μηχανοδηγός πληροί τις απαιτήσεις του πρώτου εδαφίου της παρούσας παραγράφου.*

#### *Αιτιολόγηση*

*Επαναφορά της διατύπωσης που είχε ψηφιστεί στην α' ανάγνωση από το Κοινοβούλιο.*

#### *Τροπολογία 13 Άρθρο 17, παράγραφος 3*

*Το πιστοποιητικό καθίσταται άκυρο όταν ο κάτοχος παύει να εργάζεται ως μηχανοδηγός. Ωστόσο, ο κάτοχος λαμβάνει επικυρωμένο αντίγραφο του πιστοποιητικού ως απόδειξη της επαγγελματικής του επάρκειας. Όταν εκδίδει πιστοποιητικό σε μηχανοδηγό, η σιδηροδρομική επιχείρηση ή ο διαχειριστής υποδομής λαμβάνει υπόψη τη σχετική επάρκεια.*

*Το πιστοποιητικό καθίσταται άκυρο όταν ο κάτοχος παύει να εργάζεται ως μηχανοδηγός. Ωστόσο, ο κάτοχος λαμβάνει επικυρωμένο αντίγραφο του πιστοποιητικού και όλων των εγγράφων που αποδεικνύουν την κατάρτισή του, τα επαγγελματικά του προσόντα, την εμπειρία του και την επαγγελματική του επάρκεια. Όταν εκδίδει πιστοποιητικό σε μηχανοδηγό, η σιδηροδρομική επιχείρηση ή ο διαχειριστής υποδομής λαμβάνει υπόψη τη σχετική επάρκεια.*

#### *Αιτιολόγηση*

*Η κοινή θέση του Συμβουλίου προβλέπει ότι ένας μηχανοδηγός πρέπει να λαμβάνει επικυρωμένο αντίγραφο της βεβαίωσης, για να μπορεί να αποδεικνύει τα επαγγελματικά του προσόντα. Φρόνιμο θα ήταν να μπορεί επίσης ο μηχανοδηγός να αποδεικνύει τους τακτικούς ελέγχους που έχει υποστεί μετά την έκδοση της εναρμονισμένης συμπληρωματικής βεβαίωσης και της άδειάς του.*

#### *Τροπολογία 14*

Άρθρο 18, παράγραφος 2

**2. Εάν ένας μηχανοδηγός κρίνει ότι η κατάσταση της υγείας του επηρεάζει την ικανότητά του για την εκτέλεση της εργασίας του, ενημερώνει αμέσως τη σιδηροδρομική επιχείρηση ή το διαχειριστή υποδομής, αναλόγως.**

**2. Ο εργοδότης ή, εάν χρειαστεί, ο μηχανοδηγός ο ίδιος, ενημερώνει αμέσως την αρμόδια αρχή για κάθε μεταβολή της κατάστασης της υγείας του ικανή να επηρεάσει την ικανότητά του ως μηχανοδηγού και να θέσει υπό αίρεση τη διατήρηση της άδειάς του ή της εναρμονισμένης συμπληρωματικής βεβαίωσής του.**

**Μόλις η σιδηροδρομική επιχείρηση ή ο διαχειριστής υποδομής αντιληφθεί ή ενημερωθεί από γιατρό ότι η κατάσταση της υγείας του μηχανοδηγού έχει υποβαθμιστεί τόσο ώστε να θέτει σε αμφισβήτηση την ικανότητά του να εκτελέσει την εργασία του, λαμβάνει αμέσως τα απαιτούμενα μέτρα, συμπεριλαμβανομένης της εξέτασης που περιγράφεται στο Παράρτημα II, σημείο 3.1.. Πρέπει επίσης να μεριμνά ώστε στη διάρκεια της υπηρεσίας τους οι μηχανοδηγοί να μην είναι ποτέ υπό την επήρεια οιασδήποτε ουσίας που είναι πιθανόν να επηρεάσει τη συγκέντρωσή, την προσοχή ή τη συμπεριφορά τους. Η αρμόδια αρχή ενημερώνεται χωρίς καθυστέρηση όταν η ανικανότητα προς εργασία είναι μεγαλύτερη των τριών μηνών.**

*Αιτιολόγηση*

*Επαναφορά της διατύπωσης της α' ανάγνωσης, όπως είχε ψηφιστεί από το Κοινοβούλιο.*

Τροπολογία 15

Άρθρο 18, παράγραφος 2 α (νέα)

**2α. Εάν η αρμόδια αρχή διαπιστώσει ή πληροφορηθεί ότι ένας μηχανοδηγός δεν πληροί πλέον μια ή περισσότερες απαιτήσεις, αναστέλλει αμέσως την άδεια και κοινοποιεί αμέσως την αιτιολογημένη απόφασή της στον ενδιαφερόμενο και στον εργοδότη του, με την επιφύλαξη του**

*προβλεπόμενου στο άρθρο 21 δικαιώματος ένστασης. Η αναστολή είναι προσωρινή ή οριστική αναλόγως της σοβαρότητας του κινδύνου που εγκυμονείται για τη σιδηροδρομική ασφάλεια. Η αρμίδα αρχή ενημερώνει το προβλεπόμενο στο άρθρο 22 μητρώο. Μόλις ενημερωθεί, ο εργοδότης αναστέλλει την εναρμονισμένη βεβαίωση προσωρινώς ή οριστικώς, αναλόγως των λόγων που αναφέρει η αρμόδια αρχή. Ο εργοδότης ενημερώνει το προβλεπόμενο στο άρθρο 22 μητρώο.*

