



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 3.3.2004
COM(2004) 142 τελικό

2004/0048 (COD)

Πρόταση για

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

**Σχετικά με την πιστοποίηση του προσωπικού οδήγησης μηχανών έλξης και συρμών στο
σιδηροδρομικό δίκτυο της Κοινότητας**

(υποβάλλεται από την Επιτροπή)

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΤΟ ΚΟΙΝΟΤΙΚΟ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Η διαδικασία δημιουργίας ενιαίας αγοράς σιδηροδρομικών δρομολογίων απαιτούσε τη διαμόρφωση πλαισίου για τους όρους και την εφαρμογή του ανοίγματος της αγοράς και τη λειτουργία της σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Η Κοινότητα ανταποκρίθηκε στην επιταγή αυτή, συγκεκριμένα με την έκδοση της νομοθετικής δέσμης για τις σιδηροδρομικές υποδομές¹ το 2001. Η οδηγία 2001/12/EK, τροποποιώντας ορισμένες διατάξεις της βασικής οδηγίας 91/440/EK, αποφασφηνίζει τους ρόλους και τις αρμοδιότητες των συντελεστών, όπως οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, οι διαχειριστές των υποδομών και των φορέων ελέγχου που είναι επιφορτισμένοι να διαιτητεύουν τις ενδεχόμενες διαφορές μεταξύ των δύο πρώτων. Η οδηγία 2001/13/EK για τις άδειες των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων εισάγει την αρχή της αμοιβαίας αναγνώρισης επιτρέποντας την πρόσβαση στην αγορά σε κάθε επιχείρηση που διαθέτει άδεια σε ένα κράτος μέλος και επιθυμεί να εκτελεί διεθνείς εμπορευματικές μεταφορές. Τέλος, η οδηγία 2001/14/EK αποτελεί το πλαίσιο της διαδικασίας κατανομής χωρητικότητας και χρέωσης της χρήσης των υποδομών, στηριζόμενη στη διττή αρχή της διαφάνειας και της ουδετερότητας.

Η διαδικασία αυτή απαιτούσε παράλληλα να αρθούν τα "τεχνικά" εμπόδια που παρακώλυαν την ανάπτυξη της διευρωπαϊκής κυκλοφορίας και ταυτόχρονα να διατηρηθεί βέλτιστο επίπεδο ασφαλείας. Οι οδηγίες για τη σιδηροδρομική διαλειτουργικότητα² επέτρεψαν να αρχίσουν οι αναγκαίες τεχνικές εργασίες για την εκπόνηση των Τεχνικών Προδιαγραφών Διαλειτουργικότητας, οι οποίες είναι απαραίτητες για την εκτέλεση πανευρωπαϊκών σιδηροδρομικών δρομολογίων. Οι ΤΠΔ μεγάλης ταχύτητας εκδόθηκαν στις 30 Μαΐου 2002. Η δε πρώτη γενεά ΤΠΔ των συμβατικών σιδηροδρόμων είναι υπό εκπόνηση και αναμένεται να εκδοθούν το Μάιο του 2004.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, με την υποβολή της δεύτερης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους³ τον Ιανουάριο του 2002, ενίσχυσε το κοινοτικό νομοθετικό πλαίσιο για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, ακολουθώντας τις απαιτήσεις που επέβαλε ο καθορισμός ενός διαλειτουργικού δικτύου, τόσο από τεχνική άποψη όσο και από την άποψη του προσωπικού που θα κυκλοφορεί σε αυτό το δίκτυο. Η δεύτερη δέσμη μέτρων για τους σιδηροδρόμους αποτελείται από τέσσερις αλληλοσυνδεόμενες νομοθετικές προτάσεις:

- Μια πρόταση **οδηγίας για τη σιδηροδρομική ασφάλεια**, η οποία αφορά τον καθορισμό των βασικών στοιχείων των συστημάτων ασφαλείας από τον διαχειριστή της υποδομής

¹ Οδηγία 2001/12/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 26ης Φεβρουαρίου 2001 για τροποποίηση της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων, οδηγία 2001/13/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 26ης Φεβρουαρίου 2001, για τροποποίηση της οδηγίας 95/18/EK του Συμβουλίου σχετικά με την παροχή αδειών σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, οδηγία 2001/14/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 26ης Φεβρουαρίου 2001 σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής καθώς και με την πιστοποίηση ασφαλείας, ΕΕ L 75 της 15ης Μαρτίου 2001.

² Οδηγία 96/48/EK του Συμβουλίου της 23ης Ιουλίου 1996 σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας, ΕΕ L 235 της 17ης Σεπτεμβρίου 1996, και οδηγία 2001/16/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 19ης Μαρτίου 2001 για τη διαλειτουργικότητα του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος, ΕΕ L 110 της 20ής Απριλίου 2001.

³ Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο «Για έναν ολοκληρωμένο ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό χώρο» της 23^{ης} Ιανουαρίου 2002, COM(2002)18.

και από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Σκοπός να αναπτυχθεί μια κοινή προσέγγιση σε ό,τι αφορά την ασφάλεια και να καθιερωθεί ένα κοινό σύστημα για τη χορήγηση, το περιεχόμενο και την ισχύ των πιστοποιητικών ασφαλείας. Τέλος, σκοπός είναι να εισαχθεί, όπως και στους υπόλοιπους τομείς, η αρχή της ανεξαρτησίας των τεχνικών ερευνών σε περίπτωση ατυχήματος.

- Μια **τροποποίηση των οδηγιών 96/48/EK και 2001/16/EK** για τη διαλειτουργικότητα. Εκτός από τις αναπροσαρμογές για να εναρμονιστούν οι δύο οδηγίες και για να ληφθεί υπόψη η πείρα που έχει αποκτηθεί στο δεδομένο πεδίο, σκοπός είναι ουσιαστικά να αναγνωριστεί ο ρόλος που θα αναλάβει ο μελλοντικός οργανισμός και να εξασφαλιστεί συνοχή των πεδίων εφαρμογής μεταξύ του δικτύου στο οποίο θα ανοίξει η πρόσβαση και του δικτύου στο οποίο θα ισχύουν οι κανόνες διαλειτουργικότητας.
- Μια πρόταση **κανονισμού για τη δημιουργία ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού οργανισμού** που θα παρέχει τεχνική συνδρομή στις εργασίες διαλειτουργικότητας και στην ασφάλεια. Το πεδίο των δραστηριοτήτων της θα αφορά, αφενός, την κατάρτιση κοινών προτύπων ασφαλείας και την ανάπτυξη και διαχείριση ενός συστήματος ελέγχου των επιδόσεων ασφαλείας και, αφετέρου, την μελλοντική διαχείριση του συστήματος εκπόνησης και επικαιροποίησης των ΤΠΔ, όπως και τον έλεγχο της πραγματικής εφαρμογής τους.
- Μια πρόταση **τροποποίησης της οδηγίας 91/440** με σκοπό να επεκταθούν τα δικαιώματα πρόσβασης στην υποδομή για τα σιδηροδρομικά εμπορευματικά δρομολόγια εντός ενός κράτους μέλους και να επισπευσθεί το άνοιγμα της αγοράς.

Η οριστική έγκριση των προτάσεων αυτών προβλέπεται στις αρχές του 2004.

Η πρόταση οδηγίας για τη σιδηροδρομική ασφάλεια προβλέπει ότι οι διαχειριστές των υποδομών και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις καθορίζουν σύστημα διαχείρισης της ασφαλείας κατά τρόπο ώστε το σιδηροδρομικό σύστημα να φθάσει τουλάχιστον τους κοινούς στόχους ασφαλείας, να είναι σύμφωνο προς τους εθνικούς κανόνες ασφαλείας, καθώς και προς τις απαιτήσεις ασφαλείας που καθορίζονται στις ΤΠΔ, και κατά τρόπο ώστε να εφαρμόζονται τα σχετικά στοιχεία των κοινών μεθόδων ασφαλείας. Αυτό το σύστημα διαχείρισης της ασφαλείας προβλέπει, μεταξύ άλλων, προγράμματα εκπαίδευσης του προσωπικού και συστήματα που επιτρέπουν να παρακολουθείται εάν διατηρούνται σε βέλτιστο επίπεδο τα προσόντα του προσωπικού.

Η οδηγία ορίζει άλλωστε ότι μια σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να διαθέτει πιστοποιητικό ασφαλείας για να μπορεί να έχει πρόσβαση στην υποδομή. Πρόκειται για ένα πιστοποιητικό που επιβεβαιώνει την αποδοχή των μέτρων που λαμβάνει η σιδηροδρομική επιχείρηση προκειμένου να εκπληρώσει τις αναγκαίες ειδικές απαιτήσεις για την ασφαλή εκμετάλλευση του συγκεκριμένου δικτύου. Οι απαιτήσεις είναι δυνατό να αφορούν την εφαρμογή των ΤΠΔ και των τεχνικών κανόνων ασφαλείας, την αποδοχή των πιστοποιητικών του προσωπικού και την άδεια λειτουργίας του τροχαίου υλικού που χρησιμοποιεί η σιδηροδρομική επιχείρηση. Σε ό,τι αφορά το προσωπικό, η πιστοποίηση εξακολουθεί να βασίζεται στην τεκμηρίωση που πρέπει να υποβάλει η σιδηροδρομική επιχείρηση για τις διάφορες κατηγορίες προσωπικού της επιχείρησης ή των συμβασιούχων της, καθώς και στην απόδειξη ότι το προσωπικό αυτό πληροί τις απαιτήσεις των ΤΠΔ ή των εθνικών κανόνων και ότι είναι δεόντως πιστοποιημένο.

Σε ό,τι αφορά το τελευταίο αυτό στοιχείο, αποδείχθηκε λοιπόν γρήγορα απαραίτητο να αποφασιστούν κοινός κανόνες για την πιστοποίηση των μηχανοδηγών, έτσι ώστε να διευκολυνθεί η διαλειτουργικότητά τους και να βελτιωθεί η διαχείρισή τους. Αυτό θα

επιτρέψει εν τέλει να αποβεί πιο εύκολη η πιστοποίηση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και ταυτόχρονα να διατηρηθεί υψηλό επίπεδο ασφάλειας και να εξασφαλιστούν οι όροι ελεύθερης κυκλοφορίας των εργαζομένων στον σιδηροδρομικό τομέα.

Η εξέταση των προτάσεων της δεύτερης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους επιβεβαίωσε τη σημασία που έχει αυτή η πτυχή της διαλειτουργικότητας στη δημιουργία μιας ολοκληρωμένης σιδηροδρομικής αγοράς· για τον λόγο άλλωστε αυτό, δεσμεύτηκε η Επιτροπή, επ'ευκαιρία της πολιτικής συμφωνίας που επήλθε στο Συμβούλιο της 28ης Μαρτίου 2003 για την εν λόγω δέσμη, να υποβάλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, πριν τα τέλη του 2003, πρόταση για την καθιέρωση της ευρωπαϊκής άδειας μηχανοδηγού. Η αναγκαιότητα μιας τέτοιας πρότασης ενισχύθηκε άλλωστε στη δεύτερη ανάγνωση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, το οποίο αποδέχθηκε να αποσύρει αρκετές τροπολογίες υπό τον όρο να δεσμευτεί ακόμη πιο αποφασιστικά η Επιτροπή να υποβάλει την πρόταση αυτή όσο το δυνατόν πιο σύντομα.

2. Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΟΥ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΥ ΔΙΑΛΟΓΟΥ

Από το 1996, η ομάδα μελέτης "διαλειτουργικότητα" της ισομερούς επιτροπής σιδηροδρόμων⁴ υπέβαλε έκθεση⁵ στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή σχετικά με τις κοινωνικές πτυχές της ευρωπαϊκής σιδηροδρομικής πολιτικής. Οι κοινωνικοί εταίροι που μετείχαν στην σύνταξη της έκθεσης αυτής υπογράμμισαν από τότε **τη σημασία που έχει η κοινωνική διάσταση της διαλειτουργικότητας, όπως και τη σημασία που έχει η τεχνική της διάσταση, στην επιτυχή επίσπευση των συναλλαγών που πραγματοποιούνται σιδηροδρομικώς.** Τα κύρια συμπεράσματα της έκθεσης του 1996 ήταν τα εξής:

- πρέπει να εναρμονιστούν τα προσόντα των μηχανοδηγών και όχι η εκπαίδευσή τους·
- οι απαιτήσεις που αφορούν την επικοινωνία μεταξύ διαχειριστή της υποδομής και προσωπικού των τρένων πρέπει να καθοριστούν από τον διαχειριστή της υποδομής·
- ορισμένα προσόντα απαιτούν εξετάσεις ψυχολογικής κατάστασης και σωματικής υγείας, οι οποίες χρειάζονται ενιαία προσέγγιση.

Στα συμπεράσματά τους, οι εταίροι ανέφεραν ότι "αυτή η σύγκλιση συμφέροντος θέτει το θέμα να εναρμονισθούν τα επαγγελματικά προσόντα για να δημιουργηθεί μια *διαδικασία διασφάλισης της ποιότητας* σε κοινοτικό επίπεδο".

Η επιτροπή κλαδικού διαλόγου, βασιζόμενη άμεσα στην πρώτη αυτή έκθεση και λαμβάνοντας υπόψη τις προτάσεις της Επιτροπής για τη δέσμη μέτρων "υποδομής" το 1998 και για τη διαλειτουργικότητα των συμβατικών σιδηροδρόμων το 1999, ανέλυσε σε βάθος το

⁴ Επιτροπή που συστάθηκε το 1984 με στόχο να επικουρεί την Επιτροπή στην εκπόνηση και την εφαρμογή της κοινοτικής κοινωνικής πολιτικής για να βελτιωθούν και να εναρμονιστούν οι όροι διαβίωσης και εργασίας στους σιδηροδρόμους.

Σήμερα, ο κοινωνικός διάλογος στον κλάδο έχει οργανωθεί σύμφωνα με τις διατάξεις της απόφασης της Επιτροπής, της 20ής Μαΐου 1998, για σύσταση επιτροπών κλαδικού διαλόγου για την προώθηση του διαλόγου μεταξύ των κοινωνικών εταίρων σε ευρωπαϊκό επίπεδο (ΕΕ L 225 της 12.8.1998). Στον τομέα των σιδηροδρόμων, συστάθηκε μια **επιτροπή κοινωνικού διαλόγου** το 1999, η οποία συγκεντρώνει τους εκπροσώπους της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Σιδηροδρόμων (CER) και της Ευρωπαϊκής Ομοσπονδίας Εργαζομένων στον τομέα των Μεταφορών (ETF).

⁵ Ομάδα μελέτης της διαλειτουργικότητας της ισομερούς επιτροπής σιδηροδρόμων, ομάδα εργασίας αριθ. 1, "Κοινωνικές πτυχές της ευρωπαϊκής σιδηροδρομικής πολιτικής", Οκτώβριος 1996.

θέμα και υπέβαλε τα συμπεράσματά της στην Επιτροπή τον Μάρτιο του 2000⁶. Τα συμπεράσματα αφορούσαν την κατηγοριοποίηση των προσόντων, των δυνατών μεθόδων πιστοποίησης των μηχανοδηγών, καθώς και τον ρόλο κάθε υπάρχοντος συντελεστή (κράτη μέλη, διαχειριστές υποδομών, σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα).

Πιο πρόσφατα, η Ευρωπαϊκή Κοινότητα Σιδηροδρόμων (CER) και η Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Εργαζομένων στον τομέα των Μεταφορών (ETF) συμφώνησαν σε σημαντικούς κοινωνικούς όρους-πλαίσιο για την ευρωπαϊκή αγορά σιδηροδρόμων. Οι διαπραγματεύσεις, οι οποίες είχαν αρχίσει τον Φεβρουάριο του 2003, τη στιγμή που η παρούσα πρόταση ήταν ήδη στο πρόγραμμα εργασίας της Επιτροπής για το 2003, επικεντρώθηκαν στους όρους εργασίας του προσωπικού των τρενών που απασχολείται στα διαμεθοριακά σιδηροδρομικά δρομολόγια και στην ευρωπαϊκή άδεια μηχανοδηγού. Η συμφωνία αποβλέπει στη δημιουργία ενός μεταβατικού συστήματος χορήγησης ευρωπαϊκής άδειας⁷, πριν την έναρξη εφαρμογής της παρούσας πρότασης οδηγίας. Η συμφωνία επιβεβαιώνει τους γενικούς στόχους στους οποίους θα στηρίζεται η καθιέρωση ευρωπαϊκής άδειας μηχανοδηγού:

- "να διευκολυνθεί η διαλειτουργικότητα του προσωπικού που είναι επιφορτισμένο με τη οδήγηση για να αυξηθεί η διεθνής σιδηροδρομική κυκλοφορία·
- να διατηρηθεί ή ακόμη και να αυξηθεί το επίπεδο ασφάλειας και προς τον σκοπό αυτό να εξασφαλιστεί το επίπεδο ποιότητας του προσωπικού οδήγησης, με τη διασφάλιση και τον έλεγχο των προσόντων ανάλογα με τα χρησιμοποιούμενα ευρωπαϊκά δίκτυα·
- να βελτιωθεί η αποτελεσματικότητα των μεθόδων διαχείρισης των μηχανοδηγών που απασχολούνται σε διαλειτουργικά δίκτυα για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις·
- να μειωθεί ο κίνδυνος κοινωνικού ντάμπινγκ".

Ενώ το θέμα των συνθηκών εργασίας του κινούμενου προσωπικού υπάγεται πλήρως στο άρθρο 137 της συνθήκης και μπορεί επομένως να αποτελέσει το αντικείμενο απόφασης του Συμβουλίου σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 139 της συνθήκης, το θέμα της άδειας παραπέμπει στην ασφάλεια και τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος. Οι πτυχές της ασφάλειας του κοινού, καθώς και η επιτακτική ανάγκη ομοιομορφίας στον καθορισμό των ελάχιστων απαιτήσεων και των όρων έκδοσης της αδειάς, επιβάλλουν διαμόρφωση σαφούς νομοθετικού πλαισίου σε ευρωπαϊκό επίπεδο, το οποίο με τη σειρά του πρέπει να είναι πλήρως συντονισμένο με τα στοιχεία της δεύτερης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους σε ό,τι αφορά τη διαλειτουργικότητα και την ασφάλεια.

Για την παρούσα πρόταση, η Επιτροπή βασίστηκε σε μεγάλο βαθμό στη συμφωνία για την ευρωπαϊκή άδεια μηχανοδηγού, ιδίως όσον αφορά τις ελάχιστες απαιτήσεις που πρέπει να τηρούνται από άποψη ιατρικής και ψυχικής υγείας, των υποχρεωτικών περιοδικών ελέγχων, καθώς και για την περιγραφή των υποχρεωτικών προσόντων ενός μηχανοδηγού. Η μόνη σημαντική διαφορά μεταξύ της συμφωνίας των κοινωνικών εταίρων και της παρούσας πρότασης έγκειται στο κοινοτικό πνεύμα της παρούσας πρότασης, καθώςον το πιστοποιητικό οδήγησης που προτείνεται από την Επιτροπή αποτελείται από δύο μέρη:

- Το πρώτο μέρος είναι η άδεια ΕΕ: η άδεια ανταποκρίνεται στις ελάχιστες κοινοτικές απαιτήσεις, οι οποίες ισχύουν σε όλη την επικράτεια της ΕΕ. Χορηγείται από την αρμόδια αρχή και ανήκει στον μηχανοδηγό·

⁶ Κοινωνικός διάλογος στον κλάδο των σιδηροδρόμων (ETF/CER), Κοινή επιτροπή μελέτης της διαλειτουργικότητας, Τελική έκθεση, Μάρτιος 2000

⁷ Συμφωνία μεταξύ της CER και της ETF σχετικά με την ευρωπαϊκή άδεια για μηχανοδηγούς που εκτελούν διαμεθοριακό διαλειτουργικό δρομολόγιο, 27 Ιανουαρίου 2004

- Το δεύτερο μέρος είναι η συμπληρωματική εναρμονισμένη βεβαίωση: ανταποκρίνεται στις ιδιαίτερες απαιτήσεις του επιτρεπόμενου για κάθε μηχανοδηγό δρομολογίου, και είναι επομένως περιορισμένης ισχύος. Χορηγείται από τη σιδηροδρομική επιχείρηση.

Με την προοδευτική ολοκλήρωση του ενιαίου σιδηροδρομικού χώρου, το κοινοτικό μέρος θα έχει την τάση να αυξηθεί. Επίσης, το δεύτερο μέρος θα μπορούσε να ενσωματωθεί στην άδεια με τη χρήση, παραδείγματος χάρη, προγραμματισμένης κάρτας.

Η συμφωνία CER-ETF προβλέπει μόνο την άδεια που χορηγεί η σιδηροδρομική επιχείρηση. Η άδεια αυτή παραμένει ιδιοκτησία της σιδηροδρομικής επιχείρησης και συνδέεται με τη σύμβαση εργασίας. Ακόμη, η άδεια δεν υποκαθιστά τους εθνικούς κανονισμούς για την πιστοποίηση των μηχανοδηγών.

3. Η ΜΕΛΕΤΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Από το 2002, η Επιτροπή ανέθεσε την εκπόνηση μελέτης σχετικά με την εκπαίδευση και τα απαιτούμενα προσόντα του προσωπικού των σιδηροδρόμων που απασχολείται σε διαμεθοριακές μεταφορές⁸.

Τα συμπεράσματα της μελέτης παρουσιάστηκαν τον Νοέμβριο του 2002 και δείχνουν τη μεγάλη ποικιλομορφία που υπάρχει στις εθνικές νομοθεσίες για τους όρους πιστοποίησης των μηχανοδηγών, τις συνεπακόλουθες διοικητικές περιπλοκές στη χορήγηση αρκετών πιστοποιητικών ασφάλειας σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που επιθυμούν να εκτελούν δρομολόγια στα δίκτυα διαφόρων κρατών μελών και τις αντίστοιχες λειτουργικές δυσχέρειες στην οργάνωση των διαμεθοριακών δρομολογίων.

Η μελέτη επιβεβαιώνει ότι το κινούμενο προσωπικό που απασχολείται στα διαμεθοριακά δρομολόγια, όπως και το προσωπικό που είναι επιφορτισμένο με την επιθεώρηση του τροχαίου υλικού που προέρχεται από άλλα κράτη μέλη ή από το εξωτερικό, όπως και με τον έλεγχο (ρύθμιση της κυκλοφορίας) των τραίνων με ξένο κινούμενο προσωπικό, χρειάζεται συμπληρωματικές γνώσεις και εκπαίδευση. Τα απαιτούμενα προσόντα ποικίλλουν σε μεγάλο βαθμό ανάλογα με τη χώρα ως προς την χρησιμοποιούμενη γλώσσα, τους κανόνες πλαισίωσης των μεταφορών και της σηματοδότησης, τη γνώση των χρησιμοποιούμενων υποδομών, τη χρήση τροχαίου υλικού διαφόρων τύπων και τις διαδικασίες σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης.

Οι γενικής φύσεως συστάσεις στις οποίες καταλήγει η μελέτη είναι τρεις:

- Αναγκαιότητα να καθοριστεί και να τεθεί σε εφαρμογή σε κοινοτικό επίπεδο (ή σε επίπεδο των κρατών μελών) ενός κατώτατου ορίου απαιτούμενων προσόντων για τους μηχανοδηγούς, ιδίως με σκοπό να αντικατασταθούν τα συστήματα πιστοποίησης που έχουν προέλθει από την πρακτική των πρώην ιστορικών σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.
- Αναγκαιότητα να επεκταθεί η έννοια της διαλειτουργικότητας σε μία "πολυμεθοριακή" προσέγγιση, η οποία θα υπερβαίνει τη συνήθη διμερή προσέγγιση.
- Στήριξη στην καθιέρωση εναρμονισμένων συστημάτων, όπως είναι τα ERTMS/ETCS, με σκοπό να απλουστευθεί η εκπαίδευση των μηχανοδηγών, των ελεγκτών και του προσωπικού "ελέγχου-χειρισμού".

⁸ ATKINS: Training and staff requirements for railway staff in cross-border operations; Final Report, 28 November 2002

Οι πιο εξειδικευμένες συστάσεις ήταν οι εξής: καθορισμός ελάχιστων απαιτήσεων σε ό,τι αφορά την ιατρική εξέταση και τους περιοδικούς ελέγχους· κοινές προδιαγραφές ως προς τα απαιτούμενα ψυχολογικά χαρακτηριστικά· κοινές προδιαγραφές για τα απαιτούμενα προσόντα του προσωπικού που απασχολείται στις διαμεθοριακές μεταφορές· καθορισμός νέας προσέγγισης με σκοπό να εξασφαλιστεί η παρακολούθηση του επιπέδου προσόντων των πιστοποιημένων μηχανοδηγών· ενδεχόμενη χρήση ενός απλουστευμένου συστήματος επικοινωνίας, εκ παραλλήλου με τη βασική γνώση μιας κοινής γλώσσας· χορήγηση ισοδύναμων δικαιωμάτων στους ξένους μηχανοδηγούς όταν ενεργοποιηθεί το σύστημα ERTMS/ECTS, περιορισμένα όμως δικαιώματα σε περίπτωση υποβαθμισμένης επιχειρησιακής κατάστασης· ανάπτυξη εναρμόνισης των γενικών σιδηροδρομικών ιδεών σύλληψης που χρησιμοποιούνται στις διάφορες μεταφορές· ανάπτυξη και εφαρμογή εναρμονισμένων σε ευρωπαϊκό επίπεδο κανόνων λειτουργίας.

