



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 3.3.2004
COM(2004) 142 final

2004/0048 (COD)

Proposta de

DIRECTIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativa à certificação do pessoal de bordo que assegura a condução de locomotivas e comboios na rede ferroviária da Comunidade

(apresentada pela Comissão)

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. O QUADRO REGULAMENTAR COMUNITÁRIO

O processo de criação de um mercado único dos serviços de transporte ferroviário exigia a preparação de um enquadramento para as condições e a realização prática da abertura do mercado e da respectiva regulamentação a nível europeu. A Comunidade respondeu a este imperativo, nomeadamente com a adopção em 2001 do pacote legislativo relativo às infra-estruturas ferroviárias¹. A Directiva 2001/12/CE, ao esclarecer algumas disposições da Directiva “Mãe” 91/440/CE, elucida as funções e responsabilidades das empresas ferroviárias, dos gestores de infra-estruturas e ainda dos organismos de controlo, encarregados de arbitrar os potenciais conflitos entre os dois primeiros. A Directiva 2001/13/CE, relativa às licenças das empresas ferroviárias, introduz o princípio do reconhecimento mútuo, autorizando o acesso ao mercado a todas as empresas que disponham de uma licença num dos Estados-Membros e pretendam efectuar transportes internacionais de mercadorias. Finalmente, a Directiva 2001/14/CE enquadra o processo de repartição da capacidade e de aplicação de taxas de utilização das infra-estruturas, com base no duplo princípio de transparência e de neutralidade.

Paralelamente, este processo exigiu o levantamento dos entraves “técnicos” que se opunham ao desenvolvimento do tráfego transeuropeu, mantendo ao mesmo tempo o melhor nível de segurança. As directivas relativas à interoperabilidade ferroviária² permitiram lançar os trabalhos técnicos necessários à definição de Especificações Técnicas de Interoperabilidade, indispensáveis à prestação de serviços ferroviários paneuropeus. As ETI “alta velocidade” foram adoptadas em 30 de Maio de 2002. Por seu lado, a primeira geração das ETI convencionais está em fase de preparação e deverá ser adoptada em Maio de 2004.

Ao apresentar o segundo pacote ferroviário³ em Janeiro de 2002, a Comissão Europeia reforçou o quadro legislativo comunitário em matéria de segurança ferroviária, em conformidade com as exigências impostas pela definição de uma rede interoperável, tanto do ponto de vista técnico como do ponto de vista do pessoal que circula em regime de interoperabilidade. O segundo pacote ferroviário era constituído por quatro propostas legislativas associadas:

- Uma proposta de **directiva relativa à segurança ferroviária**, que incide na definição dos principais elementos dos sistemas de segurança para o gestor da infra-estrutura e para as empresas ferroviárias. O objectivo é desenvolver uma abordagem comum da segurança e criar um sistema comum no que se refere à emissão, ao conteúdo e à validade dos

¹ Directiva 2001/12/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Fevereiro de 2001, que altera a Directiva 91/440/CEE do Conselho, relativa ao desenvolvimento dos caminhos-de-ferro comunitários, Directiva 2001/13/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Fevereiro de 2001, que altera a Directiva 95/18/CE do Conselho, relativa às licenças das empresas ferroviárias, Directiva 2001/14/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Fevereiro de 2001, relativa à repartição de capacidade da infra-estrutura ferroviária, à aplicação de taxas de utilização da infra-estrutura ferroviária e à certificação da segurança, JO L 75 de 15 de Março de 2001.

² Directiva 96/48/CE do Conselho, de 23 de Julho de 1996, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade, JO L 235 de 17 de Setembro de 1996 e Directiva 2001/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de Março de 2001, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu convencional, JO L 110 de 20 de Abril de 2001.

³ Comunicação da Comissão ao Conselho e ao Parlamento Europeu – “Rumo a um espaço ferroviário europeu integrado”, de 23 de Janeiro de 2002, COM(2002) 18.

certificados de segurança. Finalmente, trata-se de introduzir, tal como acontece nos restantes sectores, o princípio da independência dos inquéritos técnicos em caso de acidente.

- Uma **alteração das Directivas 96/48/CE e 2001/16/CE** relativas à interoperabilidade. Para além das adaptações necessárias para harmonizar as duas directivas e ter em conta a experiência adquirida neste domínio, trata-se essencialmente de reconhecer o papel a assumir pela futura Agência e assegurar a coerência dos âmbitos de aplicação entre a rede na qual será aberto o acesso e a rede na qual se deverão aplicar as regras de interoperabilidade.
- Uma proposta de **regulamento que cria uma agência ferroviária europeia** que forneça um apoio técnico aos trabalhos sobre a interoperabilidade e a segurança. Os seus campos de actividade seriam, por um lado, o desenvolvimento de normas comuns de segurança e o desenvolvimento e a gestão de um sistema de controlo dos comportamentos de segurança e, por outro, a gestão a longo prazo do sistema de elaboração e actualização das ETI, bem como o controlo da sua aplicação prática.
- Uma proposta de **alteração da Directiva 91/440/CEE** para alargar os direitos de acesso à infra-estrutura aos serviços de transporte ferroviário de mercadorias no interior de um Estado-Membro e acelerar a abertura do mercado.

