

5.3. *Artigo 6º*

5.3.1. O Comité, embora concorde com a Comissão quanto à preocupação de simplificar, tem dúvidas sobre o princípio de diferenciação dos veículos e sobre:

— se uma diferenciação mais fina não teria possibilitado uma maior aproximação à imputação real dos

custos de utilização das infra-estruturas e dos custos externos;

— se a aplicação do aumento linear de 10 % da taxa, dos veículos não EURO para os veículos EURO I e destes para os veículos EURO II tem outra justificação além da simplicidade.

Bruxelas, 23 de Abril de 1997.

O Presidente

do Comité Económico e Social

Tom JENKINS

Parecer do Comité Económico e Social sobre o «Livro Branco: Uma estratégia para a revitalização dos caminhos-de-ferro europeus»

(97/C 206/06)

Em 2 de Agosto de 1996, a Comissão decidiu, nos termos do artigo 198º do Tratado que instituiu a Comunidade Europeia, consultar o Comité Económico e Social sobre o «Livro Branco: Uma estratégia para a revitalização dos caminhos-de-ferro europeus».

A Secção de Transportes e Comunicações, encarregada de preparar os correspondentes trabalhos, emitiu parecer em 9 de Abril de 1997. Foi relator C.-B. von der Decken.

Na 345ª reunião plenária (sessão de 23 de Abril de 1997), o Comité adoptou o seguinte parecer por 115 votos contra 4, com 6 abstenções.

1. O documento da Comissão

A Comissão vê no Livro Branco em apreço um novo instrumento político destinado a combater o congestionamento, conter a poluição e promover uma melhor integração de todo o sistema europeu de transportes. O principal objectivo da Comissão ao publicar este documento é, todavia, deter o declínio do transporte ferroviário de mercadorias e passageiros. Propõe, para tanto, uma nova estratégia que implica a transformação radical das actuais estruturas organizativas e visa a criação de um novo tipo de caminho-de-ferro explorado por empresas que dêem prioridade à satisfação das necessidades dos utentes. O documento propõe, em especial, a criação de um certo número de «freeways» (corredores) ferroviários destinados ao transporte de mercadorias e abertos a todos os operadores. Com as suas propostas, a Comissão pretende, simultaneamente, incentivar a utilização do caminho-de-ferro como alternativa ou complemento seguro, compatível com o ambiente e rentável ao transporte rodoviário.

Ao elaborar o Livro Branco, a Comissão inspirou-se nas ideias avançadas por um grupo consultivo designado pessoalmente pelo comissário Kinnock e formado por gestores de empresas ferroviárias, sindicalistas, entidades exploradoras e utilizadoras da infra-estrutura ferroviária, cujo relatório «O futuro do transporte ferroviário na Europa» foi publicado em Junho de 1996.

No quadro da nova estratégia, propõe-se, numa primeira fase, um plano em quatro etapas para a revitalização dos caminhos-de-ferro da União:

1.1. *Divisão clara da responsabilidade financeira entre o Estado e as empresas ferroviárias*

— Periodicamente, a partir de 1997, a Comissão informará sobre os progressos realizados pelos Estados-Membros em matéria de saneamento de passivos e melhoramento da gestão financeira.

— No respeitante às dívidas acumuladas desde 1993 e às perdas actuais, a Comissão só autorizará os

auxílios estatais conformes ao Tratado. Estabelecerá, até 1998, regras e orientações específicas.