*Εάν ένας εργοδότης διαπιστώσει ότι ένας μηχανοδηγός δεν πληροί πλέον μία ή περισσότερες απαιτήσεις, αναστέλλει αμέσως την εναρμονισμένη βεβαίωση και κοινοποιεί αμέσως την αιτιολογημένη απόφασή του στον ενδιαφερόμενο και στην αρμόδια αρχή. Ο εργοδότης ενημερώνει το προβλεπόμενο στο άρθρο 22 μητρώο.*

#### *Αιτιολόγηση*

*Επαναφορά της διατύπωσης της α' ανάγνωσης, όπως είχε ψηφιστεί από το Κοινοβούλιο.*

Τροπολογία 16  
Άρθρο 18, παράγραφος 2 β (νέα)

*2β. Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε, σε περίπτωση ανάκλησης μιας άδειας ή μιας εναρμονισμένης συμπληρωματικής βεβαίωσης, να εκκινεί ανεξάρτητη διαδικασία εξέτασης και, εάν χρειαστεί, επανέγκρισης. Ο ενδιαφερόμενος υπάλληλος μπορεί να ζητήσει την εκκίνηση αυτής της διαδικασίας.*

#### *Αιτιολόγηση*

*Επαναφορά της διατύπωσης της α' ανάγνωσης, όπως είχε ψηφιστεί από το Κοινοβούλιο.*

Τροπολογία 17  
Άρθρο 18, παράγραφος 2 γ (νέα)

*2γ. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν κάθε χρήσιμο μέτρο για να αποφύγουν τους κινδύνους πλαστογράφησης των βεβαιώσεων και μη εγκεκριμένης αλλαγής του προβλεπόμενου στο άρθρο 22 μητρώου. Ο εργοδότης οφείλει να μεριμνά και να ελέγχει ανά πάσα στιγμή ότι η άδεια και η συμπληρωματική βεβαίωση των εν ενεργεία μηχανοδηγών του είναι έγκυρες.*

*Αιτιολόγηση*

*Επαναφορά της διατύπωσης της α' ανάγνωσης, όπως είχε ψηφιστεί από το Κοινοβούλιο.*

Τροπολογία 18  
Άρθρο 19, στοιχείο 1 στ)

στ) τήρηση και προσαρμογή στα πρόσφατα δεδομένα μητρώου αδειών όπως προβλέπουν το άρθρο 16, παράγραφος 1, και το άρθρο 22·

στ) τήρηση και προσαρμογή στα πρόσφατα δεδομένα μητρώου αδειών όπως προβλέπουν το άρθρο 16, παράγραφος 1, και το άρθρο 22·

*Αιτιολόγηση*

*Δεν αφορά το ελληνικό κείμενο.*

Τροπολογία 19  
Άρθρο 19, παράγραφος 2

2. Η αρμόδια αρχή απαγορεύεται να μεταβιβάζει σε τρίτους τα καθήκοντα κατά τα στοιχεία γ), στ) **και** ζ) της παραγράφου 1.

2. Η αρμόδια αρχή απαγορεύεται να μεταβιβάζει σε τρίτους τα καθήκοντα κατά τα στοιχεία γ), στ), ζ) **και θ)** της παραγράφου 1.

*Αιτιολόγηση*

*Η τροπολογία διευκρινίζει τα καθήκοντα της αρμόδιας αρχής έτσι όπως καθορίζονται στο άρθρο 19 της κοινής θέσης του Συμβουλίου. Ο εισηγητής θεωρεί ότι η έκδοση εθνικών κριτηρίων για τους εξεταστές είναι πολύ βαρύ έργο για να μεταβιβασθεί.*

Τροπολογία 20  
Άρθρο 19, παράγραφος 5

5. Όταν η αρμόδια αρχή μεταβιβάζει ή αναθέτει καθήκοντα, οι εντολοδόχοι ή οι συμβασιούχοι της οφείλουν να τηρούν, κατά την εκτέλεση των καθηκόντων αυτών, τις υποχρεώσεις της παρούσας οδηγίας που ισχύουν για τις αρμόδιες αρχές.

5. Όταν η αρμόδια αρχή μεταβιβάζει ή αναθέτει καθήκοντα, οι εντολοδόχοι ή οι συμβασιούχοι της οφείλουν να τηρούν, κατά την εκτέλεση των καθηκόντων αυτών, τις υποχρεώσεις της παρούσας οδηγίας που ισχύουν για τις αρμόδιες αρχές, **και κυρίως:**

**α) τον έλεγχο των σωματικών και πνευματικών ικανοτήτων : διενεργείται από ιατρούς εργασίας ή από ιδρύματα εργασιακής ιατρικής διαπιστευμένα από την αρμόδια αρχή,**

**β) τον έλεγχο των ψυχολογικών ικανοτήτων: διενεργείται από ψυχολόγους, ψυχολόγους μεταφορών ή ιδρύματα εργασιακής ψυχολογίας διαπιστευμένα από την αρμόδια αρχή,**

**γ) τον έλεγχο των γενικών επαγγελματικών ικανοτήτων: διενεργείται από ιδρύματα και εξεταστές που έχουν διαπιστευθεί από την αρμόδια αρχή.**

#### *Αιτιολόγηση*

*Επαναφορά της διατύπωσης της α' ανάγνωσης, όπως είχε ψηφιστεί από το Κοινοβούλιο, για λόγους ακριβούς διατύπωσης.*

Τροπολογία 21  
Άρθρο 22, παράγραφος 2 α (νέα)

**2α) Ο μηχανοδηγός πρέπει να μπορεί να έχει ανά πάσα στιγμή πρόσβαση στα δεδομένα που τον αφορούν, και που είναι αποθηκευμένα στο μητρώο των αρμοδίων αρχών ή στο μητρώο των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων. Μπορεί, μετά από αίτηση που θα υποβάλει, να λάβει αντίγραφο.**