Η αναγκαιότητα να αποφασιστούν κοινοτικοί κανόνες για την πιστοποίηση των μηχανοδηγών φαίνεται προφανής μετά την ανάγνωση των συμπερασμάτων και των συστάσεων της μελέτης. Στηριζόμενη στις δύο εκθέσεις που προήλθαν από τον κοινωνικό διάλογο, καθώς και στη μελέτη που άρχισε, και σύμφωνα με τις δεσμεύσεις της, η Επιτροπή κίνησε λοιπόν μια διαδικασία διαβούλευσης, με σκοπό να αξιολογηθεί η σκοπιμότητα μιας νομοθετικής πρότασης στο πεδίο αυτό.

4. Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΤΟΥΣ ΑΛΛΟΥΣ ΤΡΟΠΟΥΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Η εκπόνηση της παρούσας πρότασης στηρίχθηκε στην κοινοτική νομοθεσία που ήδη ισχύει, ή πρόκειται να εκδοθεί, στους άλλους τρόπους μεταφοράς. Η καθιέρωση συστημάτων πιστοποίησης των μηχανοδηγών σε κοινοτικό επίπεδο ανταποκρίνεται πάντοτε στις ίδιες απαιτήσεις:

- εγγύηση της ελεύθερης κυκλοφορίας των μηχανοδηγών στην επικράτεια της ΕΕ, μετά το άνοιγμα των αγορών μεταφοράς.
- εγγύηση βέλτιστου επιπέδου ασφάλειας στα διάφορα δίκτυα.

Στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, η Επιτροπή έχει ήδη θέσει σε εφαρμογή ένα σύστημα παρεμφερές με εκείνο που προτείνεται στην παρούσα οδηγία, ιδίως με την εναρμόνιση των όρων κτήσης εθνικού πιστοποιητικού κυβερνήτη σκάφους εσωτερικής ναυσιπλοΐας για τη μεταφορά εμπορευμάτων και προσώπων στην Κοινότητα⁹. Η Επιτροπή υπέβαλε άλλωστε πρόσφατα πρόταση οδηγίας¹⁰ με σκοπό να τροποποιηθεί η οδηγία 2001/25/EK για το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών, εισάγοντας ένα κοινοτικό σύστημα αναγνώρισης των πιστοποιητικών ικανότητας που χορηγούνται σε ναυτικούς εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Στόχος των προτεινόμενων νομοθετικών διατάξεων είναι να ληφθεί μέριμνα ώστε οι μη κοινοτικοί ναυτικοί, οι οποίοι εργάζονται σε κοινοτικά πλοία, να έχουν εκπαιδευτεί και να διαθέτουν πιστοποιητικά ικανότητας σύμφωνα με τις ελάχιστες διεθνείς απαιτήσεις.

⁹ Οδηγία 96/50/EK του Συμβουλίου της 23ης Ιουλίου 1996 σχετικά με την εναρμόνιση των προϋποθέσεων απόκτησης εθνικού πιστοποιητικού κυβερνήτη σκάφους εσωτερικής ναυσιπλοΐας για τη μεταφορά εμπορευμάτων και προσώπων στην Κοινότητα, Επίσημη Εφημερίδα αριθ. L 235 της 17/09/1996

¹⁰ Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου περί τροποποίησης της οδηγίας 2001/25/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών, COM(2003)1

Στον τομέα των οδικών μεταφορών, τη στιγμή που η οδηγία 2003/59/EK σχετικά με την αρχική επιμόρφωση και την περιοδική κατάρτιση των οδηγών ορισμένων οδικών οχημάτων τα οποία χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών άρχισε μόλις να ισχύει, η Επιτροπή πρότεινε αναθεώρηση της ευρωπαϊκής νομοθεσίας για την άδεια οδήγησης¹¹. Στην αναδιατυπωμένη έκδοση προτείνεται, μεταξύ άλλων, να γενικευθεί το υπόδειγμα ευρωπαϊκής άδειας οδήγησης, να καθιερωθεί η αρχή περιορισμένης διοικητικής ισχύος, να εναρμονιστεί η συχνότητα των ιατρικών εξετάσεων για τους επαγγελματίες οδηγούς, να καθιερωθούν ελάχιστες απαιτήσεις για την αρχική επιμόρφωση και εκπαίδευση των εξεταστών.

Στον τομέα των αερομεταφορών, η οδηγία 91/670/CE¹² εισήγαγε οπωσδήποτε την αρχή της αμοιβαίας αποδοχής των αδειών άσκησης επαγγέλματος του προσωπικού που απασχολείται στην πολιτική αεροπορία, οι διατάξεις όμως αυτές γρήγορα αποδείχτηκαν ανεπαρκείς μετά τις συζητήσεις που πραγματοποιήθηκαν για τις προτάσεις που αφορούν τη δημιουργία του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού. Όντως, το περιεχόμενο και οι μέθοδοι εκπαίδευσης, όπως επίσης και τα κριτήρια εξέτασης και παρακολούθησης, δεν έχουν εναρμονιστεί. Η Επιτροπή, σε μονομερή της δήλωση πρότεινε λοιπόν *"να υποβάλει πρόταση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με τα μέτρα αντιμετώπισης της έλλειψης ελεγκτών και σχετικά με τα μέτρα εναρμόνισης του συστήματος έκδοσης αδειών για τους ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας και το προσωπικό ATM (διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας) προκειμένου να ενισχυθεί η ασφάλεια"*.

Η παρούσα πρόταση οδηγίας σκοπό έχει να θεσπιστούν για τον σιδηροδρομικό τομέα διατάξεις που θα βασίζονται σε εκείνες που ισχύουν ήδη, ή πρόκειται να ισχύσουν στους άλλους τρόπους μεταφοράς. Αυτό θα επιτρέψει, όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, να αποβεί πιο εύκολη η πιστοποίηση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων που προβλέπει η οδηγία για τη σιδηροδρομική ασφάλεια, ενώ ταυτόχρονα θα διατηρηθεί βέλτιστο επίπεδο ασφάλειας και θα διασφαλίζονται οι όροι ελεύθερης κυκλοφορίας των εργαζομένων του τομέα.

Όπως φαίνεται και από τον κάτωθι πίνακα, οι όροι πιστοποίησης (επίπεδο εκπαίδευσης, ηλικία, απαιτήσεις ιατρικής και ψυχολογικής φύσεως, εκδίδουσα αρχή, κ.λπ.) βασίζονται σε σχετικά παρεμφερή μοντέλα, μολονότι λαμβάνονται υπόψη οι ιδιαιτερότητες και οι απαιτήσεις που είναι χαρακτηριστικές σε κάθε τρόπο μεταφοράς (απαιτήσεις φυσικής κατάστασης, ηλικία, πείρα, γνώση των υποδομών, κ.λπ.).

¹¹ Πρόταση οδηγίας για την άδεια οδήγησης (αναδιατυπωμένη έκδοση), COM(2003)626 της 08/10/2003

¹² Οδηγία 91/670/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 1991, σχετικά με την αμοιβαία αποδοχή των αδειών άσκησης επαγγέλματος και προσωπικού της πολιτικής αεροπορίας, ΕΕ L αριθ. 373 της 31/12/1991

Προϋποθέσεις πιστοποίησης	Σιδηροδρομικές μεταφορές (σχετική διάταξη της πρότασης)	Οδικές μεταφορές¹³ 1. Γενικό πλαίσιο 2. Προσωπικό	Αεροπορικές μεταφορές¹⁴ Ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας	Θαλάσσιες μεταφορές¹⁵ 1. Ναυτικοί 2. Πλοίαρχοι
Διαδικασία επιλογής : Καθορισμένες απαιτήσεις	-Απαιτήσεις ηλικίας, σωματικών και διανοητικών ικανοτήτων, σχολικής εκπαίδευσης.	(1) Απαιτήσεις ηλικίας και σωματικής ικανότητας ανάλογα με τον σχετικό τύπο οχήματος. (2) Υποχρέωση κατοχής αντίστοιχης “πολιτικής” αδείας.	-Απαιτήσεις ηλικίας, θεωρητικών και γλωσσικών γνώσεων, πείρας, σωματικών και διανοητικών ικανοτήτων.	(1) Απαιτήσεις ηλικίας και σωματικών και διανοητικών ικανοτήτων. (2) Το ίδιο συν επαγγελματική πείρα και γνώση των τοπικών συνθηκών πλοήγησης.
Εκπαιδευτικό και εξεταστικό πρόγραμμα	-Γνώσεις των θεμάτων που συνδέονται με την οδήγηση ενός τρένου και γνώση των υποδομών. - Αυστηρές απαιτήσεις γλωσσικών γνώσεων - Συνημμένα καθορισμένα κριτήρια	(1) Θεωρητικές και πρακτικές γνώσεις των κανόνων οδήγησης. (2) Γνώση των κανόνων ασφαλείας εν κινήσει και εν στάσει. - Συνημμένα καθορισμένα κριτήρια	(1) “Αρχική” θεωρητική και πρακτική εκπαίδευση των μαθητευόμενων ελεγκτών. (2) Εκπαίδευση “μονάδας” των ελεγκτών (εξειδικευμένη στη μονάδα και στην περιοχή δραστηριότητας)	(1) Με βάση τις απαιτήσεις της σύμβασης STCW ¹⁶ και τις ειδικές ευθύνες στα πλοία. (2) Γνώση των κανόνων πλοήγησης και τεχνικές γνώσεις (κινητήρας, φόρτωση...)

¹³ Οδηγία 2003/59/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιουλίου 2003, σχετικά με την αρχική επιμόρφωση και την περιοδική κατάρτιση των οδηγών ορισμένων οδικών οχημάτων τα οποία χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών, που τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 του Συμβουλίου, καθώς και πρόταση οδηγίας για την άδεια οδήγησης (αναδιατυπωμένη έκδοση), COM(2003)626 της 08.10.2003.

¹⁴ Τα στοιχεία του πίνακα βασίζονται σε εκπονούμενη μελέτη για την καθιέρωση ευρωπαϊκής αδείας για τους ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας.

¹⁵ (1) - Οδηγία 2001/25/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Απριλίου 2001, για το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών, ΕΕ L 136 της 18/05/2001, σ. 0017 - 0041.

- Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου περί τροποποίησης της οδηγίας 2001/25/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών, COM(2003)1.

(2) - Οδηγία 96/50/EK του Συμβουλίου της 23ης Ιουλίου 1996 σχετικά με την εναρμόνιση των προϋποθέσεων απόκτησης εθνικού πιστοποιητικού κυβερνήτη σκάφους εσωτερικής ναυσιπλοΐας για τη μεταφορά εμπορευμάτων και προσώπων στην Κοινότητα, ΕΕ L 235 της 17/09/1996.

¹⁶ Διεθνής Σύμβαση "για πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών".

- Εκπαιδευτ. οργανισμός - Εξεταστικός οργανισμός	- εκπαιδευτικά ιδρύματα ή άλλοι οργανισμοί διαπιστευμένοι προς το σκοπό αυτό από την αρμόδια αρχή	(1) Ιδιωτικός οργανισμός (2) Αρμόδια αρχή καθορισμένη από το κράτος μέλος	-Αρμόδια εποπτεύουσα και ενδεχομένως πληρεξούσια αρχή. Πιστοποιεί τους εκπαιδευτικούς οργανισμούς.	(1) Ναυτικό εκπαιδευτικό, ίδρυμα καθορισμένο από το κράτος μέλος (2) Μη εξειδικευμένος οργανισμός
	- εκπαιδευτικά ιδρύματα ή άλλοι οργανισμοί που έχουν διαπιστευθεί προς το σκοπό αυτό από την αρμόδια αρχή	(1) Εναρμόνιση της αρχικής εκπαίδευσης των εξεταστών (2) Αρμόδια αρχή καθορισμένη από το κράτος μέλος	(1) Αρχική εκπαίδευση: ο εκπαιδευτικός οργανισμός. (2) Εκπαίδευση μονάδας: Εξεταστές καθορισμένοι από την αρμόδια αρχή	(1) Αρμόδια αρχή καθορισμένη από το κράτος μέλος (2) το ίδιο (μη καθορισμένη διαδικασία)
-Χορήγηση της αδείας -Κάτοχος της αδείας	- άδεια : αρμόδια αρχή - εναρμονισμένη συμπληρωματική βεβαίωση : η ΣΕ - άδεια : ο μηχανοδηγός - βεβαίωση : η ΣΕ	(1) Αρμόδια αρχή (2) Αρμόδια αρχή. - (1) και (2), ο μηχανοδηγός	- Αρμόδια εθνική αρχή, ανεξάρτητη των εκπαιδευτικών κέντρων. - ελεγκτής εναέριας κυκλοφορίας	(1) Αρμόδια αρχή ή με την άδειά της (2) Αρμόδια αρχή. (1) οι ναυτικοί (2) ο πλοίαρχος
Δομή της αδείας	-Κοινοτικό υπόδειγμα : άδεια, εναρμονισμένη συμπληρωματική βεβαίωση	- (1) και (2), Κοινοτικό υπόδειγμα	- Χωρίς κοινοτικό υπόδειγμα. Αμοιβαία αναγνώριση.	(1) Χωρίς κοινοτικό υπόδειγμα. (2) Κοινοτικό υπόδειγμα
Σύστημα παρακολούθησης και ελέγχου	- περιοδική ιατρική εξέταση - περιοδικοί έλεγχοι (τροχαίου υλικού και υποδομής) -Συνεχής επιμόρφωση	(1) Ανανεώσιμη διοικητική ισχύς (2) Εναρμονισμένοι περιοδικοί ιατρικοί έλεγχοι και συνεχής εκπαίδευση.	- Περιοδικός έλεγχος των σωματικών και διανοητικών ικανοτήτων (ανανέωση) - Υποχρεωτικός ελάχιστος αριθμός ωρών δραστηριότητας για την ανανέωση	(1) 5ετούς ισχύος. (2) Ισχύς έως το 65 ^ο έτος ηλικίας

5. ΠΡΟΘΕΣΜΟΘΕΤΙΚΗ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ:

Η Επιτροπή προέβη σε διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη βάσει ενός εγγράφου διαβούλευσης που δημοσιεύτηκε στην ιστοθέση της Europa στις 2 Ιουλίου 2003. Το έγγραφο αυτό παρουσιάστηκε σε ακρόαση που οργάνωσε η Επιτροπή στις 16 Ιουλίου 2003, με όλους

τους εκπροσώπους του τομέα: διαχειριστές υποδομών, σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, κοινωνικούς εταίρους, εταιρείες παροχής υπηρεσιών.

Το έγγραφο προκάλεσε αξιοσημείωτο ενδιαφέρον: παραλήφθηκαν και δημοσιεύτηκαν στην ιστοθέση Europa τριάντα περίπου επίσημες αντιδράσεις. Η αρχή μιας νομοθετικής πρότασης που θα αποβλέπει στον καθορισμό κοινοτικών κανόνων για την πιστοποίηση των μηχανοδηγών έγινε ευνοϊκά δεκτή. Ωστόσο, διατυπώθηκε το αίτημα να δοθεί μεγάλη προσοχή σε ό,τι αφορά τις οικονομικές επιπτώσεις μιας τέτοιας πρότασης από τη στιγμή που επιβάλλει μηχανισμούς πιστοποίησης και τεκμηρίωσης που δεν υπάρχουν. Ταυτόχρονα, υπήρξαν πολλά σχόλια σε ό,τι αφορά τις λεπτομέρειες των προτεινόμενων μηχανισμών και τις ελάχιστες απαιτήσεις που πρέπει να ελέγχονται, στις οποίες βασίστηκε σε μεγάλο βαθμό η Επιτροπή.

Μετά την διαβούλευση αυτή και με βάση όλα όσα προαναφέρθηκαν, κρίθηκε αδιαμφισβήτητο ότι εναπόκειται στην Επιτροπή, προκειμένου να εξασφαλισθεί η απαιτούμενη ομοιομορφία και διαφάνεια, να καθορίσει ένα ενιαίο υπόδειγμα πιστοποίησης, ακολουθώντας την αρχή της αμοιβαίας αναγνώρισης και επαφίοντας στο κράτος μέλος καταγωγής, με βάση την αρχή της επικουρικότητας, την αρμοδιότητα έκδοσης της βασικής αδειάς και στη σιδηροδρομική επιχείρηση την έκδοση εναρμονισμένης συμπληρωματικής βεβαίωσης που θα ανταποκρίνεται στις εξειδικευμένες άδειες.

Οι διατάξεις της παρούσας πρότασης οδηγίας εγγράφονται στην κοινή πολιτική μεταφορών και συμβάλλουν παράλληλα στους στόχους των κοινοτικών πολιτικών που αφορούν την ελεύθερη κυκλοφορία των εργαζομένων, την ελευθερία εγκατάστασης και την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών, ενώ ταυτόχρονα αποτρέπουν τους κινδύνους νόθευσης του ανταγωνισμού.

6. ΑΡΧΕΣ ΚΑΙ ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ

6.1. Πεδίο εφαρμογής

Η Επιτροπή επέλεξε να περιορίσει σε ένα πρώτο στάδιο την εφαρμογή της παρούσας πρότασης οδηγίας στους μηχανοδηγούς που απασχολούνται στα διαμεθοριακά δρομολόγια και ως εκ τούτου κινούνται στο διαλειτουργικό δίκτυο.

Στις προπαρασκευαστικές εργασίες φάνηκε όντως ότι είναι πιο κατάλληλη η εφαρμογή σε δύο στάδια. Πριν απ' όλα πρέπει να επιτραπεί η γρήγορη εφαρμογή των διατάξεων για την πιστοποίηση των μηχανοδηγών τους οποίους ενδιαφέρει άμεσα το άνοιγμα της αγοράς των σιδηροδρόμων και θα κινούνται στις επικράτειες άλλων κρατών μελών. Σε αυτό το πλαίσιο όντως οι απαιτήσεις που συνδέονται με την ασφάλεια του σιδηροδρομικού συστήματος είναι επιτακτικές και επείγουν.

Σε ένα δεύτερο στάδιο, και με βάση έκθεση που θα αφορά το πρώτο στάδιο, η Επιτροπή θα προτείνει να επεκταθεί η εφαρμογή της ευρωπαϊκής άδειας για όλους τους μηχανοδηγούς, λαμβανομένων υπόψη των εξαιρέσεων που ήδη προβλέπονται στα πεδία εφαρμογής της πρότασης οδηγίας για την ασφάλεια και εκείνων που αποτελούν μέρος της δεύτερης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους.

Κατά τον ίδιο τρόπο, το θέμα των υπόλοιπων εργαζομένων στα τραίνα, οι οποίοι συμμετέχουν έμμεσα στην ασφάλεια της κυκλοφορίας, θα αντιμετωπιστεί αργότερα.

6.2. Ενιαίο υπόδειγμα πιστοποίησης των μηχανοδηγών

Για να εξασφαλιστεί ομοιομορφία, ως προς τη μορφή και το περιεχόμενο, των εγγράφων που βεβαιώνουν την ικανότητα οδήγησης των τρενών, η Κοινότητα καθορίζει στην παρούσα πρόταση οδηγίας ένα κοινοτικό υπόδειγμα πιστοποίησης, τα διάφορα στοιχεία του οποίου θα αναγνωρίζονται αμοιβαία από τα κράτη μέλη.

Το ιδεώδες θα ήταν ο μηχανοδηγός να διαθέτει ένα μοναδικό έγγραφο υπό μορφή προγραμματισμένης κάρτας. Η κάρτα να εκδίδεται από την αρμόδια αρχή, ενώ τα διάφορα εξειδικευμένα στοιχεία για τις υποδομές, το τροχαίο υλικό και τους περιοδικούς ελέγχους να καταγράφονται στην κάρτα. Οι καταγραφές αυτές να πραγματοποιούνται από την αρμόδια αρχή ή, κατόπιν εξουσιοδότησης, από τη σιδηροδρομική επιχείρηση ή από κάθε άλλη οντότητα που έχει εξουσιοδοτηθεί προς τον σκοπό αυτό.

Ωστόσο, κατά την προθεσμοθετική διαβούλευση, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις αντιτέθηκαν σθεναρά στην άμεση εφαρμογή της λύσης αυτής για διάφορους λόγους:

- οι προδιαγραφές μιας τέτοιας προγραμματισμένης κάρτας δεν υπάρχουν ακόμη,
- εξαιτίας του αριθμού επικαιροποιήσεων της κάρτας, η αρμόδια αρχή θα ήταν υποχρεωμένη να εξουσιοδοτήσει τη σιδηροδρομική επιχείρηση για τις πράξεις αυτές, η οποία κατά συνέπεια πρέπει να εξοπλιστεί με ένα δαπανηρό σύστημα,
- η προστιθέμενη αξία ενός τέτοιου συστήματος δεν είναι προφανής εξαιτίας του μειωμένου αριθμού των μηχανοδηγών που απασχολούνται στη διαμεθοριακή κυκλοφορία.

Για το λόγο αυτό, η Επιτροπή προτείνει εφαρμογή σε δύο στάδια:

- προσωρινά, η πιστοποίηση θα αποτελείται από δύο έγγραφα: α) την έντυπη άδεια, ιδίου μεγέθους με την ευρωπαϊκή άδεια οδήγησης, η οποία θα εκδίδεται από την αρμόδια αρχή με βάση κοινοτικά κριτήρια και θα αναγνωρίζεται αμοιβαία· β) την εναρμονισμένη βεβαίωση, η οποία θα εκδίδεται από τη σιδηροδρομική επιχείρηση που απασχολεί τον μηχανοδηγό και θα βεβαιώνει ότι ο μηχανοδηγός έχει τις αναγκαίες εξειδικευμένες γνώσεις (τροχαίο υλικό, υποδομή, περιοδικοί έλεγχοι)·
- μελλοντικά, τα δύο αυτά στοιχεία θα συγχωνευθούν σε μια προγραμματισμένη κάρτα, σύμφωνα με λειτουργικές και τεχνικές προδιαγραφές που καθοριστούν με τη διαδικασία επιτροπής.

Για να εξασφαλιστεί η όσο το δυνατό μεγαλύτερη συνοχή του νομοθετικού πλαισίου που έχει θεσμοθετηθεί σε κοινοτικό επίπεδο σε ό,τι αφορά την ασφάλεια στον σιδηροδρομικό τομέα, η αρχή που είναι επιφορτισμένη με την έκδοση της αδείας είναι η εθνική αρχή ασφαλείας, η οποία θα συσταθεί βάσει του άρθρου 15 της πρότασης οδηγίας COM(2002)21 για τη σιδηροδρομική ασφάλεια. Αυτή θα έχει επίσης την ευθύνη για τη δημιουργία ενός εθνικού μητρώου αδειών, το οποίο θα επιτρέπει τον εντοπισμό των βασικών δεδομένων της σταδιοδρομίας κάθε μηχανοδηγού στην απόκτηση και διατήρηση των προσόντων του.

Η εφαρμογή της αρχής της αμοιβαίας αναγνώρισης από τα κράτη μέλη για τις άδειες και τις εναρμονισμένες συμπληρωματικές βεβαιώσεις που θα εκδίδονται σύμφωνα με το κοινοτικό υπόδειγμα θα επιτρέψει να ενισχυθεί η κινητικότητα των μηχανοδηγών από το ένα κράτος μέλος στο άλλο, όπως επίσης και από τη μια σιδηροδρομική επιχείρηση στην άλλη. Η κινητικότητά τους κρίνεται απαραίτητη ενόψει του μεγάλου ανοίγματος της σιδηροδρομικής

αγοράς, και σε αρμονία με τις διάφορες ελευθερίες που προβλέπει η συνθήκη για τη δημιουργία ενιαίας αγοράς στον τομέα.

6.3. Καθορισμός ελάχιστων απαιτήσεων για την απόκτηση πιστοποιητικού μηχανοδηγού.