1.2. *Introdução das forças de mercado no sector dos caminhos-de-ferro*

Esta medida é um elemento fundamental da estratégia proposta para a revitalização dos caminhos-de-ferro. O Livro Branco propõe:

- a alteração tão rápida quanto possível da actual legislação comunitária (Directiva 91/440/CEE) ⁽¹⁾, de modo a alargar os direitos de acesso à infra-estrutura ferroviária aos serviços de mercadorias e ao transporte internacional de passageiros, como proposto em Julho de 1995 ⁽²⁾;
- a alteração da actual legislação comunitária no sentido de uma maior separação entre a gestão da infra-estrutura e a actividade de transporte, que deverão formar duas unidades empresariais distintas, com gestão e contabilidades separadas;
- a criação de um determinado número de corredores ferroviários («freeways») transeuropeus para o transporte de mercadorias; os Estados-Membros localizados ao longo de um determinado trajecto assegurarão, de comum acordo, livre acesso à infra-estrutura a todos os serviços de transporte ferroviário de mercadorias;
- criação de balcões únicos («one-stop shops») para tratar com a máxima rapidez possível os pedidos de concessão de faixas de horários ferroviários.

1.3. *Garantir a prestação de serviços públicos de interesse geral através da celebração de contratos de serviços públicos*

Neste contexto, a Comissão propõe dois melhoramentos fundamentais:

- a) passagem de um sistema misto de obrigações impostas pelo Estado e de contratos de serviços públicos à aplicação de contratos negociados entre o Estado e a entidade exploradora para todos os tipos de serviços públicos, incluindo o urbano, o suburbano e o regional;
- b) introdução das forças de mercado a nível da exploração dos serviços, o que beneficiaria tanto o transporte interno de passageiros como o transporte internacional de passageiros ou de mercadorias.

⁽¹⁾ JO nº L 237 de 24. 8. 1991, p. 25; JO nº C 225 de 10. 9. 1990, p. 27.

⁽²⁾ Comunicação da Comissão sobre o desenvolvimento dos caminhos-de-ferro comunitários (doc. COM (95) 337 final); JO nº C 225 de 10. 9. 1990, p. 27.

1.4. *Integração dos sistemas ferroviários nacionais*

A Comissão está já a trabalhar numa política ambiciosa de interligação das infra-estruturas nacionais de transporte em redes transeuropeias, bem como na criação de um quadro comum para a coordenação das actividades de investigação dos diferentes Estados-Membros, até aqui separadas, através do programa de I&D «Comboios e sistemas ferroviários do futuro», financiado pela Comunidade. Insiste-se na necessidade de resolução urgente do problema dos longos tempos de espera nas fronteiras intracomunitárias e nas fronteiras externas.

1.5. *Aspectos sociais*

A Comissão Europeia está consciente das implicações sociais de uma nova reestruturação e da orientação para a competitividade. Todavia, se os caminhos-de-ferro não forem competitivos, perderão mercados e terão de proceder a novas reduções de pessoal. Há que desenvolver políticas de pessoal dotadas de recursos financeiros suficientes, que incluam programas de reciclagem ambiciosos para os trabalhadores ferroviários despedidos. Trata-se, essencialmente, de uma atribuição dos Estados-Membros. Não obstante, deve ser também cuidadosamente examinada a possibilidade de comparticipação do Fundo Social Europeu.

2. *Observações na generalidade*

2.1. O CES congratula-se com a intenção da Comissão de desenvolver uma estratégia coerente que permita que os caminhos-de-ferro sejam mais eficientes e mais rentáveis. Dada a situação extremamente difícil do sector, impõe-se uma acção urgente.

2.2. No Livro Branco em exame, a Comissão Europeia constata que os caminhos-de-ferro estão em crise e que a sua quota de mercado voltou a diminuir, principalmente no que diz respeito ao transporte de mercadorias.

É um facto indesmentível, todavia mal compreendido, devido aos dados e elementos em que a análise se baseia. O Livro Branco refere-se a instrumentos existentes e baseia-se em elementos ainda não conhecidos ou que apenas o são de forma insuficiente.