#### *Αιτιολόγηση*

*Επαναφορά της διατύπωσης της α' ανάγνωσης, όπως είχε ψηφιστεί από το Κοινοβούλιο.*

Τροπολογία 22



**Άρθρο 23α**

**Χρηματοδότηση της κατάρτισης**

**Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές υποδομής φέρουν συμβατική ευθύνη για την επαγγελματική κατάρτιση, τόσο την αρχική όσο και τη διαρκή.**

**Μια σιδηροδρομική επιχείρηση ή ένας διαχειριστής υποδομής που απασχολεί μηχανοδηγό του οποίου η κατάρτιση χρηματοδοτήθηκε εν όλω ή εν μέρει από άλλη σιδηροδρομική επιχείρηση ή από άλλο διαχειριστή υποδομής από όπου ο μηχανοδηγός απεχώρησε εκουσίως μετά από διάστημα μικρότερο της πενταετίας, επιστρέφει στην εν λόγω επιχείρηση ή στον εν λόγω διαχειριστή υποδομής το κόστος αυτής της επιμόρφωσης.**

**Οι όροι εφαρμογής της παρούσας διάταξης καταρτίζονται βάσει σύστασης που εκδίδει ο Οργανισμός στο πλαίσιο του άρθρου 17 του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 881/2004.**

*Αιτιολόγηση*

*Αντιγραφή τροπολογίας που είχε εγκρίνει το Κοινοβούλιο στην α' ανάγνωση. Η πρόταση αυτή του Κοινοβουλίου έχει τη συναίνεση των σιδηροδρομικών κύκλων τόσο από πλευράς εργοδοτών όσο και από πλευράς κοινωνικών εταίρων.*

Τροπολογία 23  
Κεφάλαιο VIII, τίτλος

Πιστοποίηση του λοιπού προσωπικού

Πιστοποίηση του λοιπού προσωπικού  
**θαλάμου**

*Αιτιολόγηση*

*Η τροπολογία αποσκοπεί σε συμβιβασμό ως προς το λοιπό προσωπικό θαλάμου που ασκεί καθήκοντα ασφαλείας.*

Τροπολογία 24

*Έκθεση για το λοιπό προσωπικό*

*Σε έκθεση που υποβάλλεται έως τις .....\*, ο Οργανισμός προσδιορίζει τα προσόντα και τα καθήκοντα του λοιπού προσωπικού που επιβαίνει της μηχανής έλξης και του συρμού και εκτελεί καθήκοντα ζωτικής σημασίας για την ασφάλεια και του οποίου, συνεπώς, τα επαγγελματικά προσόντα συμβάλλουν στην ασφάλεια των σιδηροδρόμων και θα πρέπει να ρυθμίζονται σε κοινοτικό επίπεδο μέσω συστήματος αδειών ή/και πιστοποιητικών το οποίο μπορεί να είναι παρόμοιο με το σύστημα της παρούσας οδηγίας.*

*Διατάξεις ισχύουσες για τις λοιπές κατηγορίες προσωπικού θαλάμου*

*1. Οι λοιπές κατηγορίες προσωπικού θαλάμου οφείλουν να είναι κάτοχοι πιστοποιητικού που να βεβαιώνει ότι πληρούν τις ελάχιστες απαιτήσεις ιατρικών ικανοτήτων, βασικής σχολικής εκπαίδευσης και γενικών επαγγελματικών προσόντων που προβλέπονται στο παράρτημα VIII, σημεία 1.1 έως 1.5.*

*2. Το πιστοποιητικό εκδίδεται από την σιδηροδρομική επιχείρηση ή από τον διαχειριστή υποδομής που απασχολεί το προσωπικό. Το πιστοποιητικό τηρεί τις προδιαγραφές του παραρτήματος VIII, τμήμα 2. Όταν η σιδηροδρομική επιχείρηση ή ο διαχειριστής υποδομής εκδίδει ένα πιστοποιητικό σε μη επίσημη γλώσσα της Κοινότητας, οφείλει να παρέχει δίγλωσσο κείμενο, με τη δεύτερη γλώσσα να είναι μια από τις επίσημες γλώσσες της Κοινότητας. Το πιστοποιητικό είναι ιδιοκτησία της επιχείρησης που το εξέδωσε. Όμως, δυνάμει του άρθρου 13, παράγραφος 3 της Οδηγίας 2004/49/ΕΚ, ο κάτοχος μπορεί να λάβει επικυρωμένο αντίγραφο.*

*3. Το πιστοποιητικό ισχύει μόνο για τις υποδομές και το τροχαίο υλικό που αναγράφονται σε αυτό. Όλες οι άλλες διατάξεις που σχετίζονται με το πιστοποιητικό διευκρινίζονται στο παράρτημα VIII, σημεία 1.6 έως 1.10.*

*4. Τα άρθρα 19 και 28 περί ελέγχου από τη σιδηροδρομική επιχείρηση, το διαχειριστή υποδομής ή την αρμόδια*

---

\* Δύο έτη μετά από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας.