A adopção definitiva destas propostas está prevista para o início de 2004.

A proposta de directiva relativa à segurança ferroviária prevê que os gestores de infra-estruturas e as empresas ferroviárias estabeleçam o seu sistema de gestão da segurança de forma a que o sistema ferroviário possa atingir, pelo menos, os objectivos de segurança comuns, seja conforme com as normas de segurança nacionais e com as exigências de segurança definidas nas ETI, e sejam aplicados os elementos pertinentes dos métodos de segurança comuns. Este sistema de gestão da segurança prevê, entre outras medidas, programas de formação do pessoal e sistemas que permitam assegurar a manutenção das competências do pessoal ao nível mais elevado.

Esta directiva estabelece também que uma empresa ferroviária deve estar na posse de um certificado de segurança para poder ter acesso à infra-estrutura. Trata-se de um certificado que confirma a aceitação das disposições adoptadas pela empresa ferroviária para satisfazer os requisitos específicos necessários a uma exploração segura da rede em questão. Os requisitos podem dizer respeito à aplicação das ETI e das normas de segurança nacionais, à aceitação dos certificados do pessoal e à autorização de colocação em serviço do material circulante utilizado pela empresa ferroviária. No que respeita ao pessoal, a certificação continua a basear-se na documentação a fornecer pela empresa ferroviária sobre as diversas categorias de pessoal empregado ou contratado, incluindo a prova de que este pessoal satisfaz os requisitos das ETI ou das regras nacionais e foi devidamente certificado.

Quanto a este último elemento, rapidamente se verificou ser indispensável adoptar regras comuns para a certificação dos maquinistas, a fim de facilitar a sua interoperabilidade e melhorar a sua gestão. Isto deverá permitir tornar mais simples a certificação das empresas ferroviárias mantendo um elevado nível de segurança e assegurando as condições de livre circulação dos trabalhadores no sector ferroviário.

O exame das propostas do segundo pacote ferroviário confirmou a importância deste aspecto da interoperabilidade para a criação de um mercado ferroviário integrado; foi por esta razão

que a Comissão tomou, por ocasião do acordo político do Conselho de 28 de Março de 2003 sobre o referido pacote, a iniciativa de apresentar ao Parlamento Europeu e ao Conselho, até ao fim de 2003, uma proposta relativa à instauração de uma carta de condução europeia para os maquinistas. A necessidade dessa proposta foi, aliás, reforçada no momento da segunda leitura do Parlamento Europeu, que aceitou retirar várias alterações na condição de haver um empenhamento mais determinado da parte da Comissão para apresentar essa proposta o mais rapidamente possível.

2. CONTRIBUIÇÕES DO DIÁLOGO SOCIAL

Em 1996, o grupo de estudo “Interoperabilidade” do Comité paritário dos caminhos-de-ferro⁴ enviou à Comissão Europeia um relatório⁵ sobre os aspectos sociais da política ferroviária europeia. Os parceiros sociais que participaram na redacção deste relatório sublinharam já **a importância tanto da dimensão social da interoperabilidade como da dimensão técnica para promover as trocas comerciais que recorrem ao modo ferroviário**. As principais conclusões do relatório de 1996 eram as seguintes:

- é necessário harmonizar as competências dos maquinistas e não as formações;
- os requisitos em matéria de comunicação entre o gestor de infra-estruturas e o pessoal de bordo devem ser definidos pelo primeiro;
- certas competências requerem exames psicológicos e de saúde para os quais é necessária uma abordagem uniforme.

Nas suas conclusões, os parceiros indicavam que “tais convergências de interesses colocam a questão de uma harmonização destas competências profissionais para estabelecer um *processo de garantia da qualidade* a nível comunitário”.

Na linha directa deste primeiro relatório, e tendo em conta as propostas da Comissão sobre o pacote “infra-estrutura” em 1998 e sobre a interoperabilidade do caminho-de-ferro convencional em 1999, o Comité de diálogo sectorial aprofundou a questão enviando as suas conclusões à Comissão em Março de 2000⁶. Essas conclusões diziam respeito à classificação das competências, aos métodos possíveis de certificação dos maquinistas e ainda ao papel de cada uma das partes envolvidas (Estados-Membros, gestores de infra-estruturas, empresas ferroviárias, instituições europeias).

Mais recentemente, a Comunidade dos Caminhos-de-Ferro Europeus (CER) e a Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes (ETF) chegaram a acordo sobre condições-quadro em matéria social importantes para o mercado ferroviário europeu. As negociações, que tinham começado em Fevereiro de 2003 quando a presente proposta se encontrava já no programa de trabalho da Comissão para 2003, foram centradas nas condições de trabalho do pessoal móvel empregado nos serviços transfronteiras de transportes ferroviários, e na carta europeia de maquinista. Este último acordo procura instaurar um sistema transitório de carta de condução europeia⁷, antecipando a aplicação da presente

⁴ Comité criado em 1984 para assistir a Comissão na elaboração e aplicação da política social comunitária a fim de melhorar e harmonizar as condições de vida e de trabalho nos caminhos-de-ferro.