2.3. No entender do Comité, é indispensável proceder ao exame minucioso das directivas e regulamentos existentes e a uma análise clara da transposição das directivas para as legislações nacionais, o que permitirá analisar a efectiva aplicação e eficácia destes instrumentos relativos aos caminhos-de-ferro, por forma que os diversos países possam extrair ensinamentos recíprocos da experiência adquirida e seja possível equacionar os âmbitos de aplicação futuros. Seria conveniente examinar, em especial, em que medida a aplicação efectiva, nos diversos Estados-Membros, tende a conver-

gir ou a divergir. Nem o Conselho nem a Comissão podem eximir-se às suas responsabilidades nesta matéria.

2.4. Nos diversos capítulos do Livro Branco, a Comissão avança propostas sobre a forma como tenciona abordar os problemas. Em grande medida, estas propostas baseiam-se mais em intenções do que em estudos fundamentados.

A apresentação de dados sobre a matéria desagregados entre transporte de mercadorias e transporte de passageiros e com indicação das respectivas quotas de mercado teria sido certamente mais útil do que a formulação de observações genéricas.

2.5. Com este procedimento, a Comissão confirma não dispor efectivamente de elementos suficientes para a publicação de um Livro Branco. Um Livro Verde ou uma comunicação teriam sido mais apropriados. Tendo, todavia, em conta que se impõe uma acção urgente, o Comité Económico e Social espera que sejam doravante efectuadas, com celeridade e de forma consequente, as análises necessárias, que deverão ir além do previsto no programa de trabalho do Livro Branco, para que, nessa base, possa delinear-se uma estratégia assente em bases sólidas.

2.6. *Interesses dos consumidores*

2.6.1. Ao descrever os objectivos estratégicos do «novo tipo de caminho-de-ferro», a Comissão não tem suficientemente em conta um aspecto importante: as necessidades e os interesses dos consumidores. Fala-se muito de rentabilidade, eficiência, custos, competitividade, passivos, gestão independente, etc. Ora, os caminhos-de-ferro são, afinal, um serviço, havendo que satisfazer as necessidades e as aspirações do utente (ver parecer do CES sobre a rede dos cidadãos)⁽¹⁾. É especialmente o caso do transporte de passageiros e, muito em particular, do transporte público de passageiros. Faz falta um serviço mais acolhedor e menos burocrático; aliás, o atractivo do transporte ferroviário de mercadorias também podia ser substancialmente melhorado.

2.6.2. É precisamente no domínio dos serviços aos utentes (consumidores) que há grandes lacunas a suprir, devido à concepção tradicional de administração das empresas públicas. O que está em causa não são apenas as tarifas, mas também o conforto, a pontualidade, horários que respondam às necessidades dos utentes, a informação aos utentes quando se verificam atrasos e uma verdadeira assistência aos clientes. Seria certamente do maior interesse examinar e avaliar de forma aprofundada as possibilidades existentes neste campo.

3. *Observações na especialidade*

3.1. *Passivos acumulados, melhoria da situação financeira e infra-estrutura*

3.1.1. Um dos elementos estratégicos fundamentais da liberalização dos caminhos-de-ferro preconizada no Livro Branco é a gestão comercial independente.

3.1.2. Condição essencial para o efeito e, consequentemente, para a observância das disposições da Directiva 91/440/CEE, relativa ao desenvolvimento dos caminhos-de-ferro comunitários, é a redução dos passivos acumulados.

Todavia, os progressos realizados pelos diversos Estados-Membros nesta matéria têm sido muito insuficientes e desiguais.

Alguns Estados-Membros ver-se-iam, provavelmente, confrontados com mais um problema de dívida pública na perspectiva da observância dos critérios de convergência.

3.1.3. Além disso, o saneamento dos passivos acumulados, por si só, não é suficiente, já que, à excepção das modelares redes de grande velocidade, em muitos casos a infra-estrutura convencional e o material circulante não foram objecto de melhoramentos sensíveis, invocando-se geralmente problemas orçamentais nacionais. Muito há a fazer neste domínio. Está-se ainda muito longe do equilíbrio financeiro, que é, todavia, uma das condições prévias para uma exploração comercial.