Σύμφωνα με τα στοιχεία που προέκυψαν από τη διαδικασία διαβούλευσης και από τις διάφορες προπαρασκευαστικές εργασίες, οι απαιτήσεις που πρέπει να προβλεφθούν θα αφορούν τουλάχιστον την ηλικία για την οδήγηση ενός τραίνου, κριτήρια συνδεδεμένα με την σωματική και ψυχική κατάσταση του υποψηφίου, την επαγγελματική του πείρα και τις γνώσεις του σε ορισμένα θέματα που συνδέονται με την οδήγηση ενός τραίνου, αλλά επίσης και με τη γνώση των υποδομών από όπου θα διέρχεται.

Είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι πρόκειται για ελάχιστες απαιτήσεις. Ένα κράτος μέλος μπορεί, εφόσον το επιθυμεί, να θέσει συμπληρωματικές απαιτήσεις για την έκδοση πιστοποιητικών μηχανοδηγού στην επικράτειά του. Ωστόσο, εάν ένας μηχανοδηγός που διαθέτει πιστοποιητικό σύμφωνο προς τις διατάξεις της παρούσας πρότασης οδηγίας χρειάζεται πιστοποίηση για να εισέλθει στο έδαφος αυτού του κράτους μέλους, το συγκεκριμένο κράτος μέλος οφείλει να αναγνωρίσει τα μέρη του πιστοποιητικού που ανταποκρίνονται στις ελάχιστες απαιτήσεις που καθορίζονται στην οδηγία και επομένως θα μπορεί να επιβάλει μόνον συμπληρωματική εκπαίδευση για την αντίστοιχη υποδομή (γνώση της γραμμής, σηματοδότηση, κανονισμός εκμετάλλευσης, κ.λπ.).

Για να κατευναστούν ορισμένες ανησυχίες και για να διατηρηθεί το υψηλό επίπεδο ασφαλείας του ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος, καθορίζονται αυστηρές απαιτήσεις για τις γλωσσικές γνώσεις των υποψηφίων. Οι μηχανοδηγοί οφείλουν να διαθέτουν γνώση της(των) γλώσσας(ών) που έχει ορίσει ο(οι) ενδιαφερόμενος(οι) διαχειριστής(ές) υποδομών, γνώση η οποία θα του επιτρέπει να επικοινωνεί ενεργά και αποτελεσματικά σε συνήθειες, δυσχερείς και επείγουσες καταστάσεις.

Η διατήρηση του πιστοποιητικού υπόκειται σε περιοδικούς ελέγχους των ελάχιστων απαιτήσεων που θα καθοριστούν, οι οποίοι θα εξασφαλίζουν βέλτιστη ποιότητα υπηρεσίας και θα ανταποκρίνονται σε προφανείς επιταγές ασφαλείας.

Άλλωστε, με αναγνωρισμένη την ποιότητα των εκπαιδευτικών ιδρυμάτων και των διαδικασιών πιστοποίησης που υπάρχουν ήδη στα κράτη μέλη, η παρούσα πρόταση οδηγίας δίδει τη δυνατότητα στη φυσιολογικά αρμόδια αρχή να εκχωρήσει ορισμένα από τα καθήκοντά της. Η αρμόδια αρχή διατηρεί εξ ολοκλήρου την αρμοδιότητα, μπορεί όμως να εκχωρήσει ή να αναθέσει με υπεργολαβία την εκτέλεση ορισμένων καθηκόντων, με την προϋπόθεση ότι τα καθήκοντα αυτά φέρονται σε πέρας χωρίς σύγκρουση συμφερόντων, χωρίς την εισαγωγή διακρίσεων και με διαφανή τρόπο.

6.4. Εκπαίδευση και αξιολόγηση των προσόντων

Η παρούσα πρόταση οδηγίας καθορίζει στο παράρτημα V γενικό εκπαιδευτικό πρόγραμμα για την απόκτηση των επαγγελματικών γνώσεων που απαιτούνται για τη χορήγηση αδείας. Το πρόγραμμα αυτό συμπληρώνεται από πιο εξειδικευμένους εκπαιδευτικούς στόχους που αφορούν το τροχαίο υλικό και τις υποδομές· οι αντίστοιχες γνώσεις περιγράφονται στα παραρτήματα VI και VII της πρότασης και επιτρέπουν την απόκτηση της εναρμονισμένης συμπληρωματικής βεβαίωσης.

Για να ανταποκριθούν στις ορισμένες φορές περιορισμένες δυνατότητες εκπαίδευσης, τα κράτη μέλη θα πρέπει να δημοσιεύουν τη διαδικασία για την απόκτηση της αδείας και να διαπιστεύσουν τους οργανισμούς που θα είναι επιφορτισμένοι με την εκπαίδευση. Οι υποψήφιοι πρέπει να έχουν πρόσβαση στην εκπαίδευση αυτή σε ισότιμη βάση.

Τα κράτη μέλη πρέπει επίσης να αποσαφηνίσουν τη διαδικασία ελέγχου των προσόντων που απαιτούνται από τους υποψηφίους. Για να εξασφαλισθεί η όσο το δυνατό μεγαλύτερη διαφάνεια και για να αποφευχθεί κάθε σύγκρουση συμφερόντων, οι εξεταστικές επιτροπές πρέπει να απαρτίζονται από άτομα διαπιστευμένα από την εθνική αρχή ασφαλείας.

6.5. Σύστημα ελέγχων και κυρώσεις

Η ισχύς και το περιεχόμενο της αδείας και της εναρμονισμένης συμπληρωματικής βεβαίωσης μηχανοδηγού θα υπόκεινται ανά πάσα στιγμή σε έλεγχο από την αρμόδια αρχή της αντίστοιχης επικρατείας.

Εφόσον κάποια αρμόδια αρχή κρίνει ότι μια άδεια που έχει εκδώσει η αρμόδια αρχή άλλου κράτους μέλους ή ότι μια εναρμονισμένη συμπληρωματική βεβαίωση δεν πληροί τις ελάχιστες απαιτήσεις, η πρόταση οδηγίας προβλέπει διαδικασία που επιτρέπει να τεθεί υπό αμφισβήτηση η πιστοποίηση, ενώπιον καταρχήν της εκδίδουσας αρχής (ή της σιδηροδρομικής επιχείρησης), κατόπιν, εφόσον χρειαστεί, ενώπιον του οργανισμού και τέλος της Επιτροπής.

7. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ

7.1. Εισαγωγή

Οι οικονομικές επιπτώσεις αξιολογήθηκαν με βάση ένα πιθανό σενάριο αναφοράς (φυσική εξέλιξη της κατάστασης ελλείψει της παρούσας πρότασης), ένα σενάριο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας σε δύο στάδια, και κατόπιν με αξιολόγηση των επιπτώσεων από άποψη κόστους στα δύο σενάρια και από άποψη των κερδών που μπορούν να προκύψουν.

Η εκτίμηση που παρουσιάζεται προσέκρουσε στην έλλειψη ορισμένων δεδομένων και στηρίζεται σε αρκετές υποθετικές περιπτώσεις.

Όντως,

- Δεν υπάρχει κανένα δημόσιο δεδομένο για το κόστος στο οποίο εκτίθενται οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις για την εκπαίδευση και την πιστοποίηση των μηχανοδηγών τους·
- Η προτεινόμενη οδηγία προσφέρει μεγάλο βαθμό ελευθερίας στην εφαρμογή της σε κάθε κράτος μέλος, πράγμα που συνεπάγεται απροσδιόριστο αριθμό ενδεχόμενων σεναρίων·
- Το σενάριο αναφοράς, το οποίο αντικατοπτρίζει την εξέλιξη του ρυθμιστικού πλαισίου εφόσον δεν εφαρμοσθεί η παρούσα πρόταση, είναι αδύνατο να περιγραφεί επακριβώς από τη στιγμή που τα κράτη μέλη είναι πλήρως ελεύθερα να θεσμοθετήσουν επί του θέματος.

7.2. Σενάριο αναφοράς

Στην προθεσμοθετική διαβούλευση, αρκετά κράτη επισήμαναν την πρόθεσή τους να διαμορφώσουν σύντομα ένα εθνικό νομοθετικό πλαίσιο για την πιστοποίηση των

μηχανοδηγών, ή ανέφεραν το ήδη υπάρχον νομοθετικό τους πλαίσιο. Η πρόθεση αυτή θα έχει την τάση να γενικευθεί, καθόσον η μελλοντική οδηγία για τη σιδηροδρομική ασφάλεια ζητεί από τα κράτη μέλη να εφαρμόσουν τους εθνικούς κανόνες που ισχύουν για την πιστοποίηση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων. Εάν δεν γίνει τίποτε σε ευρωπαϊκό επίπεδο, θα υπάρχουν λοιπόν σύντομα 15, και κατόπιν 25, εθνικές διαδικασίες πιστοποίησης, πιθανότατα πολύ διαφορετικές μεταξύ τους, οι οποίες θα ανταποκρίνονται στις συνήθειες πρακτικές κάθε εθνικής σιδηροδρομικής επιχείρησης.

Σε ένα τέτοιο σενάριο, οι λύσεις πρέπει να ανεβρεθούν κατά περίπτωση, συναρτήσει των διαμεθοριακών μεταφορών που πρέπει να οργανωθούν, όπως περιγράφεται στην τελική έκθεση της μελέτης ATKINS που αναφέρθηκε στο κεφάλαιο 3. Οι μηχανοδηγοί καταρχήν εκπαιδεύονται και πιστοποιούνται σε ένα κράτος, κατόπιν πρέπει να ακολουθήσουν και πάλι έναν κύκλο εκπαίδευσης/πιστοποίησης σε κάθε νέο κράτος που θα εξυπηρετούν. Αυτό σημαίνει αλληπάλληλες εκπαιδεύσεις κάθε φορά χωρίς προκαθορισμένη στρατηγική, με όλες τις επαναλήψεις, το πρόσθετο κόστος και τις απώλειες χρόνου που αυτό συνεπάγεται.

7.3. Σενάριο εφαρμογής της οδηγίας

Η προτεινόμενη οδηγία θα εφαρμοστεί σε δύο στάδια:

- Πρώτο στάδιο: καταρχήν εφαρμογή στους μηχανοδηγούς που απασχολούνται στη διαμεθοριακή κυκλοφορία·
- Δεύτερο στάδιο: στη συνέχεια εφαρμογή σε όλους τους υπόλοιπους μηχανοδηγούς.

Όσον αφορά τον ρόλο της αρμόδιας αρχής, υπάρχουν δύο κύριες υποθέσεις:

- Η αρμόδια αρχή δεν έχει τον ρόλο αρχής "ελέγχου". Το καθήκον χορήγησης της άδειας εκχωρείται σε μια σιδηροδρομική επιχείρηση, εκτός της περίπτωσης των μηχανοδηγών ανταγωνιστριών επιχειρήσεων. Η επιχείρηση αυτή ή ένα τρίτο ουδέτερο μέρος, όπως ο διαχειριστής των υποδομών, τηρεί το μητρώο. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις εκδίδουν τις εναρμονισμένες συμπληρωματικές βεβαιώσεις.
- Η αρμόδια αρχή έχει πλήρως ρόλο εκδίδουσας και ελεγκτικής αρχής. Χορηγεί τις άδειες και τηρεί το μητρώο, ενδεχομένως, αναθέτοντας υπεργολαβικά το τεχνικό και μηχανογραφικό μέρος του. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις εκδίδουν τις εναρμονισμένες συμπληρωματικές βεβαιώσεις.

Οποιαδήποτε και αν είναι η λύση τελικά, οι οικονομικές επιπτώσεις διαφέρουν για κάθε συντελεστή, συνολικά όμως το κόστος θα είναι κατά προσέγγιση το ίδιο.

7.4. Άλλες υποθέσεις

7.4.1. Αριθμός μηχανοδηγών που πρόκειται να πιστοποιηθούν

Στην ΕΕ των 25 υπάρχουν περίπου 200.000 μηχανοδηγοί. Εκείνοι τους οποίους αφορά το πρώτο στάδιο (διαμεθοριακή κυκλοφορία) είναι κατ' ανώτατο όριο το 5% συνολικά, ήτοι 10.000 μηχανοδηγοί. Προβλέπεται ετήσια αύξηση 5% λόγω της αύξησης της διαμεθοριακής κυκλοφορίας, ήτοι 500 μηχανοδηγοί ανά έτος. Προβλέπεται ποσοστό ανανέωσης 5% ανά έτος, ήτοι 500 μηχανοδηγοί ανά έτος. Θα υπάρχουν 1000 μηχανοδηγοί που θα πιστοποιούνται ανά έτος στο πρώτο στάδιο, 10.000 όμως στο δεύτερο στάδιο.

Λόγω του αριθμού των μηχανοδηγών που πρέπει να πιστοποιηθούν, είναι πιθανό να υπάρξει υπέρθεση των δύο σταδίων: η πιστοποίηση των άλλων μηχανοδηγών είναι δυνατό να αρχίσει

πριν ολοκληρωθεί η πιστοποίηση εκείνων που απασχολούνται στη διαμεθοριακή κυκλοφορία.

7.4.2. Κόστος συνδεδεμένο με τους εξεταστές

Χρειάζεται ένας εξεταστής ανά 50 μηχανοδηγούς, επομένως 20 ανεξάρτητοι εξεταστές στο πρώτο στάδιο και 200 εξεταστές στο δεύτερο στάδιο. Οι εξεταστές θα προσληφθούν θα προέλθουν από τους υπάρχοντες μηχανοδηγούς. Αυτό θα δημιουργήσει επιπλέον κόστος, το οποίο υπολογίζεται σε 1000 € ανά μηχανοδηγό στο πρώτο στάδιο και σε 500 € στο δεύτερο στάδιο, συν ένα εφάπαξ ποσό στην αρχή κάθε σταδίου.

7.4.3. Κόστος συνδεδεμένο με την διαπίστευση

Το κόστος αυτό βασίζεται στην εξής υπόθεση: ένα άτομο ανά κράτος επί ένα έτος για την εφαρμογή του συστήματος στο πρώτο στάδιο, δύο άτομα στο δεύτερο στάδιο. Πρέπει να προστεθεί ένα δέκατο ανθρωποέτους ανά έτος και ανά κράτος για να διατηρηθεί το σύστημα.

7.4.4. Κόστος συνδεδεμένο με την παραγωγή της άδειας

Το προτεινόμενο υπόδειγμα αντιστοιχεί στο υπόδειγμα ευρωπαϊκής άδειας οδήγησης στις οδικές μεταφορές. Η άδεια αυτή υπό μορφή πλαστικής κάρτας πρέπει να παράγεται για εκατομμύρια οδηγών στις οδικές μεταφορές· το κόστος μιας τέτοιου όγκου παραγωγής υπολογίστηκε ότι θα είναι 20 λεπτά ανά κάρτα.

7.4.5. Κέρδος από τη μείωση του χρόνου εκπαίδευσης

Από τη μελέτη ATKINS του 2002 φάνηκε ότι στα διαμεθοριακά δρομολόγια που μελετήθηκαν, οι μηχανοδηγοί μπορούν να διέλθουν τα σύνορα μόνον εφόσον έχουν παρακολουθήσει εκτεταμένη εκπαίδευση. Η παρούσα οδηγία θα επιτρέψει να μειωθεί τόσο ο χρόνος της εκπαίδευσης των μηχανοδηγών αυτών διότι θα ληφθεί υπόψη εξ αρχής η διεθνής διάθεση, όσο και οι συνεπαγόμενες αναγκαίες αξιολογήσεις. Υπολογίζεται ότι ο χρόνος εκπαίδευσης θα μειωθεί τουλάχιστον κατά 10% σε σύγκριση με τον μέσο χρόνο εκπαίδευσης ενός μηχανοδηγού σήμερα.

7.4.6. Κέρδος από τη μείωση του χρόνου πιστοποίησης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων

Σύμφωνα με την οδηγία για τη σιδηροδρομική ασφάλεια, μια σιδηροδρομική επιχείρηση ζητεί πιστοποιητικό ασφαλείας, το οποίο βεβαιώνει την αποδοχή των μέτρων που έχει λάβει η σιδηροδρομική επιχείρηση για να εκπληρώσει τις αναγκαίες ειδικές απαιτήσεις για την ασφαλή εκμετάλλευση του συγκεκριμένου δικτύου. Οι απαιτήσεις μπορούν να αφορούν την εφαρμογή των ΤΠΔ και των εθνικών κανόνων ασφαλείας, τις διαδικασίες χορήγησης των πιστοποιητικών στο προσωπικό και την άδεια έναρξης λειτουργίας του τροχαίου υλικού που χρησιμοποιεί η σιδηροδρομική επιχείρηση. Σε ό,τι αφορά το προσωπικό, η πιστοποίηση στηρίζεται στην τεκμηρίωση που παρέχει η σιδηροδρομική επιχείρηση για την επιλογή των διαφόρων κατηγοριών προσωπικού της ή των συμβασιούχων της, καθώς και στην απόδειξη ότι το προσωπικό αυτό πληροί τις απαιτήσεις των ΤΠΔ ή των εθνικών κανόνων και ότι είναι δέοντως πιστοποιημένο.

Η παρούσα οδηγία θα επιτρέψει να μειωθεί ο χρόνος που απαιτείται για την προετοιμασία της τεκμηρίωσης από τη σιδηροδρομική επιχείρηση και την αξιολόγηση της τεκμηρίωσης αυτής από την εθνική αρχή ασφαλείας.

Με βάση μια πρόσφατη μελέτη του NERA, εξάγονται τα εξής στοιχεία για την ΕΕ των 15:

- Περίπου 800 000 είναι οι απασχολούμενοι στους ευρωπαϊκούς σιδηροδρόμους
- Μέσο μισθολογικό κόστος: 40 000 € ανά έτος
- Εργατικό κόστος: 32 000 εκατομ. € ανά έτος
- Το κόστος του προσωπικού αντιπροσωπεύει κατά μέσο όρο το 50% του κόστους εκμετάλλευσης
- Μέσο κόστος εκμετάλλευσης: 64 000 εκατομ. € ανά έτος
- Τα έσοδα αντιπροσωπεύουν κατά μέσο όρο το 70% του κόστους εκμετάλλευσης, επομένως περίπου 44 800 εκατομ. € ανά έτος
- Το τμήμα εμπορευμάτων αντιπροσωπεύει περίπου το 30% των συνολικών εσόδων, επομένως περίπου 13 440 εκατομ. € ανά έτος.

Τα κέρδη δεν θα είναι τα ίδια για μια επιχείρηση ήδη εγκατεστημένη ή για μια νεοεισερχόμενη επιχείρηση, η εξοικονόμηση όμως ενός μηνός στη διαδικασία απόκτησης του πιστοποιητικού ασφαλείας για τα διαμεθοριακά δρομολόγια αντιπροσωπεύει ουσιαστικό κέρδος τόσο από την άποψη εξοικονόμησης διοικητικού κόστους, όσο και από την άποψη του κόστους έναρξης του δρομολογίου. Με βάση τα προηγούμενα στοιχεία και με προβολή από την ΕΕ των 15 στην ΕΕ των 25 με βάση το πληθυσμιακό κριτήριο (η ΝΕΡΑ εκτίμησε ότι ο λόγος μεταξύ επιπέδων κυκλοφορίας είναι κατά προσέγγιση ο ίδιος μεταξύ επιπέδων πληθυσμού), μπορεί εύλογα να ληφθεί ως υπόθεση μέσο ετήσιο κέρδος ύψους 5,3 εκατομ. €.

7.4.7. Κέρδος από τη μείωση των κινδύνων

Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ευθύνονται για την επιλογή και την εκπαίδευση των μηχανοδηγών τους. Η παρούσα πρόταση επιβάλλει ελάχιστες προϋποθέσεις για την επιλογή και την εκπαίδευση των μηχανοδηγών, καθώς και μια διαδικασία πιστοποίησης των μηχανοδηγών. Μπορεί λοιπόν να ειπωθεί ότι η παρούσα οδηγία επιτρέπει να μειωθούν ορισμένοι κίνδυνοι από άποψη σιδηροδρομικής ασφάλειας, όπως εκείνοι που δημιουργούνται από επιχειρήσεις που δεν εφαρμόζουν τις ελάχιστες προϋποθέσεις στην επιλογή και την εκπαίδευση του προσωπικού ή οι κίνδυνοι που δημιουργούνται από ορισμένα στοιχεία της διαδικασίας πιστοποίησης.

Παραδείγματος χάρη, μια ομάδα εργασίας της UIMC (Διεθνής Ένωση των Ιατρικών Υπηρεσιών των Σιδηροδρόμων) μελέτησε πρόσφατα το θέμα της αξιολόγησης της ψυχικής κατάστασης του προσωπικού που ασκεί καθήκοντα ασφαλείας. Στην έκθεσή της τον Σεπτέμβριο του 2003 συνιστά τη συστηματική διενέργεια ψυχολογικών τεστ για την επιλογή και κατά την ιατρική εξέταση στο 50ό έτος ηλικίας, αλλά επίσης και όταν υπάρχει κάποια αμφιβολία για την ικανότητα ανάληψης καθηκόντων, κρίσιμων από άποψη ασφαλείας. Η έκθεση αναφέρει ότι θα μπορούσαν να είχαν αποφευχθεί ατυχήματα εάν είχαν ληφθεί μέτρα μετά τη διενέργεια των τεστ από τα οποία φάνηκαν κάποιες ενδείξεις.

Μπορεί να ειπωθεί λοιπόν ότι η υποχρέωση να υπάρχουν διαπιστευμένοι εξεταστές, να καθοριστούν ελάχιστες προς τήρηση προϋποθέσεις, να επαληθεύονται τακτικά ορισμένα κριτήρια και να πιστοποιείται το προσωπικό με βάση κάποια καθοριστικά στάδια, αποτελούν στοιχεία που συμβάλλουν όλα στη μείωση των κινδύνων σφάλματος, περιστατικών και ατυχημάτων.

Η ποσοτική έκφραση του κέρδους αυτού είναι δύσκολη. Παραδείγματος χάρη, το κέρδος που υπολόγισε η ECORYS στην ανάλυση κόστους/αποτελέσματος που πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο της οδηγίας 2001/16/ΕΚ για την εφαρμογή του συστήματος ERTMS για μια περίοδο 20 ετών είναι 6,5 εκατομ. €· πρόκειται για μια επικαιροποιημένη καθαρή τιμή (μέθοδος *Net Present Value*), η οποία βασίζεται σε μείωση του αριθμού θανάτων σε 14. Στην τιμή αυτή δεν λαμβάνεται υπόψη το κέρδος από τη μείωση του αριθμού σοβαρών τραυματιών και των

υλικών ζημιών, και περιορίζεται στις επιπτώσεις στην επικράτεια της ΕΕ των 15. Μια άλλη πηγή είναι η οικονομική ανάλυση που πραγματοποιήθηκε για την ΤΠΔ ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης στο σύστημα μεγάλης ταχύτητας το 2000, η οποία έδινε τιμή NPV 3,7 εκατομ. €. Οι μελέτες αυτές λαμβάνουν ως υπόθεση τιμή 1,5 εκατομ. € ανά θανατηφόρο ατύχημα.

7.4.8. Κέρδος από τη μεγαλύτερη κινητικότητα μεταξύ επιχειρήσεων

Χάρη στην παρούσα οδηγία, θα είναι πιο εύκολο για τους μηχανοδηγούς να προσληφθούν από μια νέα επιχείρηση. Θα υπάρχει λοιπόν μικρότερο κοινωνικό κόστος σε περίπτωση παύσης της δραστηριότητας/αναδιάρθρωσης των επιχειρήσεων. Ωστόσο, θα υπάρξει ενδεχομένως μεγαλύτερη κινητικότητα κατόπιν ατομικής πρωτοβουλίας, πράγμα που μπορεί να δημιουργήσει συμπληρωματικό κόστος προσλήψεων. Η δημιουργία μιας πραγματικής αγοράς μηχανοδηγών στην Ευρωπαϊκή Ένωση μπορεί να καταστήσει το επάγγελμα αυτό πιο ελκυστικό. Ο δυναμισμός που θα ανακτήσει και πάλι η ευρωπαϊκή αγορά σιδηροδρόμων όπως προβλέπεται θα επιτρέψει να μεγαλώσουν οι προοπτικές προσλήψεων.

7.5. Συγκριτικός πίνακας

Μη προβλεπόμενες αξίες σε σταθερά ευρώ.