*αρχή, ισχύουν τηρουμένων των αναλογιών λαμβανομένου υπόψη ότι οι λοιπές κατηγορίες προσωπικού θαλάμου πιστοποιούνται από τη σιδηροδρομική επιχείρηση ή από το διαχειριστή υποδομής μέσω ενιαίου πιστοποιητικού.*

*5. Τα άρθρα 20, 21, 23, 24, 25 και 26 ισχύουν τηρουμένων των αναλογιών για την πιστοποίηση των λοιπών κατηγοριών προσωπικού θαλάμου.*

*6. Ο Οργανισμός θα επιβεβαιώσει, ένα έτος μετά την έγκριση της παρούσας οδηγίας, και βάσει συμφωνίας στο πλαίσιο του τομεακού κοινωνικού διαλόγου, το "προφίλ" και τα καθήκοντα των λοιπών κατηγοριών προσωπικού θαλάμου. Ελλείψει συμφωνίας, ένα έτος και μισό το αργότερο μετά την έγκριση της παρούσας οδηγίας, η Επιτροπή θα προσαρμόσει το παράρτημα VIII βάσει του άρθρου 30 και με πλήρη σεβασμό των διαδικασιών και αρμοδιοτήτων που προβλέπει ο Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 881/2004, ειδικότερα στα άρθρα 3, 4, 6, 12 και 17, ή θα προτείνει τροποποιήσεις στην παρούσα οδηγία.*

*7. Η εφαρμογή του παρόντος άρθρου και των μεταβατικών μέτρων για τις κατηγορίες εν ενεργεία προσωπικού αποτελεί αντικείμενο απόφασης της Επιτροπής συμφώνως προς τη διαδικασία του άρθρου 31, παράγραφος 2, βάσει των συστάσεων που διατυπώνει ο Οργανισμός δυνάμει των άρθρων 3, 4, 6, 12 και 17 του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 881/2004.*

#### *Αιτιολόγηση*

*Η τροπολογία επιδιώκει συμβιβασμό ως προς τις λοιπές κατηγορίες προσωπικού θαλάμου που ασκούν καθήκοντα ασφαλείας.*

Τροπολογία 25  
Άρθρο 30

Τα Παραρτήματα προσαρμύζονται στην επιστημονική και τεχνική πρόοδο με τη διαδικασία του άρθρου 31, παράγραφος 2.

Τα Παραρτήματα προσαρμύζονται στην επιστημονική και τεχνική πρόοδο με τη διαδικασία του άρθρου 31, παράγραφος 2, **με πλήρη σεβασμό των διαδικασιών και αρμοδιοτήτων που προβλέπει ο Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 881/2004, ειδικότερα στα άρθρα 3, 4, 6, 12 και 17.**

#### *Αιτιολόγηση*

*Αντιγραφή τροπολογίας που είχε εγκριθεί από το Κοινοβούλιο στην α' ανάγνωση.*

Τροπολογία 26  
Παράρτημα VIII (νέο)

### **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VIII**

#### **ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΠΟΥ ΔΙΕΠΟΥΝ ΤΙΣ ΛΟΙΠΕΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ**

##### **1. ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ**

**1.1. Οι υποψήφιοι οφείλουν να πληρούν το 20ό έτος ηλικίας.**

**1.2. Οι υποψήφιοι οφείλουν να έχουν τουλάχιστον εννεαετή εκπαίδευση (πρωτοβάθμια και δευτεροβάθμια) και να έχουν ολοκληρώσει επιτυχώς στοιχειώδη κατάρτιση ισοδύναμη προς το επίπεδο 3 της απόφασης του Συμβουλίου 85/363/ΕΟΚ.**

**1.3. Οι υποψήφιοι οφείλουν να αποδείξουν τη σωματική τους ικανότητα υποβαλλόμενοι σε ιατρικές εξετάσεις διενεργούμενες από ανεγνωρισμένο ή διαπιστευμένο δυνάμει του άρθρου 18 ιατρό. Οι εξετάσεις αυτές πρέπει να καλύπτουν τουλάχιστον τα κριτήρια του σημείου 3 του παρόντος παραρτήματος.**

**1.4. Οι υποψήφιοι οφείλουν να πληρούν τα κριτήρια γλωσσικών γνώσεων του παραρτήματος VI.8, η δε απαίτηση αυτή επαληθεύεται για τις γραμμές εκείνες που καλύπτονται από τη βεβαίωση.**

**1.5. Οι υποψήφιοι οφείλουν να έχουν επιτύχει σε εξέταση ελέγχου των**

*επαγγελματικών γνώσεων και ικανοτήτων τους για τους συρμούς και τις γραμμές που καλύπτονται από τη βεβαίωση. Η εν λόγω εξέταση καλύπτει τουλάχιστον τις πτυχές του σημείου 4 του παρόντος παραρτήματος.*

*1.6. Κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση και κάθε διαχειριστής υποδομής καθορίζει τις ακολουθητέες διαδικασίες για την έκδοση και ενημέρωση των βεβαιώσεων, με σεβασμό του παρόντος παραρτήματος, στο πλαίσιο του δικού του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας, καθώς και τα μέσα προσφυγής που επιτρέπουν στο προσωπικό να αμφισβητήσει μια απόφαση που αφορά την έκδοση, ενημέρωση, αναστολή ή ανάκληση μιας βεβαίωσης.*

*1.7. Η σιδηροδρομική επιχείρηση ή ο διαχειριστής υποδομής ενημερώνει αμέσως τη βεβαίωση όταν ο κάτοχός της αποκτά πρόσθετα δικαιώματα σε θέματα τροχαίου υλικού ή γραμμών.*

*1.8. Για να μπορέσει να διατηρήσει τη βεβαίωση, ο κάτοχος υποβάλλεται σε περιοδικές εξετάσεις και/ή δοκιμασίες που αφορούν τις απαιτήσεις των σημείων 1.3 έως 1.5. Η συχνότητα αυτών των ελέγχων/δοκιμασιών καθορίζεται από τη σιδηροδρομική επιχείρηση ή από το διαχειριστή υποδομής που απασχολεί τον υπάλληλο ή κάνει χρήση των υπηρεσιών του σύμφωνα με το δικό της/του σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας. Για καθένα από αυτούς τους ελέγχους, η επιχείρηση που εξέδωσε τη βεβαίωση επιβεβαιώνει επ' αυτής καθώς και στο μητρώο που προβλέπει το σημείο 1.10 ότι ο υπάλληλος πληροί τις απαιτήσεις αυτές.*