3.1.4. O facto de, mau grado a decisão do Conselho Europeu de Essen de considerar prioritários os projectos de RTE, não estar ainda assegurado o financiamento de quase nenhum destes projectos transfronteiriços mostra bem quão difícil é a situação no plano dos investimentos.

3.1.5. Se bem que o artigo 9º da Directiva 91/440/CEE tenha por objecto a observância dos artigos 77º, 92º e 93º do Tratado, não está claro qual a base jurídica que a Comissão pretende neste caso invocar para aplicação das suas orientações comunitárias relativas aos auxílios estatais de emergência e à reestruturação de empresas em dificuldade⁽²⁾. Este propósito não é congruente com a base jurídica ou, pelo menos, é perceptível uma certa insegurança por parte da Comissão.

3.1.6. O Comité salienta ainda que parte significativa dos custos sociais associados às reestruturações de pessoal impostas pelas medidas de reestruturação e modernização se há-de imputar também ao saneamento de passivos acumulados.

3.2. *Introdução das forças de mercado*

3.2.1. No seu parecer sobre a Directiva 91/440/CEE, o CES advertiu contra que se avançasse demasiado depressa para a fase de aplicação e se permitisse aos Estados-Membros — com as empresas ferroviárias existentes — pôr em prática o processo estabelecido. A liberalização dos caminhos-de-ferro deve processar-se

⁽¹⁾ JO nº C 212 de 22. 7. 1996, p. 77.

⁽²⁾ JO nº C 368 de 23. 12. 1994, p. 12.

de acordo com um calendário que tenha plenamente em conta o processo de reestruturação e evitar o risco de distorção da concorrência. A introdução da livre concorrência antes da conclusão do processo de reestruturação poderia prejudicar o potencial de crescimento do mercado ferroviário.

3.2.2. Da análise da introdução das forças de mercado não ressalta claramente, no entender do Comité, quais os sectores do mercado que poderiam contribuir para um desenvolvimento mais positivo do transporte ferroviário. Os trajectos superiores a 150 km no transporte de mercadorias, por si sós, dificilmente inverterão a tendência actual. As mercadorias de elevado valor acrescentado não são necessariamente transportadas por caminho-de-ferro. O problema reside no facto de serem cada vez mais curtos os períodos de armazenagem praticados na indústria. A melhoria da logística transeuropeia, com a utilização de sistemas telemáticos e de armazenamento durante o transporte, poderiater um efeito benéfico na entrada de encomendas.

3.2.3. Em última análise, é o carregador que decide qual o modo de transporte a utilizar. O preço do transporte não é o único factor determinante, como sublinhado no Livro Verde «Para uma formação correcta e eficiente dos preços dos transportes». Há muitos outros factores que influenciam a decisão de forma não despidianda, nomeadamente os prazos de entrega e a pontualidade.

3.2.4. Infelizmente, o Comité não dispõe dos dados necessários para proceder a uma avaliação precisa da situação do mercado. Estudos como os realizados pela empresa Prognos AG, de Basileia, a solicitação da FAT e do Fórum Alemão dos Transportes, forneceriam certamente novas informações (publicação nº 125 da FAT, Fevereiro de 1996). Não é possível identificar nichos de mercado apenas com base em quadros relativos ao endividamento e às toneladas/km.

3.2.5. As distorções de concorrência entre modos de transporte não se devem apenas aos custos de infra-estrutura, mas também a muitos outros factores. Esta tese é confirmada pela posição comum (CE) nº 61/96, adoptada pelo Conselho em 25 de Outubro de 1996 (1). Nos 2º e 3º considerandos da posição comum tendo em vista a adopção do regulamento que altera o Regulamento (CEE) nº 1107/70, relativo aos auxílios concedidos no domínio dos transportes ferroviários, rodoviários e por via navegável, pode ler-se:

«(2) Considerando que, face aos imperativos crescentes em matéria de mobilidade e às exigências e pressões daí decorrentes para o Homem e o ambiente e atendendo a que a actual repartição dos custos pelos diversos modos de transporte se revela extremamente desigual, há que viabilizar os apoios às modalidades de transporte consentâneas com a protecção do ambiente;

(3) Considerando que, no quadro da actual política de transportes, não foi ainda possível pôr em prática as condições necessárias para efeitos de promoção de uma concorrência sã entre as diversas modalidades de transporte e que o equilíbrio financeiro das empresas de caminho-de-ferro não foi ainda atingido.»