	Υπόθεση αναφοράς	Οδηγία – 1 ^ο στάδιο	Οδηγία – 2 ^ο στάδιο
Κόστος			
Μέσο κόστος εκπαίδευσης ενός μηχανοδηγού	45.000 €	Χωρίς επίπτωση	Χωρίς επίπτωση
Υποχρέωση ανεξάρτητης εξέτασης	Περίπου 35 εκατ. €	Περίπου 1000 €/μηχανοδηγό ήτοι 1 εκατ. €/έτος, άνω του 1 εκατ. € το 2007 ήτοι 11 εκατ. € συνολικά	Περίπου 500 €/μηχανοδηγό ήτοι 5 εκατ. €/έτος, Άνω των 10 εκατ. € το 2009 ήτοι 60 εκατ. € συνολικά
Υποχρέωση διαπίστευσης	Περίπου 6 εκατ. €	1 εκατ. € το 2006, άνω του 0,1 εκατ. €/έτος ήτοι 2 εκατ. €	5 εκατ. € το 2008, άνω του 0,5 εκατ. €/έτος ήτοι 10 εκατ. €
Καθιέρωση μητρώου και διαχείριση	Περίπου 34 εκατ. €	1 εκατ. € ανά κράτος το 2006, άνω του 0,1 εκατ. € ανά κράτος/έτος ήτοι 46 εκατ. €	0,1 εκατ. € ανά κράτος/έτος ήτοι 23 εκατ. €

Παραγωγή έντυπης αδείας (60 €/άδεια)	Περίπου 12 εκατ. €	Καμιά	Καμιά
Παραγωγή κοινοτικής αδείας	Καμιά	2 εκατ. € το 2006, κατόπιν 40.000 € ανά έτος ήτοι 2.4 εκατ. €	200.000 € ανά έτος ήτοι 2 εκατ. €
Παραγωγή εναρμονισμένων βεβαιώσεων	Καμιά	60.000 € ανά έτος ήτοι 0,6 εκατ. €	60 € ανά άδεια ήτοι 12 εκατ. €
ΣΥΝΟΛΙΚΟ κόστος	Περίπου 87 εκατ. €	62 εκατ. €	107 εκατ. €
Κέρδος			
Κέρδος : μείωση από την εκπαίδευση μηχανοδηγού 2 ^{ης} χώρας	Καμιά	4,5 εκατ. €/έτος ήτοι 45 εκατ. €	4,5 εκατ. €/έτος ήτοι 45 εκατ. €
Κέρδος : μείωση από την πιστοποίηση μηχανοδηγού 2 ^{ης} χώρας	Καμιά	0,1 εκατ. €/έτος ήτοι 1 εκατ. €	0,1 εκατ. €/έτος ήτοι 1 εκατ. €
Κέρδος : μείωση του χρόνου πιστοποίησης της επιχείρησης	Περίπου 26,5 εκατ. €	5,3 εκατ. € ανά έτος ήτοι 53 εκατ. €	5,3 εκατ. € ανά έτος ήτοι 53 εκατ. €
Κέρδος : μείωση των κινδύνων	Περίπου 14 εκατ. €	7 εκατ. €	21 εκατ. €
Κέρδος : κινητικότητα μεταξύ των επιχειρήσεων	Περίπου - 20 εκατ. € για τις κοινωνικές επιβαρύνσεις	Καμιά	Καμιά
ΣΥΝΟΛΙΚΟ κέρδος	Περίπου 20,5 εκατ. €	106 εκατ. €	120 εκατ. €
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ	- 66,5 εκατ. €	+ 44 εκατ. €	+ 13 εκατ. €

7.6. Συμπεράσματα

Εάν δεν τεθεί σε εφαρμογή η οδηγία, η διατήρηση της παρούσας κατάστασης μπορεί να επιφέρει απώλειες 66,5 εκατομ. € για τα 25 κράτη μέλη κατά τα προσεχή έτη.

Εάν γίνει δεκτή η πρόταση οδηγίας, όχι μόνο τα κράτη μέλη θα αποφύγουν τις απώλειες που προαναφέρθηκαν αλλά θα μπορέσουν επίσης να έχουν κέρδη 44 εκατομ. € στο πρώτο στάδιο

(πιστοποίηση των μηχανοδηγών σε διαμεθοριακά δρομολόγια) και 13 εκατομ. € στο δεύτερο στάδιο (πιστοποίηση όλων των υπολοίπων μηχανοδηγών).

8. ΣΧΟΛΙΑ ΕΠΙ ΤΩΝ ΑΡΘΡΩΝ

Άρθρο 1

Το άρθρο διευκρινίζει τους στόχους της πρότασης οδηγίας και επιβεβαιώνει ταυτόχρονα τις αρμοδιότητες των διαχειριστών υποδομών και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.

Άρθρο 2

Το άρθρο περιέχει ορισμούς.

Άρθρο 3

Το άρθρο διευκρινίζει το πεδίο εφαρμογής. Η οδηγία αφορά όχι μόνον τους μηχανοδηγούς αλλά και τους υπόλοιπους συντελεστές, εκείνους που είναι υπεύθυνοι για τη μηχανή έλξης ή τον συρμό, οι οποίοι μετέχουν άμεσα ή έμμεσα στην οδήγηση του τραίνου και των οποίων τα επαγγελματικά προσόντα συνδράμουν συνεπώς στην ασφάλεια της κυκλοφορίας. Κατά τη διάρκεια της προθεσμοθετικής διαβούλευσης, αρκετοί εμπειρογνώμονες και αρκετές αρχές ζήτησαν ευρωπαϊκούς κανόνες για την πιστοποίηση του προσωπικού που απασχολείται στην εκτέλεση καθηκόντων, κρίσιμων από άποψη ασφάλειας· το αίτημα αυτό αποτέλεσε επίσης το αντικείμενο τροπολογιών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σε πρώτη και σε δεύτερη ανάγνωση της δεύτερης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους.

Άρθρο 4

Το άρθρο καθορίζει το κοινοτικό υπόδειγμα πιστοποίησης και παραπέμπει στο παράρτημα I. Το υπόδειγμα αποτελείται από τρία μέρη: αυτή καθαυτή την άδεια, την εναρμονισμένη συμπληρωματική βεβαίωση, καθώς και από τα δεδομένα που πρέπει να αναγράφονται στο εθνικό μητρώο.

Άρθρο 5

Το άρθρο διευκρινίζει ποιος εκδίδει την άδεια και την εναρμονισμένη βεβαίωση.

Άρθρο 6

Το άρθρο διευκρινίζει την ισχύ της αδειάς και της εναρμονισμένης συμπληρωματικής βεβαίωσης.

Άρθρα 7 έως 11

Τα άρθρα διευκρινίζουν τις απαιτήσεις που πρέπει να τηρούνται για την έκδοση της άδειας και της εναρμονισμένης συμπληρωματικής βεβαίωσης.

Άρθρο 14

Το άρθρο διευκρινίζει τις προϋποθέσεις που πρέπει να πληροί ο μηχανοδηγός για να μπορεί να διατηρήσει την άδεια και την εναρμονισμένη συμπληρωματική βεβαίωση. Πρόκειται ιδίως για τους περιοδικούς ελέγχους, όπως είναι οι ιατρικές εξετάσεις και οι έλεγχοι γνώσης των γραμμών.

Άρθρο 15

Το άρθρο διευκρινίζει ποιες είναι οι επιπτώσεις στην άδεια όταν ένας μηχανοδηγός αλλάζει σιδηροδρομική επιχείρηση ή όταν εγκαταλείπει τη θέση εργασίας του.

Άρθρα 16 έως 19

Τα άρθρα διευκρινίζουν τα καθήκοντα των αρμοδίων αρχών για την έκδοση των αδειών και το καθεστώς εκχώρησης των καθηκόντων αυτών.

Άρθρο 20

Διευκρινίζονται οι απαιτήσεις σε ό,τι αφορά την καταγραφή των δεδομένων καθόλη τη διάρκεια της διαδικασίας πιστοποίησης των μηχανοδηγών.

Άρθρα 21 έως 24

Τα άρθρα διευκρινίζουν τις διαδικασίες που αφορούν την εκπαίδευση, τις εξετάσεις και τις ανεξάρτητες αξιολογήσεις.

Άρθρο 25

Το άρθρο διευκρινίζει τις διατάξεις που ισχύουν για τους υπόλοιπους συντελεστές, οι οποίοι απασχολούνται στην μηχανή έλξης του τραίνου ή τον συρμό, οι οποίοι μετέχουν άμεσα ή έμμεσα στην οδήγηση του τραίνου και των οποίων τα επαγγελματικά προσόντα συνδράμουν συνεπώς στην ασφάλεια της κυκλοφορίας.

Άρθρα 26 και 27

Τα άρθρα αφορούν τους ελέγχους που μπορεί να πραγματοποιεί η αρμόδια αρχή, καθώς και τις ποινικές κυρώσεις που πρέπει να προβλέπουν τα κράτη μέλη.

Άρθρο 28

Το άρθρο παρουσιάζει τις δυνατότητες παρεκκλίσεων. Οι επιτρεπόμενες εξαιρέσεις είναι ακριβώς οι ίδιες με εκείνες που προβλέπει η οδηγία για τη σιδηροδρομική ασφάλεια.

Άρθρα 29 και 30

Οι συνήθειες διατάξεις για την τροποποίηση των παραρτημάτων και τη διαδικασία επιτροπών. Σημειώνεται ότι αρμόδια επιτροπή θα είναι εκείνη που θα έχει συσταθεί στο πλαίσιο των οδηγιών για τη διαλειτουργικότητα, η οποία θα είναι επίσης αρμόδια για την οδηγία για τη σιδηροδρομική ασφάλεια.

Άρθρο 31

Ο οργανισμός καλείται να παρακολουθεί την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας και να εκπονήσει έκθεση για την εξέλιξη της πιστοποίησης. Η έκθεση θα επιτρέψει να ληφθούν τα αναγκαία μέτρα πριν εφαρμοστεί η οδηγία σε όλους τους μηχανοδηγούς και τους υπόλοιπους ενδιαφερόμενους συντελεστές.

Άρθρα 32 και 33

Συνήθειες διατάξεις για τη μεταφορά της οδηγίας στο εθνικό δίκαιο των κρατών μελών.

Άρθρο 34

Στο άρθρο προτείνεται η προοδευτική εφαρμογή της οδηγίας: καταρχήν η μεταφορά της στο εθνικό δίκαιο και η καθιέρωση των εθνικών μητρώων, κατόπιν η πιστοποίηση των μηχανοδηγών που απασχολούνται σε διαμεθοριακά δρομολόγια, τέλος η πιστοποίηση των υπόλοιπων μηχανοδηγών και άλλων ενδιαφερόμενων συντελεστών. Το άρθρο διευκρινίζει επίσης τις διατάξεις που αφορούν τους μηχανοδηγούς που ασκούν το επάγγελμά τους ή ακολουθούν διαδικασία πιστοποίησης με βάση τους ισχύοντες πριν την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας κανόνες.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

Το παράρτημα καθορίζει το κοινοτικό υπόδειγμα κάθε στοιχείου πιστοποίησης: την άδεια, την εναρμονισμένη συμπληρωματική βεβαίωση, τα δεδομένα που πρέπει να αναγράφονται στο μητρώο.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Το παράρτημα προσδιορίζει τα καθήκοντα του μηχανοδηγού.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

Καθορίζονται οι βασικές απαιτήσεις επιλογής των μηχανοδηγών: διάρκεια σχολικής εκπαίδευσης, ιατρικές εξετάσεις, γλωσσικές εξετάσεις. Καθορίζονται επίσης οι αναγκαίοι περιοδικοί έλεγχοι. Το παράρτημα βασίζεται σε μεγάλο βαθμό στη συμφωνία που υπογράφηκε με τους κοινωνικούς εταίρους στις 27 Ιανουαρίου 2004.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

Το παράρτημα περιέχει τα κριτήρια που πρέπει να τηρούνται στο γενικό πρόγραμμα εκπαίδευσης και στις εξετάσεις.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

Καθορίζονται οι στόχοι σε ό,τι αφορά τις γενικές επαγγελματικές γνώσεις. Το παράρτημα βασίζεται σε μεγάλο βαθμό στη συμφωνία που υπογράφηκε με τους κοινωνικούς εταίρους στις 27 Ιανουαρίου 2004.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

Το παράρτημα καθορίζει τους στόχους σε ό,τι αφορά τις επαγγελματικές γνώσεις που αφορούν το τροχαίο υλικό. Το παράρτημα βασίζεται ευρέως στη συμφωνία που υπογράφηκε με τους κοινωνικούς εταίρους στις 27 Ιανουαρίου 2004.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VII

Καθορίζει τους στόχους για τις επαγγελματικές γνώσεις που αφορούν τις υποδομές. Το παράρτημα βασίζεται ευρέως στη συμφωνία που υπογράφηκε με τους κοινωνικούς εταίρους στις 27 Ιανουαρίου 2004.

9. ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΤΗΤΑ

Η προτεινόμενη οδηγία αποβλέπει στη διαμόρφωση ενός κοινού ρυθμιστικού πλαισίου για την πιστοποίηση του προσωπικού των μηχανών έλξης και των συρμών που απασχολούνται στις μεταφορές επιβατών και εμπορευμάτων. Θα επιτρέψει να διευκολυνθεί η διαλειτουργικότητα του προσωπικού οδήγησης, με σκοπό να αυξηθεί η διεθνής σιδηροδρομική κυκλοφορία, να διατηρηθεί ή ακόμη και να αυξηθεί το επίπεδο ασφαλείας και προς τον σκοπό αυτό να εξασφαλιστεί το ποιοτικό επίπεδο των επιδόσεων του προσωπικού οδήγησης, με διασφάλιση και έλεγχο του επιπέδου των προσόντων αναλόγως των χρησιμοποιούμενων ευρωπαϊκών δικτύων, να βελτιωθεί η αποτελεσματικότητα των μεθόδων διαχείρισης των μηχανοδηγών που απασχολούνται στα διαλειτουργικά δίκτυα για τις σιδηροδρομικές εταιρείες και να μειωθεί ο κίνδυνος του κοινωνικού ντάμπινγκ.

Δεδομένου ότι οι στόχοι αυτοί δεν μπορούν να πραγματοποιηθούν με ικανοποιητικό τρόπο από τα κράτη μέλη όπως έχει δείξει η μελέτη της Επιτροπής του 2002 (κεφάλαιο 3) και μπορούν να επιτευχθούν με καλύτερο τρόπο σε κοινοτικό επίπεδο, όπως αποδεικνύεται από την αξιολόγηση των οικονομικών επιπτώσεων προηγουμένως (κεφάλαιο 7), η Κοινότητα μπορεί να λάβει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως αυτή διατυπώνεται στο εν λόγω άρθρο, η οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη των στόχων αυτών.

10. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Η παρούσα πρόταση δεν περιέχει δημοσιονομικό δελτίο.

Για τις διαδικασίες λήψης αποφάσεων που προβλέπει η παρούσα πρόταση θα γίνει χρήση της υπάρχουσας επιτροπής (οδηγία 96/48/EK, άρθρο 21). Το κόστος των τυχόν συμπληρωματικών συνεδριάσεων θα καταλογιστεί στο κονδύλι του προϋπολογισμού για την εν λόγω επιτροπή.

Το κόστος που θα προκύπτει για τον οργανισμό θα το αναλάβει ο ίδιος ο οργανισμός· το κόστος έχει ήδη ληφθεί εν μέρει υπόψη στο δημοσιονομικό δελτίο που συνοδεύει την πρόταση κανονισμού για τη σύσταση του οργανισμού αυτού, η οποία εντάσσεται στη δεύτερη δέσμη μέτρων για τους σιδηροδρόμους. Εναπόκειται στον Διευθυντή του οργανισμού, σύμφωνα με τον κανονισμό, να προτείνει, εφόσον χρειαστεί, τυχόν αύξηση των κονδυλίων του προϋπολογισμού αναλόγως των πραγματικών αναγκών.

Πρόταση για

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

Σχετικά με την πιστοποίηση του προσωπικού οδήγησης μηχανών έλξης και συρμών στο σιδηροδρομικό δίκτυο της Κοινότητας

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη ίδρυσης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 71,

την πρόταση της Επιτροπής¹⁷,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής¹⁸,

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών¹⁹,

αποφασίζοντας σύμφωνα με το άρθρο 251 της συνθήκης²⁰,

Εκτιμώντας τα εξής:

- (1) Σύμφωνα με την οδηγία 2004/xxx/EK της ... του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη σιδηροδρομική ασφάλεια²¹, οι διαχειριστές υποδομών και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις καθορίζουν το δικό τους σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας έτσι ώστε το σιδηροδρομικό σύστημα να φθάσει τουλάχιστον τους κοινούς στόχους για την ασφάλεια, να είναι σύμφωνο προς τους εθνικούς κανόνες ασφαλείας, καθώς και προς τις απαιτήσεις ασφαλείας που καθορίζονται στις τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας, και να εφαρμόζονται τα σχετικά στοιχεία των κοινών μεθόδων ασφαλείας. Αυτό το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας προβλέπει, μεταξύ άλλων, εκπαιδευτικά προγράμματα για το προσωπικό και μηχανισμούς για να παρακολουθείται εάν διατηρείται το επίπεδο των προσόντων του προσωπικού και εάν είναι ανάλογη η εκτέλεση των καθηκόντων.
- (2) Η οδηγία 2004/xxx/EK [για τη σιδηροδρομική ασφάλεια] προβλέπει ότι μια σιδηροδρομική επιχείρηση, για να έχει πρόσβαση σε μια υποδομή, πρέπει να διαθέτει πιστοποιητικό ασφαλείας.

¹⁷ ΕΕ C της, σ. .

¹⁸ ΕΕ C της, σ. .

¹⁹ ΕΕ C της, σ. .

²⁰ ΕΕ C της, σ. .

²¹ ΕΕ L [...] της [...], σ. [...].

- (3) Σύμφωνα με την οδηγία 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 29^{ης} Ιουλίου 1991 για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων²², οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις κάτοχοι αδειάς έχουν, από τις 15 Μαρτίου 2003, δικαίωμα πρόσβασης στο διευρωπαϊκό εμπορευματικό δίκτυο και, το αργότερο από το 2008, σε όλο το διευρωπαϊκό δίκτυο για τα διεθνή εμπορευματικά σιδηροδρομικά δρομολόγια. Επίσης, στο πλαίσιο της δεύτερης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους²³, προτείνεται να επεκταθεί αυτό το δικαίωμα πρόσβασης σε όλο το δίκτυο για τα διεθνή εμπορευματικά σιδηροδρομικά δρομολόγια, καθώς και για όλους τους τύπους εμπορευματικών σιδηροδρομικών δρομολογίων. Η προοδευτική επέκταση των δικαιωμάτων πρόσβασης θα οδηγήσει αναπόφευκτα σε αύξηση των διαμεθοριακών εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών. Αποτέλεσμα αυτού θα είναι η αυξημένη ζήτηση μηχανοδηγών εκπαιδευμένων και πιστοποιημένων για διαμεθοριακά δρομολόγια.
- (4) Μια μελέτη που πραγματοποίησε η Επιτροπή το 2002 έδειξε πόσο διαφέρουν μεταξύ τους οι εθνικές νομοθεσίες που αφορούν τις προϋποθέσεις πιστοποίησης των μηχανοδηγών. Για να αντιμετωπισθεί αυτή ποικιλομορφία και ταυτόχρονα να διατηρηθεί το σημερινό υψηλό επίπεδο ασφαλείας του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος, αρμόζει να καθορισθούν κοινοτικοί κανόνες πιστοποίησης των μηχανοδηγών.
- (5) Αυτοί οι κοινοτικοί κανόνες θα συμβάλουν επίσης στην άσκηση των κοινοτικών πολιτικών για την ελεύθερη κυκλοφορία των εργαζομένων, την ελευθερία εγκατάστασης και την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής μεταφορών, αποτρέποντας ταυτόχρονα τυχόν νοθεύσεις του ανταγωνισμού.
- (6) Για να εξασφαλισθεί η απαιτούμενη ομοιομορφία και διαφάνεια, είναι σκόπιμο να καθορίσει η Κοινότητα ένα ενιαίο υπόδειγμα τεκμηρίωσης, η οποία θα βεβαιώνει τόσο την τήρηση ορισμένων βασικών απαιτήσεων και ικανοτήτων όσο και τα προσόντα του προσωπικού οδήγησης τρένων και θα αναγνωρίζεται αμοιβαία από τα κράτη μέλη, επαφίοντας την έκδοση της βασικής αδειάς στα κράτη μέλη, αφενός και αφετέρου, την έκδοση της εναρμονισμένης συμπληρωματικής βεβαίωσης στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.
- (7) Αυτές οι κοινές διατάξεις πρέπει να έχουν κυρίως ως στόχο την ευκολότερη κινητικότητα των μηχανοδηγών από ένα κράτος μέλος στο άλλο όπως και από τη μια σιδηροδρομική επιχείρηση στην άλλη και, εν γένει, την αναγνώριση της αδειάς και της εναρμονισμένης συμπληρωματικής βεβαίωσης από όλους τους παράγοντες του σιδηροδρομικού τομέα. Προς το σκοπό αυτό, είναι αναγκαίο να καθορισθούν ελάχιστες απαιτήσεις, τις οποίες πρέπει να πληροί ο υποψήφιος για να αποκτήσει τη βασική άδεια και την εναρμονισμένη συμπληρωματική βεβαίωση.
- (8) Οι απαιτήσεις που θα προβλεφθούν θα αφορούν τουλάχιστον την κατώτατη απαιτούμενη ηλικία για την οδήγηση τρένου, τις σωματικές και ψυχολογικές ικανότητες του υποψηφίου, την επαγγελματική του πείρα και τις γνώσεις του σε ορισμένα πεδία που συνδέονται με την οδήγηση ενός τρένου, καθώς και τη γνώση των υποδομών από τις οποίες θα διέρχεται.

²² ΕΕ L 237 της 24.8.1991. Όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την πράξη προσχώρησης του 2003.

²³ Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο «Για έναν ολοκληρωμένο ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό χώρο» της 23^{ης} Ιανουαρίου 2002, COM(2002)18.

- (9) Η παρούσα οδηγία δεν θίγει την εφαρμογή των διατάξεων της οδηγίας 95/46/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 24ης Οκτωβρίου 1995 για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών²⁴, ούτε του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 45/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Δεκεμβρίου 2000, σχετικά με την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα από τα όργανα και τους οργανισμούς της Κοινότητας και σχετικά με την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών²⁵.
- (10) Την εκμετάλλευση όλων των πληροφοριών που θα περιέχουν η άδεια, η εναρμονισμένη συμπληρωματική βεβαίωση και τα μητρώα πρέπει να αναλάβουν οι εθνικές αρχές ασφαλείας για να διευκολυνθεί η αξιολόγηση της πιστοποίησης του προσωπικού που προβλέπεται στα άρθρα 10 και 11 της οδηγίας 2004/xxx/EK για τη σιδηροδρομική ασφάλεια και να επιταχυνθεί η χορήγηση των πιστοποιητικών ασφαλείας που προβλέπονται στα άρθρα αυτά.
- (11) Είναι σκόπιμο να αποφασισθούν τα αναγκαία μέτρα εφαρμογής της παρούσας οδηγίας σύμφωνα με την απόφαση 1999/468/EK της 28ης Ιουνίου 1999 για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή²⁶.
- (12) Τα κράτη μέλη οφείλουν να προβλέψουν κατάλληλους ελέγχους και κυρώσεις για τις παραβιάσεις των εθνικών διατάξεων εφαρμογής της παρούσας οδηγίας.
- (13) Για την ομαλή λειτουργία των σιδηροδρομικών μεταφορών, είναι αναγκαίο οι μηχανοδηγοί που θα ασκούν ήδη το επάγγελμά τους πριν την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας να είναι σε θέση να διατηρήσουν τα κεκτημένα δικαιώματά τους για μια μεταβατική περίοδο.
- (14) Δεδομένου ότι η καθιέρωση ενός κοινού ρυθμιστικού πλαισίου για την πιστοποίηση του προσωπικού μηχανών έλξης και συρμών που εξασφαλίζουν τη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων δεν μπορεί να επιτευχθεί από τα κράτη μέλη, η Κοινότητα μπορεί να λάβει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 5 της συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως αυτή διατυπώνεται στο εν λόγω άρθρο, η οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη των στόχων αυτών.

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

²⁴ ΕΕ L 281 της 23.11.1995, σ. 31

²⁵ ΕΕ L 8 της 12.01.2001, σ. 1.

²⁶ ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.

Κεφάλαιο I

Αντικείμενο, πεδίο εφαρμογής και ορισμοί

Άρθρο 1 *Αντικείμενο*

Η παρούσα οδηγία καθορίζει τις προϋποθέσεις και τις διαδικασίες πιστοποίησης του προσωπικού τρένων το οποίο εξασφαλίζει την οδήγηση μηχανών έλξης και συρμών στο σιδηροδρομικό δίκτυο της Κοινότητας. Στο πλαίσιο αυτό, καθορίζει επίσης ποια καθήκοντα αναλαμβάνουν οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών, οι μηχανοδηγοί και οι υπόλοιποι συντελεστές του τομέα, ιδίως οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, οι διαχειριστές υποδομών και τα εκπαιδευτικά κέντρα.