*1.9. Η βεβαίωση παύει να είναι έγκυρη μόλις παύσουν τα καθήκοντα. Όμως, ο υπάλληλος μπορεί να λάβει επικυρωμένο αντίγραφο ως απόδειξη των επαγγελματικών του ικανοτήτων. Εάν μια άλλη επιχείρηση προσλάβει τον υπάλληλο, λαμβάνει υπόψη τις ικανότητες αυτές.*

**1.10. Κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση και κάθε διαχειριστής υποδομής έχει τις εξής υποχρεώσεις:**

**1.10.1. τηρεί μητρώο ή μεριμνά για την τήρηση μητρώου που θα καταγράφει όλες τις βεβαιώσεις που έχουν εκδοθεί, εκπνεύσει, τροποποιηθεί, ανασταλεί, ακυρωθεί ή δηλωθεί για απώλεια ή καταστροφή. Το μητρώο αυτό περιέχει τις πληροφορίες που προβλέπει το σημείο 5.2 του παρόντος παραρτήματος.**

**Ενημερώνεται σε τακτικά διαστήματα,**

**1.10.2. συνεργάζεται με την αρμόδια αρχή του κράτους όπου έχει την έδρα του/της για να ανταλλάσσει πληροφορίες ή να επιτρέπει στην εν λόγω αρχή να έχει πρόσβαση στα δεδομένα που επιθυμεί,**

**1.10.3. παρέχει πληροφορίες ως προς το περιεχόμενο των βεβαιώσεων στις αρμόδιες αρχές των άλλων κρατών μελών μετά από αίτησή τους, όταν τούτο έχει καταστεί αναγκαίο λόγω των διασυνοριακών δραστηριοτήτων της/του.**

## **2. ΒΕΒΑΙΩΣΗ**

**2.1. Η βεβαίωση πρέπει να περιέχει τα ακόλουθα στοιχεία:**

- 1. το επώνυμο του κατόχου,**
- 2. τα λοιπά επώνυμα και ονόματα του κατόχου,**
- 3. την ημερομηνία και τον τόπο γέννησης του κατόχου,**
- 4. την ημερομηνία έκδοσης της βεβαίωσης ,**
- 5. τον αριθμό της βεβαίωσης που παρέχει πρόσβαση στα δεδομένα του μητρώου,**
- 6. τη φωτογραφία του κατόχου,**
- 7. την υπογραφή του κατόχου,**
- 8. τον τόπο κύριας διαμονής ή την ταχυδρομική διεύθυνση του κατόχου (προαιρετικό)**
- 9. την ονομασία και τη διεύθυνση της σιδηροδρομικής επιχείρησης ή του**

*διαχειριστή υποδομής για λογαριασμό της οποίας/του οποίου ο κάτοχος επιτρέπεται να είναι μέλος πληρώματος.*

*10. τους συρμούς για τους οποίους ο κάτοχος επιτρέπεται να αποτελεί μέλος πληρώματος,*

*11. τις γραμμές στις οποίες ο κάτοχος επιτρέπεται να είναι μέλος πληρώματος,*

*12. κάθε χρήσιμη συμπληρωματική πληροφορία ή περιορισμό,*

*13. τις γλωσσικές γνώσεις.*

*2.2. Στοιχεία που αναγράφονται στα μητρώα*

*Όλα τα αναγραφόμενα στη βεβαίωση στοιχεία, συν τα δεδομένα που έχουν σχέση με τους ελέγχους που προβλέπει το σημείο 1.8*

### **3. ΣΩΜΑΤΙΚΕΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΕΣ**

*Τα σημεία 1 έως 4 του παραρτήματος III ισχύουν για το λοιπό προσωπικό, εξαιρέσει των εξής:*

#### **3.1 Όραση**

*- οξύτητα όρασης σε απόσταση, υποβοηθούμενη ή μη: 0,8, με τουλάχιστον 0,3 για τον πλέον πάσχοντα οφθαλμό,*

*- επιτρέπονται οι φακοί επαφής.*

#### **3.2. Ακοή και ομιλία**

*Ακοή πιστοποιημένη με ακουδόγραμμα: πρέπει να επαρκεί για την πραγματοποίηση τηλεφωνικής συνδιάλεξης και για την αντίληψη των ακουστικών σημάτων συναγερμού και των ραδιοφωνικών σημάτων.*

### **4. ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑ ΠΡΟΣΟΝΤΑ**

*Προσόντα που επιτρέπουν την εκτέλεση των εξής καθηκόντων:*

*4.1. Έλεγχος αποτελεσματικότητας των διατάξεων πέδησης:*

*- έλεγχος σωστής σύνδεσης αμαξών/οχημάτων από τη μια άκρη της*

*αμαξοστοιχίας μέχρι την άλλη και, εάν χρειαστεί, γνώσεις για την τροποποίηση της θέσης των διατάξεων αλλαγής πορείας και των βαλβίδων,*

*- έλεγχος λειτουργίας της πέδησης αναλόγως του τύπου του οχήματος.*

#### *4.2. Άνοιγμα και κλείσιμο των θυρών:*

*- τήρηση των προβλεπομένων διαδικασιών,*

*- σφράγιση ελαττωματικών θυρών και τοποθέτηση προειδοποιητικών πινακίδων για τους επιβάτες.*

#### *4.3. Συμμετοχή στις διαδικασίες αναχώρησης των συρμών:*

*- έλεγχος παραλαβής των απαραίτητων εγγράφων και εξοπλισμών,*

*- έλεγχος σύνθεσης της αμαξοστοιχίας σε σχέση με τα έγγραφα που παραλήφθηκαν και του τροχαίου υλικού σε σχέση με την υπηρεσία που θα εκτελεσθεί,*