⁵ Grupo de estudo “Interoperabilidade” do Comité paritário dos caminhos-de-ferro da Comissão Europeia, Grupo de trabalho n° 1, “Aspectos sociais da política ferroviária europeia”, Outubro de 1996.

⁶ “Railway Social Dialogue (ETF/CER), Joint Study Group on Interoperability”, relatório final, Março de 2000.

⁷ Acordo CER/ETF, Carta de condução europeia para maquinistas que efectuem um serviço de interoperabilidade transfronteiras, 15-10-2003.

proposta de directiva. Reafirma os objectivos gerais subjacentes à instauração de uma carta europeia de maquinista:

- “facilitar a interoperabilidade do pessoal de condução com o objectivo de aumentar o tráfego ferroviário internacional;
- manter ou mesmo aumentar o nível de segurança e, para tal, garantir o nível de qualidade das prestações do pessoal de condução, assegurando e verificando a adaptação dos seus níveis de competências às redes europeias utilizadas;
- contribuir para a eficácia dos métodos de gestão dos maquinistas em interoperabilidade para as empresas ferroviárias;
- reduzir o risco de *dumping* social”.

Enquanto que a questão das condições de trabalho do pessoal móvel se insere plenamente no artigo 137º do Tratado e pode, portanto, ser objecto de aplicação através de uma decisão do Conselho em conformidade com o disposto no artigo 139º do Tratado, a questão da carta de maquinista remete para a segurança e a interoperabilidade do sistema ferroviário. Os desafios colocados pela segurança pública e a necessidade imperativa de uniformidade na definição de requisitos mínimos e das condições de emissão impõem a criação de um quadro legislativo claro a nível europeu, que deve por sua vez ser perfeitamente coordenado com os elementos do segundo pacote ferroviário em matéria de interoperabilidade e de segurança.

Para a presente proposta, a Comissão inspirou-se largamente no acordo sobre a carta de condução europeia para os condutores de veículos automóveis, nomeadamente no que respeita aos requisitos mínimos a respeitar em matéria de aptidões médicas e psicológicas, de verificações periódicas obrigatórias e ainda na descrição das competências obrigatórias de um condutor. A única diferença importante entre o acordo dos parceiros sociais e a presente proposta reside no espírito comunitário da proposta, na medida em que a carta de condução proposta pela Comissão é formada por duas partes:

- A primeira parte é a carta de condução europeia: reflecte os requisitos mínimos e comunitários, válidos em todo o território da UE. É emitida pela autoridade e pertence ao condutor;
- A segunda parte é o certificado complementar harmonizado: reflecte os requisitos específicos do serviço autorizado para cada condutor, portanto de validade restrita. É emitido pela empresa ferroviária.

À medida que é realizado um espaço ferroviário único, a parte comunitária terá tendência para aumentar. Além disso, a segunda parte poderia ser integrada na carta de maquinista, por exemplo utilizando um cartão com circuito integrado.

O acordo CER-ETF prevê apenas a carta de condução emitida pela empresa ferroviária. Esta carta continua a ser propriedade da empresa ferroviária e está ligada ao contrato de trabalho. Além disso, a carta de maquinista não substitui a regulamentação nacional em matéria de certificação dos maquinistas.

3. O ESTUDO DA COMISSÃO

Em 2002, a Comissão encomendou um estudo sobre a formação e as competências necessárias ao pessoal ferroviário que efectua operações transfronteiras⁸.

As conclusões desse estudo foram apresentadas em Novembro de 2002 e revelam uma grande diversidade de legislações nacionais no que respeita às condições de certificação dos maquinistas, as complicações daí resultantes para a concessão de vários certificados de segurança a empresas ferroviárias que pretendam operar nas redes de vários Estados-Membros e as consequentes dificuldades operacionais para a organização de serviços transfronteiras.

O estudo confirma que o pessoal de bordo que efectua operações transfronteiras, tal como o pessoal encarregado da inspecção do material circulante proveniente de outros Estados-Membros ou de países terceiros e do controlo (expedição) dos comboios com pessoal de bordo estrangeiro, deve ter conhecimentos e formação suplementares. As competências exigidas variam de forma substancial entre os países no que respeita à língua utilizada, às regras de enquadramento das operações e da sinalização, ao conhecimento das infra-estruturas a percorrer, à utilização de vários tipos de material circulante, e aos procedimentos de emergência.

São três as recomendações de ordem geral avançadas pelo estudo:

- Necessidade de definir e aplicar a nível comunitário (ou a nível dos Estados-Membros) um limiar mínimo de competências exigidas aos maquinistas, nomeadamente a fim de substituir os sistemas de certificação resultantes da prática dos antigos operadores históricos.
- Necessidade de alargar a noção de interoperabilidade a uma abordagem “multi-fronteiras”, ultrapassando a abordagem tradicional bilateral;
- Assentar na criação de sistemas harmonizados como o ERTMS/ETCS para simplificar a formação dos maquinistas, controladores e pessoal de “controlo-comando”.