3.2.6. No que respeita às distorções de concorrência entre modos de transporte devidas a custos externos ainda não internalizados, a Comissão, no seu Livro Branco, remete para o Livro Verde «Para uma formação correcta e eficiente dos preços dos transportes — Opções de política para a internalização dos custos externos dos transportes na União Europeia».

No seu parecer sobre o Livro Verde(2), o Comité constatou, todavia, que este documento se referia quase exclusivamente ao transporte rodoviário. O transporte ferroviário é efectivamente mencionado, mas os custos externos a imputar eventualmente não são analisados de forma pormenorizada. Esta análise, que reveste carácter de urgência, não está sequer prevista no programa da Comissão.

3.2.7. A alteração da legislação comunitária prevista pela Comissão com vista a separar gestão da infra-estrutura e actividade de transporte em unidades empresariais distintas deve valer-se, após análise minuciosa, da experiência granjeada na aplicação da legislação existente neste âmbito.

3.2.8. Sem as experiências positivas de alguns Estados-Membros em matéria de separação em unidades empresariais distintas, não é, genericamente, possível fazer uma análise pertinente da possibilidade de revitalização do transporte ferroviário através da concorrência.

3.2.9. Em termos gerais, o Comité Económico e Social concorda com a criação de «freeways». Diversos grupos de trabalho técnicos estão ainda a estudar as modalidades práticas de realização de «freeways» ferroviários europeus para o transporte de mercadorias.

Porém, o objectivo de explorar todo o potencial do sistema de transporte ferroviário de mercadorias só se pode compreender como parte integrante de uma rede de transporte intermodal. Importa que as mercadorias possam ser expedidas ou recebidas pelos clientes do transporte ferroviário nas melhores condições possíveis. A tarifação das infra-estruturas e as prioridades em termos de horários são questões que deverão igualmente ser analisadas neste contexto.

3.3. O transporte ferroviário no interesse público

3.3.1. Como já foi salientado no parecer do Comité Económico e Social sobre a rede dos cidadãos, importa sobretudo definir, tão claramente quanto possível, o âmbito e os objectivos dos serviços de interesse público — também no domínio dos transportes. Trata-se de serviços que as empresas de transportes com fins puramente lucrativos não oferecem, não podem oferecer ou só oferecem de forma insuficiente, mas que são necessários para uma mobilidade duradoura e de elevada qualidade, como contributo para um desenvolvimento sustentável, para a coesão social e para o equilíbrio regional.

(1) JO nº C 372 de 9. 12. 1996, p. 1.

(2) JO nº C 56 de 24. 2. 1997, p. 31.

3.3.2. Uma vez que, por razões históricas, o âmbito dos serviços de interesse público evoluiu de forma muito diversa nos Estados-Membros e que há que ter em conta as realidades regionais, cabe aos Estados-Membros, de acordo com o princípio de subsidiariedade, definir o âmbito destes serviços. Importa, porém, que tal definição seja clara e transparente em todos os Estados-Membros.

3.3.3. Ainda que os serviços de interesse público no sector ferroviário envolvam essencialmente o transporte de passageiros, alguns segmentos do transporte de mercadorias podem, se for o caso, ser considerados serviços de interesse público.