*- έλεγχος σωστής τοποθέτησης των οπισθίων φώτων,*

*- έλεγχος καλής λειτουργίας των συστημάτων εξαερισμού και κλιματισμού,*

*- επαλήθευση ολοκλήρωσης των αναγκαίων ενεργειών και προφυλάξεων,*

*- σήμα αναχώρησης.*

#### *4.4 Ανταπόκριση στα σήματα συναγερμού:*

*- εκτέλεση των αναγκαίων ενεργειών για την κατεπείγουσα ακινητοποίηση σε περίπτωση ανωμαλίας,*

*- εκτέλεση των προβλεπόμενων ενεργειών για την ενεργοποίηση του συστήματος κατεπείγουσας πέδησης και για την απενεργοποίησή του.*

#### *4.5 Εκτέλεση ελιγμών*

*- καθοδήγηση και έλεγχος των ελιγμών διαλογής,\**



- λήψη αναγκαίων μέτρων για τη διασφάλιση της κανονικότητας και ασφάλειας των ελιγμών διαλογής,
- έλεγχος ή εκτέλεση σύνδεσης οχημάτων,
- ενεργά στοιχεία, \*
- ακινητοποίηση των οχημάτων στο σταθμό όταν το προσωπικό ελιγμού δεν επαρκεί \*.

4.6. Έλεγχος και μέτρα σε περίπτωση ανωμαλίας όταν ο συρμός είναι εν κινήσει:

- αναφορά ανωμαλιών διαπιστωμένων στο τροχαίο υλικό εν ώρα υπηρεσίας, βάσει των προβλεπομένων διαδικασιών,
- εντοπισμός ασυνήθιστων κινήσεων ή θορύβων και αναφορά στο μηχανοδηγό,
- λήψη των αναγκαίων για την υπηρεσία και για την ασφάλεια των επιβατών μέτρων και προφυλάξεων σε περίπτωση προβλήματος,
- ενημέρωση των αρμόδιων για την ασφάλεια προσώπων σε περίπτωση προβλήματος που θίγει την ασφάλεια της οδήγησης, των επιβατών ή του προσωπικού,
- εντολές στους επιβάτες όταν η κατάσταση απαιτεί εγκατάλειψη της αμαξοστοιχίας, παροχή επείγουσας βοήθειας, ενεργοποίηση πυροσβεστήρων, άνοιγμα εξόδων κινδύνου και χειροκίνητο άνοιγμα των θυρών-
- διανομή κυτίων πρώτων βοηθειών στους επιβάτες και, εάν χρειαστεί, παροχή των πρώτων βοηθειών,
- λήψη με κοινή συμφωνία με το μηχανοδηγό των μέτρων και προφυλάξεων που προβλέπονται σε θέματα ασφάλειας σε περίπτωση εμποδίου στη γραμμή, εκτροχιασμού, σύγκρουσης, ανάγκης ακινητοποίησης των οχημάτων κλπ.

4.7. Υποστήριξη του μηχανοδηγού σε

*ειδικές περιπτώσεις:*

*Όταν το απαιτεί η ασφάλεια (βλάβη συστημάτων ασφαλείας κλπ.), τήρηση των σημάτων και ακινητοποίηση της αμαξοστοιχίας σε περίπτωση επείγουσας ανάγκης.*

*\* σε περίπτωση τυχαίας ανάγκης ή σε αντικατάσταση προσωπικού του διαχειριστή της υποδομής.*

## ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Η Επιτροπή ενέκρινε στις 3 Μαρτίου 2004 μια δέσμη τεσσάρων νομοθετικών προτάσεων («την τρίτη δέσμη για τους σιδηροδρόμους»), η εξέταση των οποίων ξεκίνησε στο Συμβούλιο τον Απρίλιο του 2004 και στο Κοινοβούλιο τον Οκτώβριο του 2004. Μια από τις προτάσεις αυτές αφορά την πιστοποίηση των προσόντων των μηχανοδηγών για την οδήγηση ατμομηχανών και τρένων στο σιδηροδρομικό δίκτυο της Κοινότητας. Η εν λόγω πρόταση μετατρέπει σε κοινοτικό δίκαιο το περιεχόμενο της πρώτης ευρωπαϊκής τομεακής συμφωνίας που υπεγράφη μεταξύ των ευρωπαϊκών εταιρειών σιδηροδρόμων και των συνδικαλιστικών οργανώσεων των εταιρειών αυτών στις 27 Ιανουαρίου 2004. Το κείμενο προβλέπει την καθιέρωση ενός ευρωπαϊκού διπλώματος αποτελούμενου από δύο μέρη: Αφενός, το κατεξοχήν δίπλωμα Ε.Ε. (που χορηγείται βάσει των γενικών ελάχιστων κοινοτικών προϋποθέσεων) και, αφετέρου, ένα συμπληρωματικό εναρμονισμένο πιστοποιητικό που καλύπτει τις προϋποθέσεις που συνδέονται με τη χρήση ενός συγκεκριμένου σιδηροδρομικού δικτύου. Επίσης, το κείμενο αποσκοπεί να καθορίσει επακριβέστερα τις αρμοδιότητες και τις ευθύνες σε θέματα κατάρτισης, αξιολόγησης και αναγνώρισης των προσόντων των μηχανοδηγών τρένων και των πληρωμάτων που ασκούν καθήκοντα ασφάλειας.

Το Κοινοβούλιο ολοκλήρωσε την πρώτη ανάγνωσή του στις 28 Σεπτεμβρίου 2005. Το Συμβούλιο ενέκρινε την κοινή θέση στις 14 Σεπτεμβρίου 2006. Η Επιτροπή υπέβαλε την ανακοίνωση της επί της κοινής θέσης στις 18 Σεπτεμβρίου 2006.