As recomendações de carácter mais específico foram as seguintes: definir requisitos mínimos no que respeita ao exame médico e controlos periódicos; criar especificações comuns quanto aos perfis psicológicos exigidos; criar especificações comuns para as competências exigidas ao pessoal que efectua operações transfronteiras; estabelecer uma nova abordagem tendente a assegurar um acompanhamento do nível de competência dos maquinistas certificados; prever a utilização de um sistema de comunicação simplificado, paralelamente a um conhecimento de base de uma língua comum; conferir direitos equivalentes aos maquinistas estrangeiros quando estiver activo o sistema ERTMS/ECTS, mas direitos restritos quando em situações operacionais degradadas; desenvolver uma harmonização dos conceitos ferroviários utilizados nas diferentes operações; desenvolver e pôr em prática regras de funcionamento harmonizadas a nível europeu.

A necessidade de adoptar regras comunitárias para a certificação dos maquinistas parece evidente ao ler as conclusões e recomendações do estudo. Por esse motivo, apoiada nos dois relatórios resultantes do diálogo social, bem como no estudo a que deu início, e em conformidade com os compromissos que assumiu, a Comissão lançou um processo de consulta destinado a avaliar a viabilidade de uma proposta legislativa neste domínio.

⁸ ATKINS: “Training and staff requirements for railway staff in cross-border operations”, Relatório final, 28 de Novembro de 2002.

4. A SITUAÇÃO NOS OUTROS MODOS DE TRANSPORTE

A elaboração da presente proposta teve por base a legislação comunitária já em vigor, ou pronta a ser adoptada, nos outros sectores de transporte. O estabelecimento de sistemas de certificação dos maquinistas a nível comunitário corresponde às mesmas exigências:

- assegurar a liberdade de circulação dos maquinistas no território da UE, em consequência da abertura dos mercados do transporte.
- garantir o melhor nível de segurança nas diferentes redes.

No sector marítimo, a Comissão já instituiu um sistema semelhante ao que é proposto na presente proposta, nomeadamente com a harmonização das condições de obtenção dos certificados nacionais de condução de embarcações de navegação interior para o transporte de mercadorias e de passageiros na Comunidade⁹. A Comissão apresentou também recentemente uma proposta de directiva¹⁰ que altera a Directiva 2001/25/CE, relativa ao nível mínimo de formação dos marítimos, introduzindo um sistema comunitário de reconhecimento dos certificados de competência emitidos aos marítimos fora da União Europeia. O objectivo das disposições legislativas propostas é assegurar que os marítimos não comunitários que trabalham a bordo de embarcações comunitárias sejam formados e certificados em conformidade com os requisitos mínimos internacionais.

No sector rodoviário, ao mesmo tempo que entrou em vigor a Directiva 2003/59/CE, relativa à habilitação inicial e à formação contínua dos motoristas de determinados veículos rodoviários afectos ao transporte de mercadorias e de passageiros, a Comissão acaba de propor a revisão da legislação europeia sobre a carta de condução¹¹. Esta reformulação propõe que, entre outras medidas, se generalize o modelo de carta de condução europeia, instaure o princípio de uma validade administrativa limitada, harmonize a periodicidade dos controlos médicos para os condutores profissionais, estabeleçam requisitos mínimos para a habilitação inicial e a formação dos examinadores.

No sector aéreo, a Directiva 91/670/CE¹² introduziu o princípio da aceitação mútua de licenças para o exercício de funções na aviação civil, mas essas disposições cedo se revelaram insuficientes à luz das discussões em torno das propostas para a realização do Céu Único Europeu. Com efeito, nem o conteúdo e os métodos de formação, nem os critérios de exame e de acompanhamento são harmonizados. Numa declaração unilateral, a Comissão afirma tencionar *“apresentar uma proposta ao Parlamento Europeu e ao Conselho com medidas destinadas a colmatar a falta de controladores e a harmonizar os sistemas de concessão de licenças aos controladores e ao pessoal ATM tendo em vista o reforço da segurança”*.

A presente proposta de directiva visa dotar o sector ferroviário de disposições que se inspiram nas disposições já em vigor ou prestes a ser adoptadas nos outros modos de transporte, o que permitirá, como já se disse, facilitar a certificação das empresas ferroviárias prevista na

⁹ Directiva 96/50/CE do Conselho, de 23 de Julho de 1996, relativa à harmonização das condições de obtenção dos certificados nacionais de condução de embarcações de navegação interior para o transporte de mercadorias e de passageiros na Comunidade, Jornal Oficial n.º L 235 de 17.09.1996.

¹⁰ Proposta de Directiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Directiva 2001/25/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, relativa ao nível mínimo de formação dos marítimos COM(2003) 1.

¹¹ Proposta de Directiva relativa à carta de condução (reformulação), COM(2003) 626 de 08.10.2003.