Η απασχόληση προσωπικού τρένων σύμφωνα με την παρούσα οδηγία δεν αίρει τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τους διαχειριστές υποδομών από την υποχρέωση να εφαρμόζουν ένα σύστημα παρακολούθησης και εσωτερικού ελέγχου των προσόντων και της συμπεριφοράς του προσωπικού τους στο πλαίσιο του άρθρου 9 και του παραρτήματος III της οδηγίας 2004/xxx/EK για τη σιδηροδρομική ασφάλεια. Το πιστοποιητικό δεν απαλλάσσει ούτε τη σιδηροδρομική επιχείρηση ούτε τον διαχειριστή υποδομής από την ευθύνη τους για την ασφάλεια και ιδίως για την εκπαίδευση του προσωπικού τους.

Άρθρο 2 *Ορισμοί*

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, νοείται ως:

- α) «αρμόδια αρχή»: η αρχή που έχει επιφορτισθεί από το κράτος μέλος με τη χορήγηση της άδειας μηχανοδηγού αφού προηγουμένως διαπιστώσει ότι ο υποψήφιος πληροί τις καθορισμένες απαιτήσεις. Πρόκειται για την εθνική αρχή ασφαλείας που θεσπίζεται με το άρθρο 16 της οδηγίας 2004/xxx/EK [για τη σιδηροδρομική ασφάλεια].
- β) «μηχανοδηγός»: το άτομο που είναι ικανό να οδηγεί με αυτόνομο, υπεύθυνο και ασφαλή τρόπο μηχανές ελιγμών, τρένων εργασιών ή συρμών σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών ή εμπορευμάτων. Τα καθήκοντα μηχανοδηγού αναφέρονται στο παράρτημα II της παρούσας οδηγίας.
- γ) «προσωπικό τρένου»: για τις ανάγκες της παρούσας οδηγίας, το προσωπικό τρένου αποτελείται, αφενός, από τους μηχανοδηγούς και, αφετέρου, από τους «υπόλοιπους συντελεστές», παρόντες στη μηχανή έλξης ή το συρμό, οι οποίοι μετέχουν απευθείας ή έμμεσα στην οδήγηση και των οποίων τα επαγγελματικά προσόντα συνδράμουν συνεπώς στην ασφάλεια της κυκλοφορίας.
- δ) «διαχειριστής της υποδομής»: κάθε οντότητα ή επιχείρηση επιφορτισμένη ιδίως με την εγκατάσταση ή τη συντήρηση σιδηροδρομικής υποδομής, ή μέρους αυτής, όπως ορίζεται στο άρθρο 3 της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ.

- ε) «σιδηροδρομική επιχείρηση»: κάθε δημόσια ή ιδιωτική επιχείρηση, η δραστηριότητα της οποίας είναι η παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων ή/και επιβατών, με την προϋπόθεση ότι η επιχείρηση αυτή εξασφαλίζει υποχρεωτικά και την έλξη· συμπεριλαμβάνονται επίσης οι επιχειρήσεις που παρέχουν μόνον την έλξη·
- στ) «τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας ή « ΤΠΔ »: οι προδιαγραφές που έχουν εκδοθεί βάσει της οδηγίας 96/48/ΕΚ²⁷ του Συμβουλίου και 2001/16/ΕΚ²⁸ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και οι οποίες πρέπει να τηρούνται για να εξασφαλίζεται η διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος·
- ζ) «Οργανισμός»: ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων που συστάθηκε από τον κανονισμό [(ΕΚ) αριθ. .../2004 [του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου]²⁹·
- η) «πιστοποιητικό ασφαλείας»: το πιστοποιητικό που χορηγείται σε μια σιδηροδρομική επιχείρηση από την εθνική αρχή ασφαλείας, σύμφωνα με το άρθρο 10 της οδηγίας 2004/xxx/ΕΚ [για τη σιδηροδρομική ασφάλεια]·
- θ) «έγκριση ασφαλείας»: το πιστοποιητικό που χορηγείται σε έναν διαχειριστή υποδομής από την αρχή ασφαλείας, σύμφωνα με το άρθρο 11 της οδηγίας 2004/xxx/ΕΚ για τη σιδηροδρομική ασφάλεια.

Άρθρο 3 *Πεδίο εφαρμογής*

Η παρούσα οδηγία αποβλέπει στην πιστοποίηση του προσωπικού των τρένων που εξασφαλίζουν την οδήγηση μηχανών έλξης και συρμών στο σιδηροδρομικό δίκτυο της Κοινότητας, για λογαριασμό μιας σιδηροδρομικής επιχείρησης η οποία χρειάζεται πιστοποιητικό ασφαλείας ή ενός διαχειριστή υποδομής ο οποίος χρειάζεται έγκριση ασφαλείας.

Κεφάλαιο II **Πιστοποίηση των μηχανοδηγών**

Άρθρο 4 *Κοινοτικό υπόδειγμα πιστοποίησης*

1. Κάθε μηχανοδηγός οφείλει να διαθέτει την ικανότητα και τα προσόντα που απαιτούνται για να εξασφαλίσει την οδήγηση τρένων και να είναι κάτοχος της κάτωθι τεκμηρίωσης:

²⁷ ΕΕ L [...] της [...]
²⁷ ΕΕ L 235 της 17.9. σ. [...].
²⁸ ΕΕ L 235 της 17.9.1996, σ. 6.
²⁹ ΕΕ L [...] της [...]

- α) Άδεια όπου αναγράφονται τα στοιχεία του μηχανοδηγού, η αρχή έκδοσης του πιστοποιητικού και η διάρκεια ισχύος. Η εν λόγω άδεια ανήκει στον μηχανοδηγό και χορηγείται, κατόπιν αίτησης, στον μηχανοδηγό, ο οποίος πληροί τις ελάχιστες προϋποθέσεις που συνδέονται με τις ιατρικές και ψυχολογικές ικανότητες, τη βασική σχολική μόρφωση και τις γενικές επαγγελματικές ικανότητες. Η άδεια πληροί τις προδιαγραφές του παραρτήματος Ι·
 - β) Μια εναρμονισμένη βεβαίωση που βεβαιώνει ότι ο κάτοχός της έχει λάβει τη συμπληρωματική εκπαίδευση στο πλαίσιο του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας της σιδηροδρομικής επιχείρησης ή του διαχειριστή της υποδομής για τους μηχανοδηγούς που απασχολούνται από αυτόν, όπου αναγράφονται οι υποδομές στις οποίες επιτρέπεται στον κάτοχο της βεβαίωσης να οδηγεί, όπως επίσης αναγράφεται το τροχαίο υλικό που επιτρέπεται στον κάτοχο της βεβαίωσης να οδηγεί. Η εναρμονισμένη βεβαίωση πληροί τις προδιαγραφές του παραρτήματος Ι.
2. Η εναρμονισμένη συμπληρωματική βεβαίωση επιτρέπει την οδήγηση σε μια ή περισσότερες από τις κάτωθι κατηγορίες:
- α) κατηγορία Α: μηχανές ελιγμών και τραίνα εργασιών·
 - β) κατηγορία Β: μεταφορά προσώπων·
 - γ) κατηγορία Γ: μεταφορά εμπορευμάτων.
3. Όσον αφορά την άδεια που αναφέρεται στην παράγραφο 1α) προηγουμένως, το γενικό σύστημα αναγνώρισης των επαγγελματικών προσόντων που έχει θεσπιστεί από την οδηγία 92/51 του Συμβουλίου εξακολουθεί να ισχύει για την αναγνώριση των επαγγελματικών προσόντων των μηχανοδηγών υπηκόων κράτους μέλους, οι οποίοι έχουν αποκτήσει τον τίτλο εκπαίδευσής τους σε τρίτη χώρα. Οι μηχανοδηγοί, των οποίων τα επαγγελματικά προσόντα αναγνωρίζονται στη βάση αυτή, οφείλουν να έχουν πιστοποιηθεί σύμφωνα με την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 5 *Εκδίδουσες οντότητες*

- 1. Η άδεια που αναφέρεται στο άρθρο 4, παράγραφος 1α), χορηγείται από την αρμόδια αρχή που αναφέρεται στο άρθρο 2 παράγραφος α). Η αρμόδια αρχή μπορεί να αναθέσει το καθήκον αυτό μόνον υπό τους όρους που προβλέπονται στο άρθρο 17.
- 2. Η εναρμονισμένη βεβαίωση που αναφέρεται στο άρθρο 4, παράγραφος 1β), χορηγείται από τη σιδηροδρομική επιχείρηση που απασχολεί τον μηχανοδηγό, ή, ενδεχομένως, από τον διαχειριστή υποδομής.

Άρθρο 6 *Αμοιβαία αναγνώριση*

- 1. Εφόσον ένας μηχανοδηγός διαθέτει άδεια και εναρμονισμένη συμπληρωματική βεβαίωση που έχουν χορηγηθεί σύμφωνα με την παρούσα οδηγία, μπορεί να οδηγήσει τραίνα με την προϋπόθεση ότι η σιδηροδρομική επιχείρηση ή ο

διαχειριστής υποδομής, που ευθύνεται για την αντίστοιχη μεταφορά διαθέτει πιστοποιητικό ασφαλείας ή έγκριση ασφαλείας, μόνο στο δίκτυο που καλύπτει αφενός η εναρμονισμένη συμπληρωματική βεβαίωση και αφετέρου το πιστοποιητικό ασφαλείας, ή η έγκριση ασφαλείας.

2. Οι άδειες που χορηγούνται από ένα κράτος μέλος σύμφωνα με την παρούσα οδηγία αναγνωρίζονται αμοιβαία από τα υπόλοιπα κράτη μέλη.

Κεφάλαιο III

Όροι και διαδικασία κτήσης της αδείας και της εναρμονισμένης συμπληρωματικής βεβαίωσης

Άρθρο 7 *Ελάχιστες απαιτήσεις*

Για την κτήση της αδείας, ο υποψήφιος οφείλει να πληροί τις ελάχιστες απαιτήσεις που προβλέπονται στα άρθρα 8, 9, 11 παράγραφοι 1 και 2.

Για την κτήση της εναρμονισμένης συμπληρωματικής βεβαίωσης, ο υποψήφιος οφείλει να διαθέτει άδεια και να πληροί τις ελάχιστες απαιτήσεις που προβλέπονται στα άρθρα 10, 11 παράγραφοι 1, 3 και 4.

Με την επιφύλαξη του άρθρου 6, ένα κράτος μέλος, μπορεί να είναι περισσότερο απαιτητικό στη χορήγηση αδειών στην επικράτειά του.

Άρθρο 8 *Κατώτατη ηλικία*

Ο υποψήφιος πρέπει να είναι τουλάχιστον είκοσι ετών. Ωστόσο, τα κράτη μέλη μπορούν να χορηγήσουν άδεια από την ηλικία των δεκαοκτώ ετών, οπότε η ισχύς της άδειας αυτής περιορίζεται στην επικράτεια του κράτους μέλους που την χορηγεί.

Άρθρο 9 *Βασική εκπαίδευση και ικανότητες*

1. Ο υποψήφιος οφείλει να έχει βασική εκπαίδευση ισοδύναμη του επιπέδου 3 που αναφέρεται στην απόφαση 85/368/ΕΟΚ του Συμβουλίου³⁰ και να πληροί τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο παράρτημα ΙΙΙ.
2. Ο υποψήφιος οφείλει να αποδείξει τη σωματική και διανοητική του ικανότητα με ιατρική εξέταση από γιατρό αναγνωρισμένο από την αρμόδια αρχή. Η εξέταση αυτή αφορά τουλάχιστον τα κριτήρια που αναγράφονται στο παράρτημα ΙΙΙ, σημείο 2.1 και 4.
3. Ο υποψήφιος οφείλει να αποδείξει την ψυχολογική του ικανότητα με επιτυχή εξέτασή του από ψυχολόγο αναγνωρισμένο από την αρμόδια αρχή. Η εν λόγω εξέταση αφορά τουλάχιστον τα κριτήρια που αναφέρονται στο παράρτημα ΙΙΙ, σημείο 2.2.
4. Το κριτήριο των βασικών γλωσσικών γνώσεων που αναφέρεται στο σημείο 5 του παραρτήματος ΙΙΙ πρέπει να πληρούται και να υπόκειται σε έλεγχο κάθε φορά που ο μηχανοδηγός πρέπει να διέλθει από νέες υποδομές, οι οποίες συνεπάγονται νέες απαιτήσεις από άποψη γλώσσας.

³⁰ ΕΕ L 199 της 31.7.1985, σ. 56.

Άρθρο 10
Επαγγελματική πείρα

Με την επιφύλαξη του άρθρου 6, ένα κράτος μέλος μπορεί να επιβάλλει, στην επικράτειά του, δικαιολόγηση της επαγγελματικής πείρας του υποψηφίου διάρκειας τουλάχιστον δύο ετών για την κατηγορία Α που αναφέρεται στο άρθρο 4, παράγραφος 2, σημείο α) πριν ο υποψήφιος έχει πρόσβαση στις κατηγορίες Β και Γ.

Άρθρο 11
Επαγγελματικά προσόντα

1. Το υποψήφιος πρέπει να έχει παρακολουθήσει πλήρες εκπαιδευτικό πρόγραμμα, όπως αυτό περιγράφεται στο παράρτημα IV, σημείο 1, το οποίο απαρτίζεται από ένα μέρος το οποίο αφορά την άδεια και από ένα μέρος το οποίο αφορά την εναρμονισμένη συμπληρωματική βεβαίωση. Η μέθοδος εκπαίδευσης πληροί τα κριτήρια του παραρτήματος IV, σημεία 2 και 3.
2. Ο υποψήφιος πρέπει να έχει εξεταστεί επιτυχώς στις γενικές επαγγελματικές γνώσεις του· η εξέταση αυτή αφορά τουλάχιστον τα γενικά πεδία που αναφέρονται στο παράρτημα V.
3. Ο υποψήφιος πρέπει να έχει εξεταστεί με επιτυχία στις επαγγελματικές του γνώσεις που αφορούν το τροχαίο υλικό για το οποίο ζητείται εναρμονισμένη συμπληρωματική βεβαίωση· η εν λόγω εξέταση πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον τα γενικά θέματα που αναφέρονται στο παράρτημα VI.
4. Ο υποψήφιος πρέπει να έχει εξεταστεί με επιτυχία στις επαγγελματικές του γνώσεις που αφορούν τις υποδομές για τις οποίες ζητείται εναρμονισμένη βεβαίωση. Η εξέταση αυτή πρέπει να αφορά τουλάχιστον τα γενικά θέματα που αναφέρονται στο παράρτημα VII. Ενδεχομένως, η εξέταση αφορά επίσης τις γλωσσικές γνώσεις σύμφωνα με το άρθρο 9 παράγραφος 4.

Άρθρο 12
Αίτηση αδείας

1. Η αρμόδια αρχή δημοσιεύει τη διαδικασία που πρέπει να τηρείται για την κτήση αδείας, καθώς και τα αναγκαία έντυπα.
2. Κάθε αίτηση αδείας κατατίθεται στην αρμόδια αρχή από τον εργοδότη του υποψηφίου μηχανοδηγού ή από τον ίδιο τον μηχανοδηγό.
3. Οι αιτήσεις που απευθύνονται στην αρμόδια αρχή μπορούν να αφορούν:
 - α) τη χορήγηση νέας αδείας: στην περίπτωση αυτή πρόκειται για νέο μηχανοδηγό, μηχανοδηγό που ασκούσε το επάγγελμα πριν την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας ή αίτηση χορήγησης αντιγράφου αδείας·
 - β) επικαιροποίηση: ένα ή περισσότερα στοιχεία της αδείας έχουν αλλάξει και πρέπει να επικαιροποιηθούν.

Άρθρο 13
Χορήγηση της αδείας

Η αρμόδια αρχή χορηγεί την άδεια το αργότερο τρεις εβδομάδες μετά την παραλαβή όλων των αναγκαίων εγγράφων.

Η άδεια συντάσσεται στην επίσημη ή τις επίσημες γλώσσες του κράτους μέλους το οποίο τη χορηγεί. Η άδεια ανανεώνεται ανά πενταετία.

Η άδεια ανήκει στον μηχανοδηγό και χορηγείται σε ένα και μόνο αντίτυπο. Απαγορεύεται οιαδήποτε αναπαραγωγή της αδείας, εξαιρουμένης της περίπτωσης χορήγησης αντιγράφου της αδείας από την αρμόδια αρχή.

Άρθρο 14
Περιοδικοί έλεγχοι

1. Για να μπορεί να διατηρήσει την άδεια και την εναρμονισμένη βεβαίωση, ο κάτοχός τους υποβάλλεται σε εξετάσεις ή/και σε περιοδικούς ελέγχους που αφορούν τις προϋποθέσεις που αναφέρονται στα άρθρα 9 και 11. Η κατώτατη συχνότητα των ελέγχων είναι η εξής:

- α) ιατρικοί έλεγχοι (σωματική και διανοητική ικανότητα): ανά τριετία έως την ηλικία των 60 ετών και στη συνέχεια κάθε χρόνο·
- β) γνώση των γραμμών: η συχνότητα καθορίζεται από την αρμόδια αρχή του ενδιαφερόμενου κράτους μέλους·
- γ) γνώση του τροχαίου υλικού: η συχνότητα καθορίζεται από τη σιδηροδρομική επιχείρηση η οποία απασχολεί τον μηχανοδηγό συναρτήσει του δικού της συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας.

Για καθένα από τους ελέγχους αυτούς, η σιδηροδρομική επιχείρηση βεβαιώνει, με μνεία στην εναρμονισμένη βεβαίωση και στο μητρώο που προβλέπεται στο άρθρο 20, ότι ο μηχανοδηγός πληροί τις απαιτήσεις αυτές.

2. Με την επιφύλαξη των περιοδικών ελέγχων που απαιτούνται στην παράγραφο 1, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές υποδομών καθιερώνουν σύστημα παρακολούθησης των μηχανοδηγών τους. Εάν από τα αποτελέσματα της παρακολούθησης αυτής τεθούν υπό αμφισβήτηση τα προσόντα ενός μηχανοδηγού για τη διατήρηση της αδείας του ή της εναρμονισμένης βεβαίωσής του, ο εργοδότης λαμβάνει αμέσως τα αναγκαία μέτρα. Ενδεχομένως, ζητεί από την αρμόδια αρχή την ανάκληση της αδείας.

Άρθρο 15
Παύση εργασίας

Εφόσον ένας μηχανοδηγός παύσει να εργάζεται σε μια σιδηροδρομική επιχείρηση, η σιδηροδρομική επιχείρηση ενημερώνει χωρίς καθυστέρηση την αρμόδια αρχή.

Η άδεια διατηρεί την ισχύ της με την επιφύλαξη του άρθρου 14.

Η εναρμονισμένη συμπληρωματική βεβαίωση χάνει την ισχύ της με την παύση εργασίας.

Άρθρο 16
Τροποποιήσεις και ανακλήσεις

1. Ο εργοδότης ή, ενδεχομένως, ο ίδιος ο μηχανοδηγός, πληροφορεί χωρίς καθυστέρηση την αρμόδια αρχή για κάθε τροποποίηση της κατάστασης υγείας του η οποία μπορεί να θέσει υπό αμφισβήτηση τα προσόντα του ως μηχανοδηγού και τη διατήρηση της αδειάς του ή της εναρμονισμένης συμπληρωματικής βεβαίωσής του.
2. Εάν η αρμόδια αρχή διαπιστώσει ότι ένας μηχανοδηγός δεν πληροί περισσότερες από μια από τις απαιτούμενες προϋποθέσεις, ανακαλεί αμέσως την άδεια και, ενδεχομένως, την εναρμονισμένη συμπληρωματική βεβαίωση. Κοινοποιεί χωρίς καθυστέρηση την αιτιολογημένη απόφασή της στον ενδιαφερόμενο και στον εργοδότη του, με την επιφύλαξη του δικαιώματος προσφυγής που προβλέπεται στο άρθρο 18. Η αναστολή είναι προσωρινή ή οριστική ανάλογα με το μέγεθος του κινδύνου που δημιουργείται για τη σιδηροδρομική ασφάλεια. Η αρμόδια αρχή επικαιροποιεί το μητρώο που προβλέπεται στο άρθρο 20.
3. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν όλα τα μέτρα που είναι αναγκαία για να αποφεύγονται οι κίνδυνοι παραποίησης των πιστοποιητικών και μη επιτρεπόμενης χειραγώγησης του μητρώου που προβλέπεται στο άρθρο 20. Ο εργοδότης υποχρεούται να εξασφαλίσει και να ελέγχει ότι ανά πάσα στιγμή είναι έγκυρη η άδεια και η συμπληρωματική βεβαίωση των εν ενεργεία μηχανοδηγών του.

Κεφάλαιο V

Καθήκοντα και αποφάσεις της αρμόδιας αρχής

Άρθρο 17
Καθήκοντα της αρμόδιας αρχής

1. Η αρμόδια αρχή φέρει σε πέρας τα καθήκοντά της με διαφανή τρόπο χωρίς να εισάγει διακρίσεις.

Ανταποκρίνεται γρήγορα στα αιτήματα και τις αιτήσεις πληροφοριών και, ενδεχομένως, κοινοποιεί τις αιτήσεις συμπληρωματικών πληροφοριών χωρίς καθυστέρηση κατά την προετοιμασία των αδειών.
2. Η αρμόδια αρχή μπορεί να εκχωρήσει ή να αναθέσει σε τρίτους τα καθήκοντα που αναφέρονται στην παράγραφο 4 με την προϋπόθεση ότι ο εκπρόσωπος μπορεί να φέρει σε πέρας τα καθήκοντα αυτά χωρίς σύγκρουση συμφερόντων.

Τα καθήκοντα εκχωρούνται με διαφανή τρόπο χωρίς να εισάγονται διακρίσεις.
3. Όταν η αρμόδια αρχή εκχωρεί ή αναθέτει καθήκοντα σε μια σιδηροδρομική επιχείρηση, πληρούται τουλάχιστον ο ένας από τους δύο κάτωθι όρους:

- α) η σιδηροδρομική επιχείρηση εκδίδει άδειες μόνο για τους δικούς της μηχανοδηγούς·
- β) η σιδηροδρομική επιχείρηση δεν έχει την αποκλειστικότητα, στο αντίστοιχο έδαφος, για κανένα από τα καθήκοντα που της έχουν εκχωρηθεί ή ανατεθεί.
4. Τα καθήκοντα που αναφέρονται στα σημεία α) έως ε) μπορούν να εκχωρηθούν, τηρουμένων των συνημμένων όρων:
- α) έλεγχος σωματικών και διανοητικών ικανοτήτων: πραγματοποιείται από γιατρούς ή από ιδρύματα εργασιακής ιατρικής διαπιστευμένα από την αρμόδια αρχή·
 - β) έλεγχος των ψυχολογικών ικανοτήτων: πραγματοποιείται από ψυχολόγους ή ιδρύματα εργασιακής ψυχολογίας διαπιστευμένα από την αρμόδια αρχή·
 - γ) έλεγχος των γενικών επαγγελματικών ικανοτήτων: πραγματοποιείται από ιδρύματα ή εξεταστές διαπιστευμένους από την αρμόδια αρχή·
 - δ) χορήγηση νέων αδειών και επικαιροποίησή τους: μπορεί να ανατεθεί σε τρίτους διαπιστευμένους από την αρμόδια αρχή·
 - ε) τα καθήκοντα για την τήρηση του μητρώου που αναφέρεται στο άρθρο 20: μπορούν να ανατεθούν σε τρίτους που θα υποδείξει η αρμόδια αρχή.
5. Όταν η αρμόδια αρχή εκχωρεί ή αναθέτει καθήκοντα, οι εντολοδόχοι ή οι συμβασιούχοι της οφείλουν να τηρούν, στην άσκηση των καθηκόντων αυτών, τις υποχρεώσεις της παρούσας οδηγίας που ισχύουν για τις αρμόδιες αρχές.
6. Όταν η αρμόδια αρχή εκχωρεί ή αναθέτει καθήκοντα, εφαρμόζει σύστημα ελέγχου της εκτέλεσης των καθηκόντων αυτών, το οποίο της επιτρέπει να διασφαλίζει ότι τηρούνται οι όροι των παραγράφων 2 και 3.
7. Ο έλεγχος των επαγγελματικών ικανοτήτων που σχετίζονται με το τροχαίο υλικό και με τις υποδομές πραγματοποιείται από τη σιδηροδρομική επιχείρηση.

Άρθρο 18 *Διαπίστευση*

Η ανάθεση καθηκόντων βάσει του άρθρου 17 επιτρέπεται μόνον σε πρόσωπο ή οργανισμό εκ των προτέρων διαπιστευμένο από την αρμόδια αρχή ή από οργανισμό διαπίστευσης που έχει υποδείξει το κράτος μέλος. Η διαδικασία διαπίστευσης βασίζεται στα σχετικά ευρωπαϊκά πρότυπα της σειράς EN 45000, καθώς και στην αξιολόγηση φακέλου που υποβάλλει ο υποψήφιος με τον οποίο δικαιολογούνται δεόντως οι ικανότητές του στον αντίστοιχο τομέα.