3.3.4. Os serviços de interesse público deveriam ser prestados por empresas públicas autónomas ou por empresas privadas, com base em contratos bem definidos. Estes contratos deveriam, em particular, descrever claramente os serviços a prestar. Mas importa, sobretudo, que os serviços não rentáveis sejam definidos e beneficiem de auxílios públicos. A transparência é particularmente importante neste contexto.

3.4. *Integração dos sistemas ferroviários nacionais*

3.4.1. Interoperabilidade ⁽¹⁾ e infra-estrutura

3.4.1.1. O objectivo de harmonização das normas técnicas no domínio do material circulante e das infra-estruturas a nível da UE só pode ser considerado como uma vantagem para o tráfego ferroviário. Na sua avaliação da situação de monopólio técnico exercido durante anos pelas empresas ferroviárias em matéria de aquisição e avaliação do material ferroviário, a Comissão esquece-se de que as empresas investiram verbas consideráveis no domínio da investigação e demonstração. Doravante, essas verbas teriam de ser investidas pela própria indústria.

3.4.1.2. Tudo isto não se processou no vazio. As normas estavam cobertas, ao nível internacional, pelos acordos UIC, e os governos asseguravam às respectivas indústrias mercados e postos de trabalho.

3.4.2. O CES só pode congratular-se com a intenção de integração das infra-estruturas de transporte nacionais em redes transeuropeias e com a extensão do Sistema Europeu de Gestão do Tráfego Ferroviário às linhas convencionais. Põe-se, todavia, a questão de saber se estas redes serão parte integrante da prevista rede de transporte de mercadorias ou se há-de haver uma reorientação. Neste momento, o CES não logra discernir a existência de um plano neste domínio nem as modalidades do seu eventual financiamento. A infra-estrutura e respectivos custos representam uma pesada hipoteca. Esse encargo será assumido pelos Estados-Membros ou pela UE no seu conjunto?

3.5. *Segurança e redução do ruído*

3.5.1. Baseando-se nas observações do grupo consultivo designado pelo comissário Kinnock, a Comissão constata que relação entre custos e benefícios em matéria de segurança no transporte rodoviário não é uma relação equilibrada, o que conduziria à seguinte equação: custos mais baixos igual a menos segurança. Os custos com a segurança, fazendo também parte dos custos externos, e pesando muito na contabilidade das empresas ferroviárias, têm como contrapartida o aumento da segurança dos utentes. Sem dados precisos sobre os custos reais neste domínio suportados pelo principal concorrente — o vector rodoviário — torna-se difícil para o CES pronunciar-se sobre a matéria. Nos custos não-de contar-se os investimentos e os trabalhos de manutenção efectuados tanto pelas autoridades nacionais como pelas locais nos domínios da sinalização, dos sistemas de controlo, dos parques de estacionamento, dos serviços de polícia, etc., o que resultará, seguramente, numa imagem completamente diferente.

Sejam quais forem as considerações de ordem económica, importa não esquecer que a filosofia de segurança do sector ferroviário foi forjada ao longo de décadas, não podendo ser posta em causa por uma simples equação.

3.5.2. No âmbito da construção ou extensão das infra-estruturas de transporte, existem instrumentos comunitários que contêm disposições, aplicáveis a todos os modos de transporte, relativas às consultas a efectuar sobre o impacto ambiental geral. Continua, pois, em aberto se os caminhos-de-ferro não-de estar sujeitos a disposições ainda mais rigorosas (por exemplo, no que se refere à redução do ruído) do que os seus concorrentes. Quem suportará os custos adicionais?

3.6. *Aspectos sociais*

3.6.1. Antes de se considerar a possibilidade de utilização do Fundo Social Europeu, dever-se-ia proceder a uma reflexão de fundo. Não se pode aceitar sem mais nem menos a redução sistemática de pessoal. A supressão de postos de trabalho significa, por um lado, uma degradação ainda maior da situação do mercado de trabalho, já em geral difícil, e, especialmente, menos pessoal para assegurar os serviços previstos ou esperados. A modernização nos diversos domínios e a aplicação de novas tecnologias serão melhor aceites pelo pessoal.