¹² Directiva 91/670/CEE do Conselho, de 16 de Dezembro de 1991, relativa à aceitação mútua de licenças para o exercício de funções na aviação civil, Jornal Oficial n.º L 373 de 31.12.1991.

directiva relativa à segurança ferroviária, mantendo ao mesmo tempo o melhor nível de segurança e garantindo as condições de livre circulação dos trabalhadores no sector.

Como mostra o quadro que se segue, as condições de certificação (nível de formação, idade, requisitos médicos e psicológicos, entidade emissora, etc.) baseiam-se em modelos muito semelhantes, embora tomem em consideração as particularidades e requisitos próprios de cada modo (requisitos físicos, idade, experiência, conhecimento das infra-estruturas, etc.).

<i>Condições de Certificação</i>	Transporte ferroviário (disposição da proposta)	Transporte rodoviário¹³ 1. Quadro geral 2. Profissionais	Transporte aéreo¹⁴ Controladores aéreos	Transporte marítimo¹⁵ 1. Marítimos 2. Pilotos
Processo de selecção: Requisitos	- requisitos em termos de idade, de aptidão física e mental, de formação escolar	(1) requisitos em termos de idade e de aptidão física conforme o tipo de veículo (2) obrigação de dispor da carta de condução “civil” correspondente	- requisitos em termos de idade, de conhecimentos teóricos e linguísticos, de experiência, de aptidão física e mental	(1) requisitos em termos de idade, de aptidão física e mental (2) idem, mais experiência profissional e conhecimento das condições locais de navegação
Programa de formação e exame	- conhecimento das matérias ligadas à condução de um comboio e conhecimento das infra-estruturas - requisitos linguísticos - critérios definidos em anexo	(1) conhecimento teórico e prático das regras de condução (2) conhecimento das regras de segurança em andamento e imobilização - critérios de exame definidos	(1) formação teórica e prática “inicial” para os controladores em formação (2) formação “de unidade” para os controladores (específica da unidade e zona de actividade)	(1) com base nos requisitos impostos pela Convenção STCW ¹⁶ e na responsabilidade específica a bordo (2) conhecimento das regras de navegação e técnicas (motor, carregamento...)

¹³ Directiva 2003/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de Julho de 2003, relativa à habilitação inicial e à formação contínua dos motoristas de determinados veículos rodoviários afectos ao transporte de mercadorias e de passageiros, que altera o Regulamento (CEE) n.º 3820/85 do Conselho e a Directiva e a proposta de Directiva relativa à carta de condução (reformulação), COM(2003) 626 de 08.10.2003.

¹⁴ Os elementos deste quadro fazem referência a um estudo em curso sobre a criação de uma licença comunitária de controlador aéreo.

¹⁵ (1) - Directiva 2001/25/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de Abril de 2001, relativa ao nível mínimo de formação dos marítimos, JO L 136 de 18/05/2001 p. 17 – 41.

- Proposta de Directiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Directiva 2001/25/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de Abril de 2001, relativa ao nível mínimo de formação dos marítimos, COM(2003) 1.

(2) - Directiva 96/50/CE do Conselho, de 23 de Julho de 1996, relativa à harmonização das condições de obtenção dos certificados nacionais de condução de embarcações de navegação interior para o transporte de mercadorias e de passageiros na Comunidade, JO L 235 de 17/09/1996.

¹⁶ Convenção “STCW” sobre as normas de formação, certificação e serviço de quartos para os marítimos.

		em anexo		
--	--	----------	--	--

- Organismo de formação	- os institutos de formação ou outros organismos acreditados para o efeito pela autoridade competente	(1) organismo privado (2) autoridade competente designada pelo Estado-Membro	- a autoridade competente supervisa e pode delegar; certifica organismos de formação	(1) instituto de formação marítima designado pelo Estado-Membro (2) não há um organismo específico
- Organismo examinador	- os institutos de formação ou outros organismos acreditados para o efeito pela autoridade competente	(1) harmonização da habilitação inicial dos examinadores (2) autoridade competente designada pelo Estado-Membro	(1) formação inicial: organismo de formação (2) Formação de unidade: examinadores designados pela autoridade competente	(1) autoridade competente designada pelo Estado-Membro (2) idem (método não definido)
- Emissão do certificado	- carta de maquinista: a autoridade competente - certificado complementar harmonizado: a empresa ferroviária	(1) a autoridade competente (2) a autoridade competente	- a autoridade nacional competente, independente dos centros de formação	(1) a autoridade competente ou com a sua autorização (2) a autoridade competente
- Detentor do certificado	- carta de maquinista: o maquinista - certificado complementar: a empresa	- (1) e (2), o motorista	- controlador aéreo	(1) os marítimos (2) o piloto
Estrutura do certificado	- modelo comunitário: carta de maquinista, certificado complementar harmonizado	- (1) e (2), modelo comunitário	- não há modelo comunitário; reconhecimento mútuo	(1) não há modelo comunitário (2) modelo comunitário
Sistema de acompanhamento e controlo	- exame médico periódico - controlos periódicos (material circulante e infra-estruturas) - formação contínua	(1) validade administrativa a renovar (2) controlos médicos periódicos harmonizados e formação contínua	- controlo periódico das aptidões físicas e mentais (renovação) - número mínimo obrigatório de horas de actividade para a renovação	(1) validade de 5 anos (2) validade até aos 65 anos

5. CONSULTA PRÉ-LEGISLATIVA

A Comissão consultou as partes interessadas com base num documento publicado no seu sítio Europa em 2 de Julho de 2003. Esse documento foi apresentado numa audição organizada pela Comissão em 16 de Julho de 2003 a todos os representantes do sector: gestores de infra-estruturas, empresas ferroviárias, parceiros sociais, sociedades de serviços.