### **1. Συνοπτική παρουσίαση των αποκλίσεων μεταξύ της κοινής θέσης του Συμβουλίου και του νομοθετικού ψηφίσματος του Κοινοβουλίου**

Στην κοινή θέση του, το Συμβούλιο αναδέχθηκε εξ ολοκλήρου τρεις τροπολογίες που κατέθεσε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο (τροπολογίες 27,36 και 44). Σε γενικές γραμμές, όλες οι τροπολογίες του Κοινοβουλίου εντάχθηκαν στην κοινή θέση του Συμβουλίου τροποποιώντας σημαντικά το κείμενο.

Ωστόσο, παραμένουν και πρέπει να σημειωθούν ορισμένες αποκλίσεις μεταξύ του κειμένου του Συμβουλίου και αυτού του Κοινοβουλίου:

- το Συμβούλιο και το Κοινοβούλιο διαφωνούν πλήρως όσον αφορά το θέμα του πεδίου εφαρμογής της οδηγίας. Το Συμβούλιο περιορίζει το πεδίο εφαρμογής στους μηχανοδηγούς και δεν θέτει καμία απαίτηση πιστοποίησης για τα πληρώματα. Το Κοινοβούλιο, αντίθετα, είχε ζητήσει καθιέρωση της αρχής σαφούς διάκρισης μεταξύ του καθεστώτος των μηχανοδηγών αφενός και του υπόλοιπου πληρώματος που αναλαμβάνει καθήκοντα στον τομέα της ασφάλειας, αφετέρου. Η πρόταση προέβλεπε το προσωπικό αυτό να υπόκειται σε διαδικασία πιστοποίησης, ελαφρώς διαφορετική.

- επίσης και ως προς την εφαρμογή της οδηγίας υπάρχουν διαφορετικές προσεγγίσεις. Ενώ το Κοινοβούλιο είχε ταχθεί υπέρ της ταχείας εφαρμογής του κειμένου για να ακολουθήσει το άνοιγμα της αγοράς σιδηροδρομικών ναύλων, το Συμβούλιο τάσσεται υπέρ της βαθμιαίας εφαρμογής της.

- πολλά σημεία διχογνωμίας αφορούν τις διαδικασίες χορήγησης των εγγράφων: Τα απαιτούμενα προσόντα, την ισχύ της άδειας (το Συμβούλιο παρατείνει τη διάρκεια ισχύος της άδειας σε δέκα χρόνια), χορήγηση της εναρμονισμένης συμπληρωματικής πιστοποίησης, συχνότητα της επαλήθευσης των προσόντων των μηχανοδηγών (κάθε τρία χρόνια για το Συμβούλιο).

- ορισμένες αποκλίσεις επίσης αφορούν τα καθήκοντα της αρμόδιας αρχής: Το Συμβούλιο δεν αναδέχεται την τροπολογία που επιτρέπει σε έναν μηχανοδηγό να έχει πρόσβαση στα καταχωρημένα δεδομένα που τον αφορούν.

- το Συμβούλιο και το Κοινοβούλιο διαφωνούν επίσης στο θέμα της χρηματοδότησης της κατάρτισης των οδηγών. Το Κοινοβούλιο ψήφισε σε πρώτη ανάγνωση μια συμβιβαστική τροπολογία, σύμφωνα με την οποία μια σιδηροδρομική επιχείρηση που προσλαμβάνει έναν οδηγό που ακολούθησε κατάρτιση χρηματοδοτούμενη από τον προηγούμενο εργοδότη για τον οποίον δούλεψε για περισσότερα από πέντε χρόνια, επιστρέφει σε αυτόν το κόστος της κατάρτισης.

- ορισμένες επίσης διαφορές υπάρχουν όσον αφορά τα γενικά στοιχεία αναφορικά με την πιστοποίηση των προσόντων των οδηγών. Ενώ το Συμβούλιο ενστερνίζεται την ιδέα του Κοινοβουλίου να διατηρήσει μόνο δύο κατηγορίες (**A**: αμαξοστοιχίες έργων, ατμομηχανή ελιγμών, **B**: επιβατικές ή εμπορευματικές αμαξοστοιχίες) για τους τομείς εφαρμογής της εναρμονισμένης συμπληρωματικής πιστοποίησης, δεν αποδέχεται την πρόταση να τεθούν ελάχιστες προϋποθέσεις όσον αφορά την επαγγελματική πείρα, τις οποίες εισηγείται το Κοινοβούλιο .

## **2. Η προσέγγιση και η προτάσεις τροπολογιών του εισηγητή**

Δεδομένης της ελευθέρωσης των σιδηροδρομικών μεταφορών (από τις 15 Μαρτίου 2003 η για τις διεθνείς μεταφορές και από την 1η Ιανουαρίου 2007 για την ενδιάμεση ναύλωση - cabotage) και της πιθανής ελευθέρωσης αργότερα και των μεταφορών επιβατών, επείγει η θέσπιση ενιαίων ευρωπαϊκών τεχνικών προδιαγραφών για την οδήγηση των τρένων. Ωστόσο, κατά την άποψη του εισηγητή, πολλά σημεία της κοινής θέσης πρέπει να τροποποιηθούν για να συνάδουν απολύτως με το πνεύμα της πρώτης ανάγνωσης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.

- **Η πιστοποίηση των προσόντων των πληρωμάτων που συμμετέχουν άμεσα σε καθήκοντα ασφαλείας του τρένου και των επιβατών του**

Στο κείμενο της κοινής θέσης, το Συμβούλιο δεν υποβάλλει τα πληρώματα σε κανενός είδους πιστοποίηση. Ο εισηγητής είναι της γνώμης ότι το προσωπικό του πληρώματος συμβάλλει αναμφισβήτητα στην ασφάλεια πάνω στο τρένο. Χρειάζεται συνεπώς η πρόβλεψη μιας ευρωπαϊκής πιστοποίησης για το προσωπικό αυτό και ο εισηγητής επιθυμεί ένα συμβιβασμό με το Συμβούλιο πάνω σε αυτό το θέμα.