Η αρμόδια αρχή δημοσιεύει και τηρεί μητρώο των διαπιστευμένων βάσει της παρούσας οδηγίας προσώπων και οργανισμών.

Άρθρο 19
Αποφάσεις της αρμόδιας αρχής

1. Η αρμόδια αρχή αιτιολογεί τις αποφάσεις της.
2. Η αρμόδια αρχή θεσπίζει διαδικασία διοικητικής προσφυγής που επιτρέπει στον εργοδότη και στον μηχανοδηγό να ζητήσουν αναθεώρηση μιας απόφασης η οποία αφορά οιαδήποτε αίτηση αναφερόμενη στο άρθρο 12 ή σε οιαδήποτε ανάκληση αναφερόμενη στο άρθρο 16, παράγραφος 2.
3. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίσουν δικαστικό έλεγχο των αποφάσεων που λαμβάνει η αρμόδια αρχή.

Άρθρο 20
Ανταλλαγή δεδομένων και μητρώων

1. Οι αρμόδιες αρχές υποχρεούνται:
 - α) Να τηρούν μητρώο όλων των αδειών που χορηγούν, λήξει, τροποποιηθεί, ανασταλεί, ακυρωθεί ή δηλωθεί ότι έχουν απολεσθεί ή καταστραφεί. Το μητρώο περιλαμβάνει τα δεδομένα κάθε άδειας, τα οποία μπορούν να ανεβρεθούν με τη βοήθεια του εθνικού αριθμού που χορηγείται σε κάθε μηχανοδηγό. Το μητρώο επικαιροποιείται τακτικά.
 - β) Να παρέχουν πληροφορίες για την κατάσταση των εν λόγω αδειών στις αρμόδιες αρχές των υπολοίπων κρατών μελών, στον οργανισμό ή σε κάθε εργοδότη μηχανοδηγών, ο οποίος επιθυμεί να γνωρίζει ή να ελέγξει ορισμένα δεδομένα κατά τη διαδικασία πρόσληψης.
2. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις υποχρεούνται:
 - α) Να τηρούν μητρώο όλων των εναρμονισμένων συμπληρωματικών βεβαιώσεων που εκδίδονται, λήξει, τροποποιηθεί, ανασταλεί, ακυρωθεί ή δηλωθεί ότι έχουν απολεσθεί ή καταστραφεί. Το μητρώο περιλαμβάνει τα δεδομένα κάθε βεβαίωσης, καθώς και τα δεδομένα σχετικά με τους περιοδικούς ελέγχους που προβλέπονται στο άρθρο 14. Το μητρώο επικαιροποιείται τακτικά.
 - β) Να συνεργάζονται με την αρμόδια αρχή του κράτους στο οποίο είναι εγκατεστημένες για να διασυνδέσουν το μητρώο τους με εκείνο της αρμόδιας αρχής προκειμένου να της παρέχουν άμεση πρόσβαση στα αναγκαία δεδομένα.
 - γ) Να παρέχουν πληροφορίες για την κατάσταση των βεβαιώσεων αυτών στις αρμόδιες αρχές των υπολοίπων κρατών μελών.
3. Οι αρμόδιες αρχές συνεργάζονται με τον οργανισμό προκειμένου να εξασφαλίσουν τη διαλειτουργικότητα των μητρώων. Προς το σκοπό αυτό, η Επιτροπή αποφασίζει σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 30, παράγραφος 2, και με βάση σχέδιο εκπονημένο από τον οργανισμό, τις θεμελιώδεις παραμέτρους των μητρώων που θα τηρούνται, όπως είναι τα προς καταγραφή δεδομένα, το μορφότυπό τους, καθώς και το πρωτόκολλο ανταλλαγής δεδομένων.

4. Οι αρμόδιες αρχές εξασφαλίζουν ότι τα μητρώα που τηρούν στο πλαίσιο της παραγράφου 1 και οι τρόποι εκμετάλλευσης των μητρώων αυτών είναι σύμφωνοι προς την οδηγία 95/46/EK.
5. Ο οργανισμός εξασφαλίζει ότι το σύστημα που εφαρμόζεται βάσει της παραγράφου 2, σημεία α) και β), είναι σύμφωνο προς τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 45/2001.

Κεφάλαιο VII

Εκπαίδευση των μηχανοδηγών

Άρθρο 21 Εκπαίδευση

1. Η διαδικασία που πρέπει να τηρείται για την κτήση της αδείας που προβλέπεται στο άρθρο 12, παράγραφος 1, περιλαμβάνει το εκπαιδευτικό πρόγραμμα που απαιτείται για να εκπληρωθούν οι απαιτήσεις σε ό,τι αφορά τα επαγγελματικά προσόντα που αναφέρονται στο άρθρο 11.

Οι στόχοι της εκπαίδευσης αυτής καθορίζονται στο παράρτημα V. Οι εν λόγω στόχοι μπορούν να συμπληρωθούν:

- α) είτε με τις σχετικές τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας·
 - β) είτε με τα κριτήρια που προτείνει ο οργανισμός βάσει του άρθρου 17 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. .../2004 και αποφασίζει η Επιτροπή σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 30, παράγραφος 2.
2. Η διαδικασία που πρέπει να τηρείται για την κτήση της εναρμονισμένης βεβαίωσης αποφασίζεται από κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση. Οι στόχοι του εκπαιδευτικού προγράμματος καθορίζονται στο άρθρο 11 και ειδικότερα, στα παραρτήματα VI και VII.
 3. Σύμφωνα με το άρθρο [13] της οδηγίας 2004/xxx/EK [για τη σιδηροδρομική ασφάλεια], τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε οι μηχανοδηγοί να έχουν πρόσβαση ισότιμη και χωρίς διακρίσεις στην αναγκαία εκπαίδευση για να εκπληρώσουν τους όρους κτήσης της αδείας και της εναρμονισμένης συμπληρωματικής βεβαίωσης.

Άρθρο 22 Εξετάσεις

Κατά τη διαδικασία που πρέπει να τηρείται για την κτήση της αδείας που προβλέπεται στο άρθρο 12, παράγραφος 1, καθώς και για την κτήση της εναρμονισμένης συμπληρωματικής βεβαίωσης, καθορίζονται οι εξετάσεις και οι εξεταστές που προβλέπονται για τον έλεγχο των απαιτούμενων επαγγελματικών προσόντων. Οι εξετάσεις πραγματοποιούνται από ομάδες απαρτιζόμενες από εξεταστές ικανούς και διαπιστευμένους από την αρμόδια αρχή· οι

εξετάσεις οργανώνονται κατά τρόπο που να εξασφαλίζεται απουσία κάθε σύγκρουσης συμφερόντων.

Η επιλογή των εξεταστών και οι εξεταστές πληρούν κοινοτικά κριτήρια τα οποία προτείνονται από τον οργανισμό και αποφασίζονται από την Επιτροπή σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 30, παράγραφος 2. Ελλείψει κοινοτικών κριτηρίων, οι αρμόδιες αρχές αποφασίζουν εθνικά κριτήρια.

Κεφάλαιο VIII

Αξιολόγηση

Άρθρο 23 Πρότυπα ποιότητας

Οι αρμόδιες αρχές εξασφαλίζουν ότι όλα τα καθήκοντα εκπαίδευσης, αξιολόγησης των ικανοτήτων, επικαιροποίησης των αδειών και των εναρμονισμένων συμπληρωματικών βεβαιώσεων υπόκεινται σε συνεχή έλεγχο στο πλαίσιο ενός συστήματος προτύπων ποιότητας, με σκοπό να εξασφαλίζεται η επίτευξη των στόχων που καθορίζει η παρούσα οδηγία σε ό,τι αφορά τις βασικές απαιτήσεις και τα επαγγελματικά προσόντα.

Άρθρο 24 Ανεξάρτητη αξιολόγηση

1. Πραγματοποιείται ανεξάρτητη αξιολόγηση των διαδικασιών απόκτησης και αξιολόγησης των γνώσεων, της κατανόησης, των ικανοτήτων και της επάρκειας, καθώς και του συστήματος χορήγησης των αδειών και των εναρμονισμένων συμπληρωματικών βεβαιώσεων σε διαστήματα που δεν υπερβαίνουν την πενταετία, σε κάθε κράτος μέλος. Η αξιολόγηση πραγματοποιείται από ειδικούς οι οποίοι δεν ασκούν τις εν λόγω δραστηριότητες.
2. Τα αποτελέσματα των ανεξάρτητων αξιολογήσεων συνοδεύονται από δικαιολογητικά και κοινοποιούνται στις ενδιαφερόμενες αρμόδιες αρχές. Ενδεχομένως, τα κράτη μέλη λαμβάνουν μέτρα προκειμένου να αντιμετωπίζουν τις ελλείψεις που ανέδειξε η ανεξάρτητη αξιολόγηση.

Κεφάλαιο IX

Πιστοποίηση των υπολοίπων συντελεστών

Άρθρο 25

Διατάξεις ισχύουσες για τους υπόλοιπους συντελεστές

Κάθε συντελεστής εξαιρουμένου του μηχανοδηγού, ο οποίος είναι παρών στη μηχανή έλξης ή το τραίνο και συμμετέχει έμμεσα στην οδήγηση μηχανών έλξης και τραίνων, οφείλει να διαθέτει πιστοποιητικό χορηγημένο από την αρμόδια αρχή σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου.

Τα άρθρα 4 έως 24 εφαρμόζονται τηρουμένων των αναλογιών στους προαναφερόμενους συντελεστές εξαιρέσει των κριτηρίων που πρέπει να τηρούνται σε ό,τι αφορά την εκπαίδευση, τις βασικές ικανότητες και τα επαγγελματικά προσόντα.

Τα κριτήρια αυτά καθορίζονται:

- είτε μέσω των σχετικών ΤΠΔ·
- είτε με τα κριτήρια που προτείνει ο οργανισμός βάσει του άρθρου 17 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. .../2004 και αποφασίζει η Επιτροπή σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 30, παράγραφος 2.

Ελλείψει κοινοτικών κανόνων του είδους αυτού, η αρμόδια αρχή αποφασίζει και δημοσιεύει τις ελάχιστες προς τήρηση απαιτήσεις.

Κεφάλαιο X

Έλεγχοι και κυρώσεις

Άρθρο 26

Έλεγχοι από το κράτος μέλος

1. Η αρμόδια αρχή μπορεί να ελέγχει ανά πάσα στιγμή στα τραίνα που κυκλοφορούν στο έδαφος της δικαιοδοσίας της αν το προσωπικό οδήγησης διαθέτει τα έγγραφα που χορηγούνται σύμφωνα με την παρούσα οδηγία.
2. Πέραν του ελέγχου που προβλέπεται στην παράγραφο 1, είναι δυνατό να υποχρεωθούν οι μηχανοδηγοί να αποδείξουν την αρμοδιότητά τους σε περίπτωση σφάλματος που διαπράχτηκε στον τόπο εργασίας. Η απόδειξη αυτή μπορεί ιδίως να συνίσταται στον έλεγχο τήρησης των απαιτήσεων που προβλέπονται στο άρθρο 11, παράγραφοι 3 και 4.

3. Η αρμόδια αρχή μπορεί να προβεί σε διοικητικές έρευνες σχετικά με την τήρηση της παρούσας οδηγίας από τους μηχανοδηγούς, τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, τους διαχειριστές υποδομών, τους αξιολογητές, τα εκπαιδευτικά κέντρα που ασκούν τις δραστηριότητές τους στο έδαφος της δικαιοδοσίας τους.
4. Εάν κάποια αρμόδια αρχή κρίνει ότι μια άδεια που έχει χορηγηθεί από αρμόδια αρχή άλλου κράτους μέλους δεν πληροί τα σχετικά κριτήρια, μπορεί να απευθυνθεί στην αρμόδια αρχή του άλλου κράτους μέλους και να ζητήσει είτε συμπληρωματικό έλεγχο, είτε ανάκληση της αδειάς. Η αρχή η οποία χορήγησε την άδεια δεσμεύεται να εξετάσει το αίτημα εντός προθεσμίας τριών εβδομάδων και να κοινοποιήσει την απόφασή της στην άλλη αρμόδια αρχή.
5. Εάν κάποια αρμόδια αρχή κρίνει ότι μια συμπληρωματική βεβαίωση δεν πληροί τα σχετικά κριτήρια, μπορεί να απευθυνθεί στη σιδηροδρομική επιχείρηση και να ζητήσει είτε συμπληρωματικό έλεγχο, είτε ανάκληση της συμπληρωματικής βεβαίωσης.
6. Εάν κάποιο κράτος μέλος κρίνει ότι μια απόφαση που έλαβε αρμόδια αρχή άλλου κράτους μέλους βάσει της παραγράφου 4 δεν πληροί τα σχετικά κριτήρια, προσφεύγει στην Επιτροπή, η οποία εκδίδει γνώμη εντός προθεσμίας τριών μηνών. Εφόσον χρειαστεί, προτείνονται διορθωτικά μέτρα στο ενδιαφερόμενο κράτος μέλος. Σε περίπτωση διαφωνίας ή διαφοράς, το θέμα τίθεται στην επιτροπή που αναφέρεται στο άρθρο 30, παράγραφος 1 και η Επιτροπή λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 30, παράγραφος 2.

Άρθρο 27 *Κυρώσεις*

Τα κράτη μέλη καθορίζουν το καθεστώς των κυρώσεων που ισχύουν για τις παραβιάσεις των εθνικών διατάξεων που θεσπίζονται κατ'εφαρμογήν της παρούσας οδηγίας, και λαμβάνουν κάθε αναγκαίο μέτρο για να εξασφαλίσουν την εφαρμογή τους. Οι προβλεπόμενες κυρώσεις πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν τις διατάξεις αυτές στην Επιτροπή το αργότερο την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 33, και οιαδήποτε μεταγενέστερη τροποποίησή τους το συντομότερο δυνατό.

Κεφάλαιο XI **Τελικές διατάξεις**

Άρθρο 28 *Παρεκκλίσεις*

Τα κράτη μέλη μπορούν να εξαιρέσουν από τα μέτρα που αποφασίζουν για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας:

- α) το μετρό, τα τραμ και τα υπόλοιπα αστικά σιδηροδρομικά συστήματα·
- β) τα δίκτυα τα οποία είναι διαχωρισμένα από λειτουργική άποψη από το υπόλοιπο σιδηροδρομικό δίκτυο και τα οποία προορίζονται μόνον για την εκμετάλλευση τοπικών, αστικών ή προαστιακών επιβατικών δρομολογίων, καθώς και τις επιχειρήσεις που δρουν μόνον στα δίκτυα αυτά·

- γ) τις ιδιωτικές σιδηροδρομικές υποδομές που χρησιμοποιούνται μόνο από τον ιδιοκτήτή τους για ίδιες μεταφορές εμπορευμάτων.

Άρθρο 29
Τροποποιήσεις των παραρτημάτων

Τα παραρτήματα προσαρμόζονται στην επιστημονική και τεχνική πρόοδο σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 30, παράγραφος 2.

Άρθρο 30
Επιτροπή

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή που έχει συσταθεί βάσει του άρθρου 21 της οδηγίας 96/48/ΕΟΚ.
2. Σε περίπτωση παραπομπής στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζονται τα άρθρα 5 και 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 αυτής.

Η περίοδος που προβλέπεται στο άρθρο 5, παράγραφος 6 της απόφασης 1999/468/ΕΚ είναι διάρκειας τριών μηνών.

3. Η επιτροπή αποφασίζει τον εσωτερικό της κανονισμό.

Άρθρο 31
Έκθεση

Ο οργανισμός αξιολογεί την εξέλιξη της πιστοποίησης των μηχανοδηγών τρένων που πραγματοποιείται σύμφωνα με την παρούσα οδηγία. Υποβάλλει στην Επιτροπή, την 1η Ιανουαρίου 2010 το αργότερο, έκθεση με τις τυχόν βελτιώσεις που πρέπει να επέλθουν στο σύστημα σε ό,τι αφορά τις διαδικασίες χορήγησης των αδειών και των εναρμονισμένων συμπληρωματικών βεβαιώσεων, στη διαπίστευση των εκπαιδευτικών κέντρων και των αξιολογητών, στο σύστημα ποιότητας που εφαρμόζουν οι αρμόδιες αρχές, στην αμοιβαία αναγνώριση των πιστοποιητικών και στην κινητικότητα στην αγορά εργασίας.

Η Επιτροπή λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα με βάση τις συστάσεις αυτές· προτείνει, ενδεχομένως, αλλαγές στην παρούσα οδηγία.

Άρθρο 32
Συνεργασία

Τα κράτη μέλη αλληλοβοηθούνται στην εφαρμογή της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 33
Μεταφορά της οδηγίας στο εθνικό δίκαιο

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που είναι αναγκαίες για να συμμορφωθούν προς την παρούσα οδηγία το

αργότερο [...] ³¹. Κοινοποιούν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των διατάξεων αυτών, καθώς και πίνακα αντιστοιχίας μεταξύ των διατάξεων και της παρούσας οδηγίας.

Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε οι διατάξεις που θεσπίζουν σχετικά να περιέχουν ή να συνοδεύονται κατά την επίσημη δημοσίευσή τους από παραπομπή στην παρούσα οδηγία. Ο τρόπος της παραπομπής αποφασίζεται από τα κράτη μέλη.

2. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή το κείμενο των βασικών διατάξεων εσωτερικού δικαίου που θεσπίζουν στον τομέα που καλύπτει η παρούσα οδηγία. Η Επιτροπή ενημερώνει σχετικά τα υπόλοιπα κράτη μέλη.

Άρθρο 34 *Προοδευτική έναρξη εφαρμογής*

1. Η παρούσα οδηγία τίθεται σε εφαρμογή προοδευτικά, σύμφωνα με τα κάτωθι στάδια:
 - α) Κατά τη διάρκεια του πρώτου σταδίου (2006-2008), τα κράτη μέλη μεταφέρουν στο εσωτερικό τους δίκαιο την παρούσα οδηγία. Αρχίζει η τήρηση των μητρώων που αναφέρονται στο άρθρο 20.
 - β) Κατά τη διάρκεια του δεύτερου σταδίου (2008-2010) πιστοποιείται μια πρώτη ομάδα μηχανοδηγών σύμφωνα με την παρούσα οδηγία· πρόκειται για μηχανοδηγούς που απασχολούνται σε διαμεθοριακά δρομολόγια. Στο τέλος του σταδίου αυτού, η έκθεση που συντάσσει ο οργανισμός κατ' εφαρμογή του άρθρου 31 επιτρέπει να πραγματοποιηθεί ένας πρώτος απολογισμός.
 - γ) Το τρίτο στάδιο (2010-2015) συνίσταται στην πιστοποίηση των υπολοίπων μηχανοδηγών και συντελεστών.
2. Ορίζεται μεταβατική περίοδος από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας έως δύο έτη μετά την απόφαση σχετικά με τις βασικές παραμέτρους των μητρώων που προβλέπεται στο άρθρο 20. Κατά τη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου, τα κράτη μέλη μπορούν να πιστοποιούν τους μηχανοδηγούς σύμφωνα με τις διατάξεις που ίσχυαν πριν την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας για τους μηχανοδηγούς που ασκούσαν το επάγγελμά τους ή είχαν αρχίσει εγκεκριμένο πρόγραμμα διδασκαλίας και εκπαίδευσης ή μαθήματα εκπαίδευσης εγκεκριμένα πριν την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας.
3. Τα κράτη μέλη αντικαθιστούν τα πιστοποιητικά που έχουν χορηγήσει πριν την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας και κατά τη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου που αναφέρθηκε από άδειες και εναρμονισμένες συμπληρωματικές βεβαιώσεις σύμφωνες προς την παρούσα οδηγία πριν το 2015.
4. Κάθε μηχανοδηγός δεόντως πιστοποιημένος σύμφωνα με τις διατάξεις που ίσχυαν πριν την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας μπορεί να συνεχίσει να ασκεί την επαγγελματική του δραστηριότητα έως το 2010, για τα διαμεθοριακά δρομολόγια, και έως το 2015, στις υπόλοιπες περιπτώσεις. Για τα αντίστοιχα πιστοποιητικά δεν

³¹ Εικοσιτέσσερις μήνες από την ημερομηνία έναρξης ισχύος.

υπάρχει κανένα δικαίωμα αμοιβαίας αναγνώρισης με βάση την παρούσα οδηγία, με την επιφύλαξη του γενικού συστήματος αμοιβαίας αναγνώρισης που έχει θεσπιστεί στο πλαίσιο της οδηγίας 92/51, το οποίο εξακολουθεί να ισχύει έως το τέλος της μεταβατικής περιόδου.

5. Κατά τη διάρκεια του δευτέρου σταδίου, ο οργανισμός αξιολογεί τη δυνατότητα χρήσης προγραμματισμένης κάρτας αντί της αδείας και της εναρμονισμένης συμπληρωματικής βεβαίωσης που προβλέπονται στο άρθρο 4. Η εν λόγω προγραμματισμένη κάρτα θα έχει το πλεονέκτημα ότι θα συνδυάζει αυτά τα δύο στοιχεία σε ένα και ότι θα μπορεί να χρησιμοποιείται σε άλλες εφαρμογές είτε στον τομέα της ασφάλειας είτε στον τομέα της διαχείρισης των μηχανοδηγών. Ενδεχομένως, η Επιτροπή αποφασίζει σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 30, παράγραφος 2, και με βάση σχέδιο που θα εκπονήσει ο οργανισμός, την τεχνική και λειτουργική προδιαγραφή μιας τέτοιας προγραμματισμένης κάρτας.

Άρθρο 35

Η παρούσα οδηγία τίθεται σε ισχύ την ... ημέρα από την δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Άρθρο 36

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΚΟΙΝΟΤΙΚΟ ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΑΔΕΙΑΣ ΚΑΙ ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΗΣ ΒΕΒΑΙΩΣΗΣ

1. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΑΔΕΙΑΣ

Τα φυσικά χαρακτηριστικά της αδείας μηχανοδηγού τραίνων είναι σύμφωνα προς τα πρότυπα ISO 7810 και ISO 7816-1.

Οι μέθοδοι ελέγχου των χαρακτηριστικών των αδειών που αποβλέπουν στην εξασφάλιση της συμμόρφωσής τους με τα διεθνή πρότυπα είναι σύμφωνες προς το πρότυπο ISO 10373.

2. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΑΔΕΙΑΣ

Η εμπρόσθια όψη της αδείας περιλαμβάνει:

- α) τη μνεία "άδεια μηχανοδηγού" τυπωμένη με παχείς χαρακτήρες στην ή στις γλώσσες του κράτους μέλους χορήγησης της αδείας·
- β) την αναγραφή του ονόματος του κράτους μέλους χορήγησης της αδείας, η οποία είναι προαιρετική·
- γ) το διακριτικό σήμα του κράτους μέλους που εκδίδει την άδεια σύμφωνα με τον κωδικό ISO 3166 της χώρας, τυπωμένο αρνητικά μέσα σε ένα κυανού παραλληλόγραμμο γύρω από το οποίο υπάρχουν δώδεκα κίτρινα αστέρια·
- δ) τις ειδικές πληροφορίες του χορηγούμενου πιστοποιητικού, με την εξής σειρά αρίθμησης:
 - 1. επώνυμο του κατόχου·
 - 2. όνομα του κατόχου·
 - 3. ημερομηνία και τόπος γέννησης του κατόχου·
 - 4. α. ημερομηνία έκδοσης της αδείας·
 - 4. β. ημερομηνία λήξης της διοικητικής ισχύος της αδείας·
 - 4. γ. αναγραφή της εκδίδουσας αρχής·
 - 5. τον αριθμό του πιστοποιητικού που επιτρέπει την πρόσβαση στα δεδομένα του εθνικού μητρώου·
 - 6. φωτογραφία του κατόχου·
 - 7. υπογραφή του κατόχου·
 - 8. τόπος κατοικίας, διαμονής ή ταχυδρομική διεύθυνση (προαιρετική μνεία)·

ε) τη μνεία "υπόδειγμα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων" στην ή στις γλώσσες του κράτους μέλους που χορηγεί την άδεια και τη μνεία "άδεια μηχανοδηγού" στις υπόλοιπες γλώσσες της Κοινότητας, τυπωμένη σε κίτρινο χρώμα ούτως ώστε να αποτελεί το χρώμα του φόντου της αδείας.

στ) χρώματα αναφοράς:

- κάνουν : Pantone Reflex Blue,
- κίτρινο : Pantone Yellow.