O documento suscitou grande interesse: foram recebidas e publicadas no sítio Europa cerca de trinta reacções oficiais. O princípio de uma proposta legislativa destinada a adoptar regras comunitárias para a certificação dos maquinistas recebeu um acolhimento favorável. Foi, no entanto, pedida grande prudência no que respeita ao impacto económico dessa proposta, na medida em que impõe mecanismos de certificação e de documentação que antes não existiam. Ao mesmo tempo, foram feitos numerosos comentários, em que a Comissão se inspirou largamente, sobre os aspectos concretos dos mecanismos propostos e dos requisitos mínimos a verificar.

No final desta consulta e com base em todos os elementos referidos, pareceu irrefutável que, para garantir a uniformidade e a transparência necessárias, cabe à Comunidade definir um modelo único de certificação, segundo o princípio do reconhecimento mútuo, deixando a cada Estado-Membro de origem, em virtude do princípio de subsidiariedade, a responsabilidade pela emissão de uma carta de condução de base, e à empresa ferroviária a responsabilidade pela emissão de um certificado complementar harmonizado que reflecta as autorizações específicas.

As disposições da presente proposta de directiva inscrevem-se na política comum de transportes, contribuindo ao mesmo tempo para os objectivos das políticas comunitárias em matéria de livre circulação dos trabalhadores, liberdade de estabelecimento e livre prestação de serviços, evitando os riscos de distorções de concorrência.

6. PRINCÍPIOS E ESTRUTURA DA DIRECTIVA

6.1. Âmbito de aplicação

A Comissão optou por limitar, numa primeira fase, a aplicação da presente proposta de directiva aos maquinistas que efectuam serviços transfronteiras e funcionam efectivamente em interoperabilidade.

Com efeito, verificou-se nos trabalhos preparatórios que seria mais adequada uma aplicação em duas fases. Trata-se, sobretudo, de permitir uma aplicação rápida das disposições relativas à certificação aos maquinistas mais directamente afectados pela abertura do mercado ferroviário e que devam trabalhar nos territórios de outros Estados-Membros. É, efectivamente, neste quadro que os requisitos ligados à segurança do sistema ferroviário se revestem de um carácter imperativo e de urgência.

Numa segunda fase, e com base num relatório relativo à primeira, a Comissão propõe o alargamento da carta de condução europeia a todos os maquinistas, tendo em conta as excepções já previstas no âmbito de aplicação da proposta de directiva relativa à segurança, integrada no segundo pacote ferroviário.

De igual modo, os outros agentes a bordo do comboio, que participam indirectamente na segurança da circulação, serão tratados em fase ulterior.

6.2. Modelo único de certificação dos maquinistas

A fim de assegurar a uniformidade, tanto na forma como no conteúdo, dos documentos que atestam a aptidão para a condução de comboios, a Comunidade define na presente proposta de directiva um modelo comunitário de certificação, cujos elementos serão objecto de reconhecimento mútuo pelos Estados-Membros.

Idealmente, o maquinista deveria dispor de um documento único sob a forma de um cartão com circuito integrado. O cartão seria emitido pela autoridade competente, e os vários elementos específicos das infra-estruturas, do material circulante e das verificações periódicas ficariam registados no circuito integrado. Esse registo seria efectuado pela autoridade competente ou, por delegação, pela empresa ferroviária ou qualquer outra entidade mandatada para o efeito.

Contudo, durante a fase de consulta pré-legislativa, as empresas ferroviárias opuseram-se firmemente à adopção imediata desta solução, por diversas razões:

- não se encontram ainda disponíveis as especificações do cartão com circuito integrado
- dado o número de operações de actualização do cartão, a autoridade competente seria obrigada a delegar essas operações na empresa ferroviária, que teria de se equipar de um sistema dispendioso
- o valor acrescentado desse sistema não é evidente, considerando o número reduzido de maquinistas que efectuam o tráfego transfronteiras.

Por essa razão, a Comissão propõe uma implementação em duas fases:

- provisoriamente, a certificação dará origem a dois documentos: a) a carta de maquinista, do mesmo formato que a carta de condução europeia, emitida pela autoridade competente com base em critérios comunitários, e mutuamente reconhecida; b) um certificado harmonizado, emitido pela empresa ferroviária que emprega o maquinista, confirmando que este tem os conhecimentos específicos necessários (material circulante, infra-estrutura, inspecções periódicas);
- a longo prazo, estes dois elementos serão fundidos num cartão com circuito integrado, de acordo com especificações funcionais e técnicas a definir por procedimento de comitologia.