Κατά συνέπεια, ο εισηγητής προτείνει να συμπεριληφθούν στην οδηγία τα μέλη του προσωπικού που συμβάλλουν στην ασφάλεια στα τρένα (τροπολογία 3) που καλύπτονται άλλωστε από το άρθρο 27 της οδηγίας. Επίσης, προτείνει νέα διατύπωση του άρθρου 27 και εισηγείται πιστοποίηση για τα μέλη των πληρωμάτων των οποίων τα καθήκοντά αναφέρονται

πλέον στο παράρτημα VIII της οδηγίας.

- **Το θέμα των δαπανών κατάρτισης που έχει καταβάλει η επιχείρηση σε περίπτωση πρόωρης αποχώρησης ενός οδηγού**

Η κατάρτιση των οδηγών τρένων θα εξασφαλιστεί από οργανισμούς πιστοποιημένους από τις εθνικές αρχές ασφαλείας και από τον ευρωπαϊκό οργανισμό, παρέχοντας συνεπώς τη δυνατότητα στις σιδηροδρομικές εταιρείες να συνεχίσουν να εξασφαλίζουν οι ίδιες, όπως συμβαίνει σήμερα στα περισσότερα κράτη μέλη, την κατάρτιση των οδηγών.

Μέσα στο πνεύμα της τροπολογίας που ψήφισε σε πρώτη ανάγνωση το Κοινοβούλιο, ο εισηγητής θεωρεί ότι από τη στιγμή που βρισκόμαστε σε ένα περιβάλλον ανταγωνισμού και για να αποφευχθούν περιττές και πολυδάπανες δικαστικές διενέξεις, επιβάλλεται να προβλεφθεί μια ρήτρα διασφάλισης της επένδυσης στην οποία έχουν προβεί οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Προτείνει συνεπώς την ένταξη στο κείμενο της κοινής θέσης, της τροπολογίας που διαλαμβάνει ότι η εθελοντική αποχώρηση ενός μηχανοδηγού από την εταιρεία σιδηροδρόμων που τον έχει καταρτίσει επαγγελματικά, υποχρεώνει την εταιρεία σιδηροδρόμων που τον προσλαμβάνει να αποζημιώσει την εταιρία προέλευσης με πόσο αναλογικό ως προς το αρχικό κόστος της κατάρτισης με βάση τα εναρμονισμένα κριτήρια που θα πρέπει να καθοριστούν βάσει σύστασης του ευρωπαϊκού οργανισμού.

- **Το θέμα της επαγγελματικής πείρας**

Ο εισηγητής επιθυμεί να διατηρήσει τη δυνατότητα που αφήνεται σε κάθε κράτος μέλος να επιβάλλει ελάχιστη απαίτηση επαγγελματικής πείρας κατηγορίας Α για τη χορήγηση συμπληρωματικής πιστοποίησης κατηγορίας Β.

- **το θέμα της συμβατότητα ως και της αναθεώρησης των παραρτημάτων με τα STI**

η ο εισηγητής υπενθυμίζει ότι οι ελάχιστες απαιτήσεις (που καθορίζονται στα παραρτήματα II έως VIII ) για τη χορήγηση του διπλώματος (μέρος 1) η της εναρμονισμένης πιστοποίησης οδηγού (μέρος 2) εντάσσονται ως επί το πλείστον στο πεδίο των STI με βάση τις οδηγίες 96 / 48 /ΕΚ και 2001 / 16 /ΕΚ, όπως αναθεωρήθηκαν από την οδηγία 2004 / 50 /ΕΚ. Συνεπώς, τίθεται το ερώτημα εάν χρειάζεται η συμπερίληψή τους στην παρούσα οδηγία.

Ο εισηγητής θεωρεί ότι πρέπει να διατηρηθούν τα παραρτήματα στη σημερινή πρόταση οδηγίας για δύο κυρίως λόγους:

- το ίδιο το αντικείμενο της οδηγίας επιβάλλει να καθοριστούν σαφώς οι ελάχιστες απαιτήσεις που διέπουν τα προσόντα του προσωπικού και κατά συνέπεια την πιστοποίηση τους,

- οι ελάχιστες αυτές προϋποθέσεις έχουν αποτελέσει στο μεγαλύτερο μέρος τους αντικείμενο συμφωνίας των ενδιαφερομένων μερών στο πλαίσιο του τομεακού κοινωνικού διαλόγου και καθιστούν περιττή μια μεταγενέστερη επαναδιαπραγμάτευση στο πλαίσιο των STI.

Ωστόσο, για να μη χρειαστεί αναθεώρηση αυτής της οδηγίας λόγω της ενδεχόμενης ανάγκης

αναπροσαρμογής της στις προόδους της τεχνολογίας και της ανθρωπότητας, η οποία θα είναι κατ' ανάγκην πολύ τεχνική και χρονοβόρα, ο εισηγητής προτείνει η αναθεώρησή τους να η υπαχθεί στη διαδικασία που προβλέπεται για την έγκριση των STI , με πλήρη εφαρμογή των διαδικασιών που προβλέπονται από την οδηγία 2004 / 50 /ΕΚ και τον κανονισμό 881 / 2004 /ΕΚ περί ιδρύσεως του ευρωπαϊκού οργανισμού σιδηροδρόμων.

Προς το σκοπό αυτό, επανακαταθέτει δύο τροπολογίες που εγκρίθηκαν από το Κοινοβούλιο σε πρώτη ανάγνωση.