3.6.2. Estas medidas tornarão mais eficiente o instrumento de trabalho que o caminho-de-ferro constitui, melhorarão o seu funcionamento e, conseqüentemente, salvaguardarão os actuais postos de trabalho. Mas, também neste caso, tudo depende da vontade de investir dos Estados-Membros. Os problemas de pessoal representam também uma parte importante da herança do passado, sendo, portanto, uma componente do passivo acumulado das empresas ferroviárias, isto é, dos Estados.

3.6.3. Nas suas reflexões, a Comissão e o Conselho não deveriam preterir as conversações com o pessoal, num espírito de parceria. Impõe-se o estabelecimento de

(1) JO nº C 397 de 31. 12. 1994, p. 8.

negociações com os sindicatos nacionais, bem como ao nível do Comité Paritário Europeu.

4. Calendário de acção e conclusões

4.1. Desde 1968 que a Comunidade Europeia vem procurando aplicar orientações comunitárias no sector ferroviário, o que levou à publicação de diversas recomendações, decisões, directivas e regulamentos. Todavia, estes instrumentos, mais ou menos juridicamente vinculativos, não alcançaram o objectivo perseguido. Não tendo o Comité tomado conhecimento dos relatórios periódicos que a Comissão deve apresentar ao Conselho sobre a aplicação dos diversos instrumentos jurídicos nos Estados-Membros, é-lhe difícil formar uma ideia clara das repercussões concretas destes princípios comunitários na política ferroviária actual.

O calendário de acção deveria dar prioridade à análise referida no ponto 2.3.

4.2. O Comité congratula-se com os estudos, relatórios e comunicações sobre as diversas medidas relativas ao sector ferroviário previstos pela Comissão para 1997 e 1998. O Comité só pode apoiar tais iniciativas. Lamenta, porém, que as mesmas não tenham sido lançadas nos últimos anos e que os respectivos resultados não estejam já disponíveis, dado representarem uma fonte de informação factual que poderia igualmente constituir uma base apropriada para a definição de uma estratégia.

Bruxelas, 23 de Abril de 1997.

4.3. O Comité Económico e Social recomenda, porém, à Comissão que não proceda a uma alteração precipitada dos instrumentos jurídicos, uma vez que a transposição das diversas directivas está prevista para meados de 1997 e mesmo finais de 1999.

4.4. A aplicação das directivas por parte dos Estados-Membros é condição prévia para a concretização do acesso à infra-estrutura ferroviária e para a interoperabilidade dos comboios de alta velocidade. Entre a aplicação dos diversos instrumentos nos Estados-Membros e a indispensável avaliação da experiência adquirida terá, de novo, de decorrer um certo lapso de tempo.

4.5. Antes de proceder à alteração da legislação comunitária, a Comissão deveria assegurar-se de que a situação foi analisada e avaliada de forma pormenorizada. Só os resultados dessa análise poderão levar à conclusão de que se impõe a alteração da legislação.

4.6. O Comité Económico e Social é do parecer de que a base jurídica deveria ser clarificada, para que as orientações da Comissão relativas aos auxílios estatais de emergência e à reestruturação concedidos a empresas em dificuldade se apliquem igualmente à reestruturação dos caminhos-de-ferro.

4.7. Quanto às demais medidas previstas pela Comissão, as observações contidas neste parecer deverão ser suficientemente esclarecedoras.

4.8. Dado que o Comité Económico e Social considera particularmente urgente a intervenção neste domínio, não recomenda a revisão do Livro Branco, ainda que efectivamente necessária. Espera, todavia, que as observações formuladas neste parecer sobre as diversas medidas previstas sejam impreterivelmente tidas em conta aquando da aplicação do Livro Branco e da «estratégia».

O Presidente
do Comité Económico e Social
Tom JENKINS