Para assegurar a maior coerência ao quadro legislativo instaurado a nível comunitário em matéria de segurança no domínio ferroviário, a autoridade encarregada da emissão da carta de maquinista é a autoridade nacional responsável pela segurança, a instituir no quadro do artigo 15º da proposta de Directiva relativa à segurança ferroviária (COM(2002) 21). É a esta autoridade que compete criar um registo nacional das cartas de maquinista que permita encontrar os dados essenciais do percurso de cada maquinista para a aquisição e manutenção das suas competências.

A aplicação do princípio de reconhecimento mútuo pelos Estados-Membros às cartas de maquinista e aos certificados complementares harmonizados estabelecidos de acordo com o modelo comunitário deve permitir o reforço da mobilidade dos maquinistas de um Estado-Membro para outro, mas também de uma empresa ferroviária para outra. Essa mobilidade parece indispensável na perspectiva de uma maior abertura do mercado

ferroviário, e em conformidade com as várias liberdades previstas no Tratado associadas ao estabelecimento de um mercado único no sector.

6.3. Definição de requisitos mínimos para a obtenção da carta de maquinista

Tendo em conta os elementos resultantes do procedimento de consulta e os vários trabalhos preparatórios, os requisitos a prever devem incluir, pelo menos, a idade para conduzir um comboio, critérios ligados à aptidão médica e psicológica do candidato, à sua experiência profissional e aos seus conhecimentos em determinadas matérias ligadas à condução de um comboio, mas também ao conhecimento das infra-estruturas que deverá percorrer.

Importa notar que se trata de requisitos mínimos. Um Estado-Membro pode, se o desejar, impor requisitos suplementares para a emissão das cartas no seu território. No entanto, se um maquinista certificado em conformidade com o disposto na presente proposta de directiva tiver necessidade de certificação para aceder ao território desse Estado-Membro, este último deve reconhecer as partes da carta que correspondem aos requisitos mínimos definidos na directiva e só poderá impor uma formação complementar no que respeita à infra-estrutura em causa (conhecimento de linha, sinalização, regras de exploração, etc.).

A fim de dar resposta a certas preocupações e manter o nível de segurança elevado do sistema ferroviário europeu, definem-se requisitos rigorosos em matéria de conhecimentos linguísticos dos candidatos. Os maquinistas devem possuir, na(s) língua(s) indicada(s) pelo(s) gestores de infra-estruturas em causa, capacidades que lhes permitam comunicar de forma activa e eficiente em situações de rotina, degradadas e de emergência.

A manutenção da carta de maquinista está sujeita a controlos periódicos dos requisitos mínimos impostos, assegurando uma qualidade de serviço óptima e respondendo a imperativos de segurança evidentes.

Além disso, reconhecendo a qualidade dos institutos de formação e os procedimentos de certificação já existentes a nível dos Estados-Membros, a presente proposta de directiva prevê a possibilidade de delegação de algumas das funções da autoridade normalmente competente. Esta última conserva a inteira responsabilidade, mas pode delegar ou subcontratar a execução de determinadas funções, desde que tal ocorra na ausência de conflitos de interesses e de forma transparente e não discriminatória.

6.4. Formação e avaliação das competências

A presente proposta de directiva define no seu Anexo V um programa geral de formação com vista à aquisição dos conhecimentos profissionais necessários para obter a carta. Esse programa é completado por objectivos de formação mais especificamente ligados ao material circulante e às infra-estruturas; tais conhecimentos são descritos nos Anexos VI e VII da proposta e permitem obter o certificado complementar harmonizado.

Na medida em que as possibilidades de formação são por vezes limitadas, os Estados-Membros devem tornar público o procedimento de obtenção da carta de maquinista e acreditar os organismos encarregados da formação. Os candidatos devem ter acesso a essa formação numa base não discriminatória.

Os Estados-Membros devem também precisar o procedimento de verificação das competências adquiridas pelos candidatos. A fim de assegurar a maior transparência e evitar

qualquer conflito de interesses, os painéis de examinadores devem ser compostos de pessoas acreditadas pela autoridade nacional de segurança.

6.5. Sistema de controlos e sanções

A validade e o conteúdo da carta de maquinista e do certificado complementar harmonizado podem a qualquer momento ser alvo de controlo pela autoridade competente do território em causa.

Se uma autoridade competente considerar que uma carta de maquinista emitida pela autoridade competente de um outro Estado-Membro ou que um certificado complementar harmonizado não satisfaz os requisitos mínimos, a proposta de directiva prevê um procedimento que permite contestar a certificação, dirigido em primeiro lugar à autoridade emissora (ou à empresa ferroviária) e depois, se necessário, à Agência e finalmente à Comissão.