3. ΕΝΑΡΜΟΝΙΣΜΕΝΗ ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΗ ΒΕΒΑΙΩΣΗ

Η εναρμονισμένη συμπληρωματική βεβαίωση περιέχει:

9. Το όνομα και τη διεύθυνση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων για λογαριασμό των οποίων επιτρέπεται να οδηγεί ο μηχανοδηγός·
10. τις κατηγορίες στις οποίες ο κάτοχος έχει δικαίωμα οδήγησης·
11. ο τύπος του τροχαίου υλικού που επιτρέπεται να οδηγεί ο κάτοχος·
12. τις υποδομές στις οποίες επιτρέπεται να οδηγεί ο κάτοχος·
13. τις τυχόν πρόσθετες ή περιοριστικές μνείες.

4. ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΠΟΥ ΑΝΑΓΡΑΦΟΝΤΑΙ ΣΤΑ ΕΘΝΙΚΑ ΜΗΤΡΩΑ

α) δεδομένα σχετικά με την άδεια

14. Δεδομένα σχετικά με τον έλεγχο των απαιτήσεων που προβλέπονται στο άρθρο 8
15. Δεδομένα σχετικά με τον έλεγχο των απαιτήσεων που προβλέπονται στο άρθρο 9
16. Δεδομένα σχετικά με τον έλεγχο των απαιτήσεων που προβλέπονται στο άρθρο 10
17. Δεδομένα σχετικά με τον έλεγχο των απαιτήσεων που προβλέπονται στο άρθρο 11, παράγραφοι 1 και 2
18. Δεδομένα σχετικά με τους περιοδικούς ελέγχους που προβλέπονται στο άρθρο 14

β) δεδομένα σχετικά με την εναρμονισμένη συμπληρωματική βεβαίωση

19. Δεδομένα σχετικά με την σιδηροδρομική επιχείρηση (επιτρεπόμενο τροχαίο υλικό - άρθρο 11 παράγραφος 3, επιτρεπόμενα δρομολόγια, εκπαίδευση συνδεδεμένη με το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας)

20. Δεδομένα σχετικά με τον έλεγχο των απαιτήσεων που προβλέπονται στο άρθρο 11 παράγραφος 4: επιτρεπόμενες υποδομές (παραπομπή στο μητρώο των υποδομών που προβλέπεται στο άρθρο 24 των οδηγιών 96/48/EK και 2001/16/EK)
21. Δεδομένα σχετικά με τους περιοδικούς ελέγχους - άρθρο 14

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Καθήκοντα του μηχανοδηγού

1. Διενέργεια των προδιαγραφόμενων ελέγχων πριν την αναχώρηση, ιδίως όσον αφορά την ικανότητα φόρτωσης και κίνησης του οχήματος.
2. Συμβολή στον έλεγχο της αποτελεσματικότητας των συστημάτων πέδησης.
3. Οδήγηση με ικανό και ασφαλή τρόπο των μηχανών έλξης με τήρηση των σημάτων, καθώς και των επιτρεπόμενων ταχυτήτων και λαμβανομένων υπόψη των προβλεπόμενων ωραρίων.
4. Ενεργοποίηση και έλεγχος της συσκευής νεκρού ανθρώπου, της διάταξης χειριστηρίων κίνησης, καθώς και παρακολούθηση και χειρισμός των οργάνων.
5. Παρατήρηση και εντοπισμός το συντομότερο δυνατό των τεχνικών διαταραχών και των διαταραχών εκμετάλλευσης, καθώς και των ασυνήθων περιστατικών του ταξιδιού και, ενδεχομένως, εξέταση των αμαξοστοιχιών για την ανίχνευση φθοράς και ελαττωμάτων, εξασφάλιση της προστασίας του τραίνου και κλήση εξωτερικής βοήθειας.
6. Επανόρθωση των μικρών διαταραχών και λήψη μέτρων για την εξάλειψη των πιο σύνθετων διαταραχών στις αμαξοστοιχίες.
7. Εξασφάλιση της ακινητοποίησης του τραίνου και στάθμευσή του με πλήρη ασφάλεια.
8. Αναφορά προφορική, γραπτή ή με μηχανογραφημένο σύστημα, της άσκησης της αποστολής του και ιδίως σε περίπτωση ασυνήθων περιστατικών με συγκεκριμένες εκθέσεις.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ **ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ**

1. ΠΡΟΚΡΙΣΗ

- τουλάχιστον 9 έτη παρακολούθησης δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης, ακολουθούμενων από 2 έως 3 έτη εκπαίδευσης σε τεχνικά επαγγέλματα ή σε μαθητεία ή σε εμπορικά επαγγέλματα.
- άλλη δυνατότητα: τουλάχιστον 12 έτη σχολικής εκπαίδευσης.

2. ΕΛΑΧΙΣΤΟ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΕΞΕΤΑΣΗΣ ΠΡΙΝ ΤΗΝ ΠΡΟΣΛΗΨΗ

2.1. Ιατρικές εξετάσεις

- γενική ιατρική εξέταση,
 - εξετάσεις των αισθήσεων (όραση, ακοή, αντίληψη των χρωμάτων),
 - αιματολογική ή ουρολογική ανάλυση για τον εντοπισμό σακχαρώδους διαβήτη και άλλων καταστάσεων που δείχνει η κλινική εξέταση,
 - ECG αναπαύσεως.
- αναζήτηση απαγορευμένων φαρμακευτικών ουσιών.

2.2. Ψυχολογικές εξετάσεις

Σκοπός των ψυχολογικών εξετάσεων είναι να βοηθηθεί η σιδηροδρομική επιχείρηση στην πρόσληψη και στη διαχείριση του προσωπικού το οποίο έχει τις γνωστικές, ψυχοκινητικές, συμπεριφορικές και προσωπικές ικανότητες να εκτελέσει τα καθήκοντά του ακίνδυνα.

Στον καθορισμό του περιεχομένου της ψυχολογικής εξέτασης, ο ψυχολόγος οφείλει να λάβει τουλάχιστον υπόψη τα κάτωθι κριτήρια τα οποία αντιστοιχούν στις απαιτήσεις κάθε λειτουργίας ασφαλείας:

- Γνωστικά: προσοχή και συγκέντρωση, μνήμη, ικανότητα αντίληψης, ειρμός σκέψης, επικοινωνία
- Ψυχοκινητικά: ταχύτητα αντίδρασης, κινησιακός συντονισμός
- Συμπεριφορικά και προσωπικά: συναισθηματικός αυτοέλεγχος, συμπεριφορική αξιοπιστία, αυτονομία, ευσυνειδησία.

Εάν ο ψυχολόγος αγνοήσει ένα από τα ανωτέρω κριτήρια, η αντίστοιχη απόφαση πρέπει να είναι αιτιολογημένη και τεκμηριωμένη.

3. ΠΕΡΙΟΔΙΚΕΣ ΕΞΕΤΑΣΕΙΣ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΛΗΨΗ

Εκτός από τη συχνότητα εξέτασης που προβλέπεται στο άρθρο 14 παράγραφος 1, ο γιατρός εργασίας καθορίζει μεγαλύτερη συχνότητα εξέτασης εφόσον το απαιτεί η κατάσταση υγείας του μέλους του προσωπικού.

3.1. Ελάχιστο περιεχόμενο της περιοδικής ιατρικής εξέτασης μετά την πρόσληψη

Εφόσον ο υπάλληλος πληροί τα απαιτούμενα κριτήρια της εξέτασης που πραγματοποιείται πριν την πρόσληψή του, οι εξειδικευμένες περιοδικές εξετάσεις περιλαμβάνουν τουλάχιστον:

- γενική ιατρική εξέταση,
- εξέταση των αισθήσεων (όραση, ακοή, αντίληψη των χρωμάτων),
- αιματολογική ή ουρολογική εξέταση για τον εντοπισμό σακχαρώδους διαβήτη και άλλων καταστάσεων που έδειξε η κλινική εξέταση,
- διερεύνηση απαγορευμένων φαρμακευτικών ουσιών όταν αυτές ανευρίσκονται από την κλινική εξέταση.

Επίσης, για τους μηχανοδηγούς άνω των 40 ετών, απαιτείται επίσης ECG αναπαύσεως.

3.2. Επικύρωση της σωματικής ικανότητας

Η σωματική ικανότητα ελέγχεται τακτικά και μετά από κάθε ατύχημα εργασίας. Ο ιατρός ή η ιατρική υπηρεσία της επιχείρησης μπορούν να αποφασίσουν τη διενέργεια συμπληρωματικής ιατρικής εξέτασης, ιδίως μετά από αναρρωτική άδεια τριάντα ημερών. Ο εργοδότης μπορεί να ζητήσει από τον γιατρό να ελέγξει τη σωματική ικανότητα του μηχανοδηγού εφόσον υποχρεώθηκε να τον αποσύρει από την υπηρεσία για λόγους ασφαλείας.

Ο μηχανοδηγός, σε καμία στιγμή κατά τη διάρκεια της υπηρεσίας του δεν πρέπει να είναι υπό την επήρεια οιασδήποτε ουσίας ικανής να επηρεάσει τη συγκέντρωσή του, την επαγρύπνησή του ή τη συμπεριφορά του.

4. ΙΑΤΡΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

4.1. Γενικές απαιτήσεις

Το προσωπικό δεν πρέπει να πάσχει από παθήσεις ή να υποβάλλεται σε θεραπευτική αγωγή που μπορούν να προκαλέσουν:

- αιφνίδια απώλεια συνείδησης,
- μείωση της προσοχής ή της συγκέντρωσης,
- αιφνίδια ανικανότητα,
- απώλεια της ισορροπίας ή του συντονισμού,
- σημαντικό περιορισμό κινητικότητας.

4.2. Όραση

Πρέπει να τηρούνται οι κάτωθι απαιτήσεις για την όραση:

- οξύτητα όρασης σε απόσταση, υποβοηθούμενη ή μη: 0,8· ελάχιστη 0,3 για τον πλέον πάσχοντα οφθαλμό.
- μέγιστοι μεγεθυντικοί φακοί: υπερμετρωπία +5 / μυωπία - 8. Επιτρέπονται παρεκκλίσεις σε εξαιρετικές περιπτώσεις και μετά τη γνωμάτευση οφθαλμιάτρου. Ο γιατρός εργασίας λαμβάνει στη συνέχεια την απόφαση.
- όραση κοντινής και ενδιάμεσης απόστασης: επαρκής, υποβοηθούμενη ή μη.
- επιτρέπονται οι φακοί επαφής.
- φυσιολογική αντίληψη των χρωμάτων: χρήση αναγνωρισμένου τεστ, όπως το Ishihara, συμπληρούμενου από άλλο αναγνωρισμένο τεστ εφόσον απαιτείται.
- πεδίο όρασης: πλήρες
- όραση και για τους δύο οφθαλμούς: αποτελεσματική
- διοπτρική όραση: αποτελεσματική
- ευαισθησία στις αντιθέσεις: επαρκής
- έλλειψη σταδιακά επιδεινούμενης ασθένειας των οφθαλμών
- τα οφθαλμικά εμφυτεύματα, οι κερατομές και οι κερατεκτομές επιτρέπονται μόνον εφόσον παρακολουθούνται σε ετήσια βάση ή με περιοδικότητα που έχει επιβάλει ο γιατρός εργασίας.

4.3. Απαιτήσεις για την ακοή

Επαρκής ακοή επιβεβαιωμένη με ακουόγραμμα, ήτοι:

- επαρκής ακοή για τη διενέργεια τηλεφωνικής συνδιάλεξης και για την ικανότητα ακοής των ακουστικών σημάτων συναγερμού και των ραδιοφωνικών σημάτων.

Οι κάτωθι τιμές πρέπει να εκλαμβάνονται ως προσανατολισμοί:

- η έλλειψη ακοής δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 40 dB σε 500 και 1 000 Hz·
- η έλλειψη ακοής δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 45 dB σε 2 000 Hz για το αυτί που έχει την χειρότερη εναέρια αγωγιμότητα του ήχου.

4.4. Εγκυμοσύνη

Σε περίπτωση χαμηλής ανοχής ή παθολογικής κατάστασης, η εγκυμοσύνη θεωρείται προσωρινή αιτία αποκλεισμού για τις μηχανοδηγούς. Ο γιατρός εργασίας (όπως προαναφέρθηκε) οφείλει να εξασφαλίσει ότι εφαρμόζονται οι νομικές διατάξεις προστασίας των εγκύων υπαλλήλων.

4.5. Ειδικά κριτήρια υγείας για τους μηχανοδηγούς

4.5.1. Όραση

- οξύτητα όρασης σε απόσταση, υποβοηθούμενη ή μη, 1,2· τουλάχιστον 0,5 για τον πλέον πάσχοντα οφθαλμό.
- ικανότητα αντίστασης στη θάμβωση.
- οι έγχρωμοι φακοί επαφής και οι φωτοχρωματικοί φακοί δεν επιτρέπονται. Επιτρέπονται οι φακοί με φίλτρο υπεριωδών ακτινών.

4.5.2. Απαιτήσεις για την ακοή και την ομιλία

- Καμία ανωμαλία του προθαλαμικού συστήματος.
- Καμία χρόνια διαταραχή της ομιλίας (λόγω της αναγκαιότητας έντονης και σαφούς ανταλλαγής μηνυμάτων).
- Απαγορεύεται η χρήση ακουστικών συσκευών.

4.5.3. Ανθρωπομετρία

Οι ανθρωπομετρικές διαστάσεις του προσωπικού πρέπει να είναι οι κατάλληλες για τη χρήση του τροχαίου υλικού. Δεν πρέπει να απαιτείται από τους μηχανοδηγούς ή να επιτρέπεται σε αυτούς να θέτουν σε λειτουργία ορισμένους ειδικούς τύπους τροχαίου υλικού εφόσον το ύψος τους, το βάρος τους ή άλλα χαρακτηριστικά μπορούν να δημιουργήσουν κίνδυνο.

5. ΓΛΩΣΣΙΚΗ ΔΟΚΙΜΑΣΙΑ

Το προσωπικό που είναι επιφορτισμένο με τον έλεγχο της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας πρέπει να είναι ικανό να εφαρμόζει τα μηνύματα και τη μεθοδολογία επικοινωνίας που αναφέρονται στις ΤΠΔ "εκμετάλλευσης".

Οι μηχανοδηγοί και το υπόλοιπο προσωπικό των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων που πρέπει να επικοινωνούν με τον διαχειριστή υποδομής σε κρίσιμα θέματα ασφαλείας πρέπει να έχουν γλωσσικές ικανότητες στη γλώσσα που έχει υποδείξει ο αντίστοιχος διαχειριστής υποδομής. Η γλωσσική ικανότητα πρέπει να επιτρέπει τη δραστήρια και αποτελεσματική επικοινωνία σε καταστάσεις ρουτίνας, υποβαθμισμένες και επείγουσες.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑ ΠΡΟΣΟΝΤΑ

Γενικό πρόγραμμα και μέθοδος εκπαίδευσης

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το περιεχόμενο και η οργάνωση των μαθημάτων εκπαίδευσης περιλαμβάνουν:

- εισαγωγή σχετικά με τη σιδηροδρομική επιχείρηση και τη θέση εργασίας, ιδίως τις πρώτες βοήθειες και την υγεία και ασφάλεια στην εργασία·
- τους κανόνες εκμετάλλευσης, τους κανονισμούς ασφαλείας της κυκλοφορίας·
- τη μηχανολογία (σιδηροδρομικές υποδομές και τροχαίο υλικό), με έμφαση στη σηματοδότηση, τα συστήματα πέδησης και τα συστήματα ελέγχου των τρενών, την προετοιμασία των τρενών, τον εντοπισμό ελαττωμάτων και τις επισκευές. Λήψη απόφασης όσον αφορά την ικανότητα λειτουργίας της μηχανής·
- την επικοινωνία· εκπαίδευση στη χρήση μεγαφώνων για την εξυπηρέτηση του κοινού·
- την απόκτηση των ικανοτήτων οδήγησης· με τη συνοδεία έμπειρου μηχανοδηγού, με οδήγηση υπό εποπτεία, σε προσομοιωτή, με οδήγηση χωρίς συνοδεία·
- την απόκτηση γνώσεων για τις διαδρομές και τις τοπικές συνθήκες· η εκπαίδευση αυτή μπορεί να πραγματοποιείται μετά την απόκτηση της ιδιότητας του μηχανοδηγού, όταν ο μηχανοδηγός απασχολείται σε μια συγκεκριμένη ζώνη εξυπηρέτησης·
- τα περιστατικά και τις ασυνήθεις καταστάσεις: εκμάθηση αντιμετώπισης τεταμένων και διενεκτικών καταστάσεων·
- την καταπολέμηση πυρκαγιάς·

Οι αναγκαίες ικανότητες κατανέμονται σε τρία μέρη:

- το "γενικό" μέρος, το οποίο αναλύεται στο παράρτημα V·
- το μέρος που συνδέεται με το τροχαίο υλικό, το οποίο αναλύεται στο παράρτημα VI·
- το μέρος που συνδέεται με τις υποδομές, το οποίο αναλύεται στο παράρτημα VII.

2. ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΗ ΜΕΘΟΔΟΣ

Χρειάζεται ορθή κατανομή μεταξύ της θεωρητικής εκπαίδευσης (διδασκαλία σε αίθουσα και επιδείξεις) και πρακτικής εκπαίδευσης (πείρα εργασίας, οδήγηση με και χωρίς εποπτεία).

Η εκπαίδευση με υπολογιστή είναι αποδεκτή για την ατομική εκμάθηση των κανόνων εκμετάλλευσης, των καταστάσεων σηματοδότησης, κ.λπ. Ωστόσο, λαμβάνεται μέριμνα να χρησιμοποιούνται οι προσομοιωτές τελευταίας γενιάς.

Η χρήση προσομοιωτών μπορεί να αποβεί χρήσιμη στην αποτελεσματική εκπαίδευση των μηχανοδηγών· χρησιμοποιούνται ιδίως για τη μείωση του χρόνου οδήγησης στην υποδομή, την εξάσκηση σε ασυνήθεις καταστάσεις και τη συμπλήρωση της εκπαίδευσης σε νέους τύπους μηχανών έλξης.

Όσον αφορά την απόκτηση γνώσεων για τις διαδρομές, πρέπει να προτιμάται η προσέγγιση που συνίσταται στη συνοδεία του υποψήφιου μηχανοδηγού από άλλο μηχανοδηγό επί ένα ορισμένο αριθμό διαδρομών κατά μήκος του δρομολογίου, ημέρα και νύκτα. Οι καταγραφές των δρομολογίων, όπως αυτές φαίνονται στον θάλαμο οδήγησης, μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως συμπλήρωμα εκπαίδευσης.

3. ΕΞΕΤΑΣΗ

Στο τέλος της εκπαίδευσης προβλέπονται θεωρητικές και πρακτικές εξετάσεις.

Η αξιολόγηση της ικανότητας οδήγησης πραγματοποιείται με δοκιμασίες οδήγησης στο δίκτυο. Οι προσομοιωτές μπορούν να χρησιμοποιούνται ως συμπλήρωμα για τον έλεγχο εφαρμογής των κανόνων εκμετάλλευσης και των επιδόσεων του μηχανοδηγού σε ιδιαίτερα δυσχερείς καταστάσεις.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

ΕΞΕΤΑΣΗ ΤΩΝ ΓΕΝΙΚΩΝ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΩΝ ΓΝΩΣΕΩΝ

Γενικά θέματα

Στο πλαίσιο της γενικής εκπαίδευσης επιδιώκονται οι κάτωθι στόχοι:

- απόκτηση της γνώσης και της πρακτικής των σιδηροδρομικών τεχνικών, καθώς και των κανονισμών που αφορούν την ασφάλεια και την εκμετάλλευση·
- απόκτηση των γνώσεων και της πρακτικής των κινδύνων που συνδέονται με τη σιδηροδρομική εκμετάλλευση και τα διάφορα μέσα που χρησιμοποιούνται για την αντιμετώπισή τους·
- απόκτηση των γνώσεων και της πρακτικής ενός ή περισσότερων τρόπων εκμετάλλευσης·
- απόκτηση των γνώσεων και της πρακτικής ενός ή περισσότερων τύπων τροχαίου υλικού.

Συγκεκριμένα, ο μηχανοδηγός πρέπει να είναι ικανός:

- να εκτιμά τις συγκεκριμένες συνθήκες άσκησης του επαγγέλματος του μηχανοδηγού, το συμφέρον και τις επαγγελματικές και προσωπικές απαιτήσεις (μακρές περίοδοι εργασίας, έλλειψη οικογενειακής εστίας, κ.λπ.),
- να θέτει σε πρακτική εφαρμογή τους κανόνες ασφαλείας του προσωπικού,
- να αναγνωρίζει τους κινητήρες,
- να γνωρίζει και να εφαρμόζει με ακριβή τρόπο μια μέθοδο εργασίας,
- να αναγνωρίζει τα διάφορα έγγραφα αναφοράς και εφαρμογής (βιβλιάριο "διαδικασιών" και βιβλιάριο "γραμμής", όπως αυτά καθορίζονται στη ΤΠΔ "εκμετάλλευσης", εγχειρίδιο οδήγησης, οδηγός επισκευών, κ.λπ.),
- να ακολουθεί στη ζωή του μια υγιεινή συμβατή με το επάγγελμα υπαλλήλου ασφαλείας,
- να γνωρίζει την ύπαρξη των διαδικασιών που ακολουθούνται σε περίπτωση ατυχήματος σε άτομα,
- να διακρίνει τους κινδύνους που συνδέονται με τη σιδηροδρομική εκμετάλλευση εν γένει,
- να γνωρίζει την ύπαρξη των διαφόρων αρχών ασφαλείας στην κυκλοφορία,
- να γνωρίζει τις βάσεις της ηλεκτροτεχνικής.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

ΕΞΕΤΑΣΗ ΤΩΝ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΩΝ ΓΝΩΣΕΩΝ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΟ ΤΡΟΧΑΙΟ ΥΛΙΚΟ

Μετά το πέρας της ειδικής εκπαίδευσης στο τροχαίο υλικό, ο μηχανοδηγός οφείλει να είναι ικανός να φέρει σε πέρας τα εξής καθήκοντα.

1. ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΟΜΕΝΕΣ ΔΟΚΙΜΕΣ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΙ ΠΡΙΝ ΤΗΝ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ

Ο μηχανοδηγός οφείλει να είναι ικανός:

- να συμβουλευεται το δρομολόγιο που πρόκειται να πραγματοποιήσει και τα αντίστοιχα έγγραφα
- να είναι εφοδιασμένος με τα αναγκαία έγγραφα και εξοπλισμούς
- να ελέγχει τις ικανότητες του κινητήρα
- να ελέγχει τις ενδείξεις που αναγράφονται στο ημερολόγιο του τραίνου για τον κινητήρα
- να εξασφαλίζει, πραγματοποιώντας τους προβλεπόμενους ελέγχους και δοκιμές, ότι ο κινητήρας μπορεί να εξασφαλίσει την ρυμούλκηση του τραίνου από άποψη δύναμης έλξης και διατάξεων ασφαλείας
- να εξασφαλίσει τις ενδεχομένως προβλεπόμενες συνήθειες εργασίες προληπτικής συντήρησης

2. ΓΝΩΣΗ ΤΟΥ ΤΡΟΧΑΙΟΥ ΥΛΙΚΟΥ

Για να οδηγεί μια μηχανή έλξης, ο μηχανοδηγός οφείλει να γνωρίζει όλα τα όργανα χειρισμού και τους δείκτες που έχει στη διάθεσή του, ιδίως εκείνα που αφορούν:

- την έλξη
- την πέδηση
- τις διατάξεις που σχετίζονται με την ασφάλεια της κυκλοφορίας.

Για να μπορεί να αναγνωρίζει και να εντοπίζει κάποια ανωμαλία στο τροχαίο υλικό, να την επισημαίνει και να καθορίζει τις συνθήκες επανεκκίνησης και, σε ορισμένες περιπτώσεις, να παρεμβαίνει, οφείλει να γνωρίζει³² ιδίως:

³²

Ιδίως :

- τις μηχανικές δομές
- τα όργανα πέδησης
- τα όργανα ανάρτισης και ζεύξης
- τα όργανα κύλισης
- τον εξοπλισμό ασφαλείας

- τα συστατικά στοιχεία του τροχαίου υλικού, τον ρόλο τους και τις ιδιαίτερες διατάξεις του ρυμουλκούμενου υλικού, ιδίως το σύστημα ακινητοποίησης του τραίνου με εξαερισμό του σωλήνα πέδησης.
- τη διάταξη επισήμανσης, εντός και εκτός του υλικού, ιδίως τα σύμβολα που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων.
- τα ιδιαίτερα στοιχεία των μηχανών έλξης³³.

3. ΔΟΚΙΜΕΣ ΠΕΔΗΣΗΣ ΣΤΟ ΤΡΑΙΝΟ

Ο μηχανοδηγός οφείλει να είναι ικανός:

- να ελέγχει την ισχύ πέδησης του τραίνου πριν την αναχώρηση του τραίνου στα έγγραφα των αμαξοστοιχιών όπου προσδιορίζεται η προδιαγραφόμενη ισχύς πέδησης για την γραμμή
- να ελέγχει την λειτουργία πέδησης της μηχανής έλξης πριν την εκκίνηση, κατά την έναρξη λειτουργίας και εν κινήσει.

4. ΤΥΠΟΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΡΙΑΚΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΤΟΥ ΤΡΑΙΝΟΥ ΣΥΝΑΡΤΗΣΕΙ ΤΩΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΤΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ

Ο μηχανοδηγός οφείλει να είναι ικανός:

- να λαμβάνει γνώση των πληροφοριών που του μεταδίδονται πριν την αναχώρηση·
- να καθορίζει τον τύπο κίνησης και την οριακή ταχύτητα του τραίνου συναρτήσει των μεταβλητών στοιχείων όπως, παραδείγματος χάρη, οι περιορισμοί ταχύτητας ή ενδεχόμενες μεταβολές της σηματοδότησης.

5. ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΗΣ ΟΔΗΓΗΣΗΣ ΤΟΥ ΤΡΑΙΝΟΥ ΚΑΤΑ ΤΡΟΠΟ ΠΟΥ ΝΑ ΜΗΝ ΦΘΕΙΡΟΝΤΑΙ ΟΙ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΤΟ ΥΛΙΚΟ

Ο μηχανοδηγός οφείλει να είναι ικανός:

- να χρησιμοποιεί το σύνολο των διατάξεων χειρισμού και ελέγχου που έχει στη διάθεσή του, σύμφωνα με τους ισχύοντες κανόνες.
- να θέτει σε εκκίνηση το τρένο σεβόμενος τους περιορισμούς πρόσφυσης και ισχύος.
- να γνωρίζει ανά πάσα στιγμή τη θέση του επί της γραμμής από την οποία διέρχεται.
- να χρησιμοποιεί την πέδη για τις επιβραδύνσεις και τις στάσεις, σεβόμενος το τροχαίο υλικό και τις εγκαταστάσεις.

³³ Ιδίως :

- τις ηλεκτρικές διατάξεις συλλογής και τα κυκλώματα υψηλής τάσης
- τις δεξαμενές καυσίμου, τις διατάξεις τροφοδοσίας σε καύσιμο, τις διατάξεις εξάτμισης
- την αλυσίδα έλξης, τους κινητήρες και τις μεταδόσεις κίνησης
- τα μέσα επικοινωνίας (ραδιοεπικοινωνία εδάφους τραίνου, κ.λπ.)

6. ΑΝΩΜΑΛΙΕΣ

Ο μηχανοδηγός οφείλει να είναι ικανός:

- να είναι προσεκτικός στα ασυνήθη περιστατικά που αφορούν την οδήγηση του τραίνου
- να αναγνωρίζει τους δείκτες ανωμαλιών, να διακρίνει τις διαφορές μεταξύ τους και να αντιδρά σύμφωνα με την αντίστοιχη σημασία τους, προτιμώντας, σε κάθε περίπτωση την ασφάλεια της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας και των προσώπων
- να γνωρίζει τα διαθέσιμα μέσα προστασίας και επικοινωνίας
- να επιθεωρεί το τραίνο για να ανιχνεύει τυχόν ελάσσονος σημασίας ανωμαλίες
- να αποπειράται την επανόρθωση των ανωμαλιών αυτών.

7. ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ ΚΑΙ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ, ΠΥΡΚΑΓΙΕΣ ΚΑΙ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΠΡΟΣΩΠΩΝ

Ο μηχανοδηγός οφείλει να είναι ικανός:

- να λαμβάνει τα μέτρα προστασίας και συναγερμού σε περίπτωση ατυχήματος προσώπου επιβαίνοντος στο τραίνο
- να προσδιορίζει εάν το τραίνο μεταφέρει επικίνδυνες ύλες και να τις αναγνωρίζει με βάση τα έγγραφα του τραίνου και τους πίνακες των αμαξοστοιχιών.

8. ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΕΠΑΝΕΚΚΙΝΗΣΗΣ ΜΕΤΑ ΑΠΟ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΟ ΣΤΟ ΥΛΙΚΟ

Μετά από ένα περιστατικό, ο μηχανοδηγός οφείλει να είναι ικανός:

- να αποφασίζει εάν το υλικό μπορεί να συνεχίσει να κυκλοφορεί και υπό ποιές συνθήκες
- να αναφέρει αμέσως όταν αυτό είναι δυνατό τις συνθήκες αυτές στον διαχειριστή της υποδομής.

9. ΑΚΙΝΗΤΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΤΡΑΙΝΟΥ

Ο μηχανοδηγός οφείλει να είναι ικανός να λαμβάνει μέτρα ούτως ώστε το τραίνο να μην τίθεται άκαιρα σε κίνηση, ακόμη και υπό τις πλέον δυσμενείς συνθήκες.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VII

ΕΞΕΤΑΣΗ ΤΩΝ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΩΝ ΓΝΩΣΕΩΝ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ

Θέματα σχετικά με τις υποδομές

1. ΔΟΚΙΜΕΣ ΠΕΔΗΣΗΣ ΣΤΟ ΤΡΑΙΝΟ

Ο μηχανοδηγός οφείλει να είναι ικανός να ελέγχει την ισχύ πέδησης του τραίνου πριν την αναχώρηση του τραίνου μέσω των εγγράφων των αμαξοστοιχιών όπου ορίζεται η προδιαγραφόμενη ισχύς πέδησης στη γραμμή.

2. ΤΥΠΟΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΡΙΟ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΣΥΝΑΡΤΗΣΕΙ ΤΩΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΤΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ:

Ο μηχανοδηγός οφείλει να είναι ικανός:

- να λαμβάνει γνώση των πληροφοριών που του μεταδίδονται πριν την αναχώρηση, όπως, παραδείγματος χάρη, τα όρια ταχύτητας ή τις ενδεχόμενες μεταβολές της σηματοδότησης·
- να προσδιορίζει τον τύπο κίνησης και τα όρια ταχύτητας τού τραίνου του συναρτήσει των χαρακτηριστικών της γραμμής.

3. ΓΝΩΣΗ ΤΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ

Ο μηχανοδηγός οφείλει να είναι ικανός να προβλέπει και να αντιδρά με κατάλληλο τρόπο σε ό,τι αφορά την ασφάλεια και τις επιδόσεις. Κατά συνέπεια, οφείλει να έχει καλή γνώση των γραμμών και των σιδηροδρομικών εγκαταστάσεων από τις οποίες διέρχεται, καθώς ενδεχομένως και τα εναλλακτικά δρομολόγια που έχουν συμφωνηθεί.

Τα κάτωθι στοιχεία είναι σημαντικά:

- οι συνθήκες εκμετάλλευσης (αλλαγές σιδηροτροχιών, κυκλοφορία προς μία μόνο κατεύθυνση, κ.λπ.)
- η αναγνώριση των γραμμών που μπορούν να χρησιμοποιηθούν για έναν δεδομένο τύπο κυκλοφορίας
- το καθεστώς εκμετάλλευσης
- ο τύπος του συστήματος αποκλεισμού και τους σχετικούς κανονισμούς
- η ονομασία, η θέση και η εξ αποστάσεως αναγνώριση των σιδηροδρομικών σταθμών και των θέσεων εκμετάλλευσης για την προσαρμογή της οδήγησης
- η σηματοδότηση μετάβασης από το ένα σύστημα εκμετάλλευσης ή τροφοδοσίας σε ενέργεια στο άλλο
- οι οριακές τιμές για τις διάφορες κατηγορίες τραίνων που οδηγεί ο υπάλληλος

- τα τοπογραφικά στοιχεία
- οι ιδιαίτερες συνθήκες πέδησης, όπως εκείνες σε ιδιαίτερα επικλινείς γραμμές
- οι ιδιαιτερότητες εκμετάλλευσης: ιδιαίτερα σήματα ή πινακίδες, συνθήκες αναχώρησης κ.λπ.

4. ΡΥΘΜΙΣΗ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Ο μηχανοδηγός οφείλει να είναι ικανός:

- να θέτει το τραίνο σε κίνηση μόνον εφόσον πληρούνται οι ρυθμιστικοί όροι (ωράριο, εντολή ή σήμα αναχώρησης, λειτουργία των σημάτων ενδεχομένως, κ.λπ.)
- να παρατηρεί τη σηματοδότηση (πλευρική ή μέσα στον θάλαμο οδήγησης), να αποκωδικοποιεί χωρίς δισταγμό ή σφάλμα και να προβαίνει στις προδιαγραφόμενες ενέργειες
- να κυκλοφορεί με πλήρη ασφάλεια σύμφωνα με τους ιδιαίτερους τρόπους εκμετάλλευσης: ιδιαίτερος τρόπος κίνησης κατόπιν εντολής, προσωρινοί περιορισμοί της ταχύτητας, κυκλοφορία σε αντίθετη κατεύθυνση από την κανονική, άδεια παραβίασης κλειστών σημάτων, ελιγμοί, εξελίξεις, κυκλοφορία σε εργοταξιακή γραμμή, κ.λπ.
- να σέβεται τις στάσεις που προβλέπονται από το ωράριο ή κατόπιν εντολής, και να φέρει ενδεχομένως σε πέρας εργασίες συνδεόμενες με την εξυπηρέτηση των επιβατών κατά τη διάρκεια των στάσεων αυτών, ιδίως το άνοιγμα και το κλείσιμο των θυρών.

5. ΟΔΗΓΗΣΗ ΤΟΥ ΤΡΑΙΝΟΥ

Ο μηχανοδηγός οφείλει να είναι ικανός:

- να γνωρίζει ανά πάσα στιγμή τη θέση του επί της γραμμής από την οποία διέρχεται
- να χρησιμοποιεί την πέδηση για τις επιβραδύνσεις και τις στάσεις, σεβόμενος το τροχαίο υλικό και τις εγκαταστάσεις
- να ρυθμίζει την κίνηση του συρμού σύμφωνα με το ωράριο και τις τυχόν οδηγίες εξοικονόμησης ενέργειας, λαμβάνοντας υπόψη τα χαρακτηριστικά της μηχανής έλξης, του τραίνου, της γραμμής και του περιβάλλοντος.

6. ΑΝΩΜΑΛΙΕΣ

Ο μηχανοδηγός οφείλει να είναι ικανός:

- να είναι προσεκτικός, εφόσον το επιτρέπει η οδήγηση του τραίνου, στα ασυνήθη περιστατικά που αφορούν την υποδομή και το περιβάλλον: σήματα, σιδηροτροχιές, τροφοδοσία σε ενέργεια, διέλευση από ανισόπεδες διαβάσεις, περίγυρος της σιδηροτροχιάς, άλλη κυκλοφορία

- να είναι προσεκτικός στα ασυνήθη περιστατικά που αφορούν την οδήγηση του τραίνου
- να γνωρίζει τη συγκεκριμένη απόσταση για την αποφυγή εμποδίων
- να ειδοποιεί, το συντομότερο δυνατό, τον διαχειριστή της υποδομής για τον τόπο και την φύση των ανωμαλιών που διαπίστωσε εξασφαλίζοντας ότι έγινε πλήρως αντιληπτός από τον συνομιλητή του
- να εξασφαλίζει ή να λαμβάνει μέτρα ώστε να εξασφαλίζει την ασφάλεια της κυκλοφορίας και των προσώπων, κάθε φορά που αυτό είναι αναγκαίο.

7. ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ ΚΑΙ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ, ΠΥΡΚΑΓΙΕΣ ΚΑΙ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΠΡΟΣΩΠΩΝ

Ο μηχανοδηγός οφείλει να είναι ικανός:

- να λαμβάνει τα μέτρα προστασίας και συναγερμού σε περίπτωση ατυχήματος προσώπου
- να προσδιορίζει το σημείο στάσης του τραίνου σε περίπτωση πυρκαγιάς και να διευκολύνει ενδεχομένως την εκκένωση των επιβατών
- να δίνει, μόλις αυτό είναι δυνατόν, τις πληροφορίες σχετικά με την πυρκαγιά εφόσον δεν μπορεί ο ίδιος να την αντιμετωπίσει
- μετά από περιστατικό να αποφασίζει εάν το υλικό μπορεί να συνεχίσει να κυκλοφορεί και υπό ποιες συνθήκες
- να αναφέρει μόλις αυτό είναι δυνατό τις συγκεκριμένες συνθήκες στον διαχειριστή υποδομής.

ΔΕΛΤΙΟ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΤΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ ΣΤΙΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΚΑΙ, ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΑ, ΣΤΙΣ ΜΙΚΡΟΜΕΣΑΙΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ (ΜΜΕ)

ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

Οδηγία σχετικά με την πιστοποίηση του προσωπικού οδήγησης μηχανών έλξης και συρμών στο σιδηροδρομικό δίκτυο της Κοινότητας.

ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΤΟΥ ΕΓΓΡΑΦΟΥ

Η ΠΡΟΤΑΣΗ

- 1. Δεδομένης της αρχής της επικουρικότητας, γιατί είναι αναγκαίο ένα κοινοτικό νομοθέτημα στον δεδομένο τομέα και ποιοι οι κύριοι στόχοι του;*

Η προτεινόμενη οδηγία αποβλέπει στη θέσπιση ενός κοινού ρυθμιστικού πλαισίου σε ό,τι αφορά την πιστοποίηση του προσωπικού μηχανών έλξης και συρμών που εξασφαλίζει τη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων. Η οδηγία θα επιτρέψει να διευκολυνθεί η διαλειτουργικότητα των προσωπικών οδήγησης με σκοπό να αυξηθεί η διεθνής σιδηροδρομική κυκλοφορία, να διατηρηθεί ή ακόμη και να βελτιωθεί το επίπεδο ασφαλείας και προς τον σκοπό αυτό να βελτιωθεί το ποιοτικό επίπεδο των προσόντων του προσωπικού οδήγησης, με τη διασφάλιση και τον έλεγχο των επιπέδων επάρκειας για τα χρησιμοποιούμενα ευρωπαϊκά δίκτυα, να βελτιωθεί η αποτελεσματικότητα των μεθόδων διαχείρισης των μηχανοδηγών που κυκλοφορούν στα διαλειτουργικά δίκτυα για τις σιδηροδρομικές εταιρείες και να μειωθεί ο κίνδυνος του κοινωνικού ντάμπινγκ.

ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΙΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ

- 2. Ποιον αφορά η πρόταση;*

- Ποιους κλάδους επιχειρήσεων

Η παρούσα πρόταση αφορά κυρίως τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών· αφορά επίσης τους διαχειριστές υποδομών αλλά σε μικρότερο βαθμό. Όπως φαίνεται και στο κεφάλαιο 7 της αιτιολογικής έκθεσης, οι συνολικές οικονομικές επιπτώσεις της πρότασης είναι ευνοϊκές από άποψη κόστους και πλεονεκτημάτων. Φυσιολογικά δεν θα δημιουργήσει πρόσθετα δημοσιονομικά βάρη για τις περισσότερες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Αντίθετα, με τη θέσπιση ενός κοινού πλαισίου για την πιστοποίηση του προσωπικού, η πρόταση θα βελτιώσει τη διαφάνεια της διαδικασίας πιστοποίησης, η οποία σήμερα αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της εσωτερικής διαχείρισης προσωπικού, με σκοπό να αυξηθεί η διαλειτουργικότητα του προσωπικού και να διευκολυνθεί η διαδικασία πιστοποίησης των ιδίων των επιχειρήσεων.

- Ποιο μέγεθος επιχειρήσεων (μερίδιο των μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων);

Σήμερα κυριαρχούν στον τομέα οι εγκατεστημένες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, χάρις όμως στο άνοιγμα της αγοράς σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, εμφανίζονται όλο και περισσότερες μικρομεσαίες επιχειρήσεις. Η πρόταση μπορεί να διευκολύνει την είσοδο εκείνων των επιχειρήσεων στην αγορά που μπορούν να εκτελούν διαμεθοριακά δρομολόγια χωρίς διακοπή στα σύνορα και, κατά συνέπεια, που μπορούν να ανταγωνισθούν τις επιχειρήσεις οδικών μεταφορών.

- *Υπάρχουν στην Κοινότητα συγκεκριμένες γεωγραφικές περιοχές όπου είναι εγκατεστημένες οι επιχειρήσεις αυτές;*

Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις υπάρχουν σε όλα τα κράτη μέλη.

3. *Ποια μέτρα πρέπει να λάβουν οι επιχειρήσεις για να συμμορφωθούν προς την πρόταση;*

Η άμεση επίπτωση της πρότασης, όταν αυτή μεταφερθεί στο εθνικό δίκαιο των κρατών μελών, θα είναι η μεταφορά μέρους των καθηκόντων εκπαίδευσης/πιστοποίησης του προσωπικού στις αρμόδιες αρχές και στα διαπιστευμένα εκπαιδευτικά κέντρα. Ενδεχομένως, οι επιχειρήσεις θα πρέπει να λάβουν διαπίστευση από την αρμόδια αρχή για τους γιατρούς εργασίας, τους εκπαιδευτές και τους εξεταστές τους. Οφείλουν να συνεργάζονται με την αρμόδια αρχή για την τήρηση των μητρώων. Η μεταφορά αυτή είναι ευνοϊκή για τις επιχειρήσεις διότι θα τις επιτρέπει να επικεντρώνονται περισσότερο στις εμπορικές τους δραστηριότητες.

4. *Ποια οικονομικά αποτελέσματα μπορεί να έχει η πρόταση;*

Το κεφάλαιο 7 της οικονομικής έκθεσης αναλύει λεπτομερώς τις οικονομικές επιπτώσεις της παρούσας οδηγίας από άποψη συνολικού κόστους και πλεονεκτημάτων.

- *Στην απασχόληση;*

Η ανασυγκρότηση του τομέα θα οδηγήσει σε αυξημένο εσωτερικό ανταγωνισμό και σε ποιο αποδοτικές λύσεις μεταφοράς, ικανές να επιφέρουν μείωση του αριθμού θέσεων εργασίας. Χάρις στη μεγαλύτερη ανταγωνιστικότητα, οι σιδηρόδρομοι θα μπορέσουν ωστόσο να αυξήσουν το μερίδιό τους στην αγορά σε βάρος άλλων τρόπων μεταφοράς και να αναπτυχθούν με ουσιαστικό τρόπο, πράγμα που θα οδηγήσει σε αύξηση του αριθμού σταθερών και ελκυστικών θέσεων εργασίας στον σιδηροδρομικό τομέα. Η παρούσα πρόταση θα καταστήσει εμφανέστερο το βυθισμένο κομμάτι του παγόβουνου και θα αναδείξει το επάγγελμα του μηχανοδηγού. Θα οδηγήσει σε μεγαλύτερη ευελιξία της αγοράς εργασίας και, κατά συνέπεια, θα μειώσει το συνολικό κόστος που συνοδεύει τη μετατροπή των επιχειρήσεων.

- *Στις επενδύσεις και στη δημιουργία νέων επιχειρήσεων;*

Ένα πιο ανταγωνιστικό σιδηροδρομικό σύστημα, το οποίο θα καλύπτει όλη την κοινοτική αγορά αντί να περιορίζεται κυρίως στις εθνικές αγορές, θα προσφέρει νέες εμπορικές διεξόδους και θα τονώσει τις επενδύσεις. Η πρόταση θα διευκολύνει τη δημιουργία νέων επιχειρήσεων χάρις στη μείωση της αβεβαιότητας δικαίου και στους μηχανισμούς διαπίστευσης των εκπαιδευτικών κέντρων και των εξεταστών.

- *Στην ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων;*

Εξαιτίας της πρότασης θα μειωθεί το κόστος εκπαίδευσης/πιστοποίησης των μηχανοδηγών που απασχολούνται σε διαμεθοριακά δρομολόγια· θα βελτιωθούν τα έσοδα των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και επομένως θα αυξηθεί η ικανότητά τους να κατακτήσουν μερίδια της αγοράς έναντι των επιχειρήσεων οδικών μεταφορών. Η καλύτερη πρόσβαση στα εκπαιδευτικά κέντρα και η μεγαλύτερη κινητικότητα των μηχανοδηγών μπορούν να ωφελήσουν ιδιαίτερα τις μικρομεσαίες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.

Επιπλέον, η ακόμη πιο συστηματική αντιμετώπιση των κινδύνων αποτελεί καίριο παράγοντα σε έναν τομέα όπου τα ατυχήματα μπορούν να έχουν καταστροφικές συνέπειες για την ανθρώπινη ζωή και τη δραστηριότητα των επιχειρήσεων.

5. *Περιέχει η πρόταση μέτρα με σκοπό να ληφθεί υπόψη η ειδική κατάσταση των μικρομεσαίων επιχειρήσεων (μειωμένες ή διαφορετικές απαιτήσεις, κ.λπ.);*

Κατ'εφαρμογήν της αρχής της επικουρικότητας, τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίσουν ποια καθήκοντα θα αναθέσουν στην αρμόδια αρχή και ποια καθήκοντα θα εκχωρήσουν στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Μπορούν λοιπόν να θέσουν σε εφαρμογή μέτρα με σκοπό να ληφθεί υπόψη η ειδική κατάσταση των μικρομεσαίων επιχειρήσεων.

ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΙΣ

6. *Κατάλογος των οργανισμών που γνωμοδότησαν επί της πρότασης και έκθεση των ουσιαστικών στοιχείων της τοποθέτησής τους.*

Πριν την εκπόνηση της πρότασης πραγματοποιήθηκε μελέτη, όπως αναφέρθηκε και στην αιτιολογική έκθεση.

Η Επιτροπή διεξήγαγε διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη με βάση έγγραφο διαβούλευσης, το οποίο δημοσίευσε στην ιστοθέση της Europa στις 2 Ιουλίου 2003. Το έγγραφο αυτό παρουσιάστηκε στην ακρόαση που διοργάνωσε η Επιτροπή στις 16 Ιουλίου 2003, σε όλους τους εκπροσώπους του τομέα: διαχειριστές υποδομών, σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, κοινωνικοί εταίροι, εταιρείες παροχής υπηρεσιών.

Το έγγραφο προκάλεσε αξιοσημείωτο ενδιαφέρον: στην ιστοθέση Europa μεταξύ 15 Αυγούστου και 30 Οκτωβρίου 2003³⁴ εστάλησαν τριάντα περίπου επίσημες απαντήσεις, οι οποίες και δημοσιεύτηκαν. Η αρχή μιας νομοθετικής πρότασης με σκοπό να αποφασιστούν κοινοτικοί κανόνες για την πιστοποίηση των μηχανοδηγών τρένων έγινε ευνοϊκά δεκτή. Ωστόσο, υπογραμμίστηκε ότι είναι σημαντικό να αξιολογηθούν οι οικονομικές επιπτώσεις μιας τέτοιας πρότασης. Ταυτόχρονα, πολυάριθμα σχόλια είχαν ως αντικείμενο την αναλυτική περιγραφή των προτεινόμενων μηχανισμών και τις ελάχιστες απαιτήσεις που πρέπει να ελέγχονται, από τα οποία εμπνεύστηκε ευρέως η Επιτροπή.

Η Επιτροπή συζήτησε επίσης τις βασικές αρχές της πρότασης αυτής με τους εμπειρογνώμονες ασφαλείας: εκπροσώπους των αρχών ασφαλείας, των Υπουργείων, των διαχειριστών υποδομών, και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, της Διεθνούς Ένωσης Σιδηροδρόμων (UIC) και της International Liaison Group of Government Railway Inspectorates (ILGRI). Η Επιτροπή παρουσίασε τα καίρια στοιχεία της πρότασης στη ρυθμιστική επιτροπή που έχει θεσπιστεί με βάση το άρθρο 21 των οδηγιών 96/48/EK και

³⁴ Βλ. τις αντιδράσεις που δημοσιεύθηκαν στο EUROPA (Διεύθυνση στο Διαδίκτυο : http://europa.eu.int/comm/transport/rail/package2003/reaction_en.htm)

2001/16/EK για τη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος, καθώς και σε άλλα όργανα.

Πιο πρόσφατα, η Ευρωπαϊκή Κοινότητα Σιδηροδρόμων (CER) και η Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Εργαζομένων στις Ευρωπαϊκές Μεταφορές (ETF) ήλθαν σε συμφωνία για την ευρωπαϊκή άδεια μηχανοδηγού που εκτελεί διαμεθοριακό διαλειτουργικό δρομολόγιο. Η Επιτροπή εμπνεύστηκε σε μεγάλο βαθμό από τη συμφωνία αυτή, όπως εξηγήθηκε στο κεφάλαιο 2 της αιτιολογικής έκθεσης.