7. IMPACTO ECONÓMICO DA DIRECTIVA

7.1. Introdução

O impacto económico foi avaliado definindo um cenário de referência (evolução natural do contexto na ausência da presente proposta) plausível, um cenário de aplicação da presente proposta em duas fases, e avaliando depois o impacto em termos de custos nos dois cenários e os benefícios que permitem obter.

A estimativa apresentada defrontou-se com a dificuldade de dispor de determinados dados e assenta em várias hipóteses.

Com efeito,

- não há dados publicados sobre os custos incorridos pelas empresas ferroviárias para a formação e a certificação dos seus maquinistas
- a directiva proposta deixa uma grande margem de liberdade para a sua aplicação em cada Estado-Membro, o que implicaria um número infinito de cenários a ter em conta
- no contexto de total liberdade deixada aos Estados-Membros para legislar na matéria, é impossível descrever com precisão o cenário de referência que reflecte a evolução do quadro regulamentar na ausência da presente proposta.

7.2. Cenário de referência

Durante a consulta pré-legislativa, vários Estados-Membros manifestaram a intenção de introduzir em breve um quadro legislativo nacional para a certificação dos maquinistas, ou, quando aplicável, o seu quadro legislativo já em vigor. Esta intenção terá tendência para se generalizar, já que a futura directiva relativa à segurança ferroviária exige aos Estados-Membros a instituição de regras nacionais aplicáveis à certificação das empresas ferroviárias. Se nada se fizer a nível europeu, teremos em breve 15, e depois 25, procedimentos nacionais de certificação, provavelmente muito diferentes uns dos outros, reflectindo as práticas tradicionais de cada companhia nacional de caminho-de-ferro.

Num tal cenário, as soluções devem ser encontradas caso a caso, em função das operações transfronteiras a organizar, tal como descrito no relatório final do estudo ATKINS referido no capítulo 3. Os maquinistas são primeiro formados e certificados num Estado, devem depois

seguir de novo um ciclo de formação/certificação em cada novo Estado a servir, o que conduz a uma sobreposição de formações de forma fragmentada e sem estratégia definida, com todas as duplicações, custos adicionais e perdas de tempo que daí podem resultar.

7.3. Cenário de aplicação da directiva

A directiva proposta será aplicada em duas fases:

- Fase 1: aplicação apenas aos maquinistas em tráfego transfronteiras;
- Fase 2: aplicação a todos os outros maquinistas.

No que respeita ao papel da autoridade competente, há duas hipóteses principais:

- a autoridade competente desempenha apenas um papel de autoridade “de controlo”. A função de atribuição da carta de maquinista é delegada a uma empresa ferroviária, excepto para os maquinistas de empresas concorrentes. O registo é criado por essa empresa ou por um terceiro neutro, como o gestor da infra-estrutura. As empresas ferroviárias emitem os certificados complementares harmonizados.
- a autoridade competente desempenha plenamente o seu papel de autoridade emissora e de controlo. Atribui as cartas de maquinista e cria o registo, subcontratando eventualmente a parte técnica e informática. As empresas ferroviárias emitem os certificados complementares harmonizados.

Seja qual for a solução, o impacto económico variará de um interveniente para outro, mas globalmente os custos serão aproximadamente os mesmos.

7.4. Outras hipóteses

7.4.1. Número de maquinistas a certificar

O número total de maquinistas para a UE-25 é de cerca de 200 000. A primeira fase (tráfego transfronteiras) abrange uma percentagem máxima de 5%, ou seja, 10 000 maquinistas. Prevê-se um aumento anual de 5%, ou seja, 500 maquinistas/ano, ligado ao aumento do tráfego transfronteiras. Está prevista uma taxa de renovação de 5% por ano, isto é, 500 maquinistas/ano. Haverá, pois, 1000 maquinistas a certificar por ano na fase 1, mas 10 000 na fase 2.

Dado o número de maquinistas a certificar, é possível uma sobreposição das duas fases, começando a certificar os restantes maquinistas antes de estar totalmente concluída a certificação dos que efectuem tráfego transfronteiras.

7.4.2. Custos ligados aos examinadores

É necessário um examinador para 50 maquinistas, portanto 20 examinadores independentes na fase 1 e 200 examinadores na fase 2. Esses examinadores serão recrutados entre os maquinistas existentes, dando origem a um custo adicional avaliado em 1000 € por maquinista na fase 1 e 500 € na fase 2, para além de um montante fixo no início de cada fase.

7.4.3. Custos ligados à acreditação

Estes custos baseiam-se na seguinte hipótese: uma pessoa por Estado durante um ano para pôr em prática o sistema na fase 1, o dobro na fase 2. Há que acrescentar 0,1 homem*ano por ano e por Estado para manter este sistema.

7.4.4. Custos ligados à produção da carta de maquinista

O modelo proposto corresponde ao modelo da carta de condução europeia no domínio rodoviário. Trata-se de um cartão plastificado que deve ser produzido para milhões condutores rodoviários; o custo de produção de tais volumes foi avaliado em 0,20 € por cartão.

7.4.5. Benefícios ligados à redução do tempo de formação

O estudo ATKINS de 2002 mostrou que, no caso dos serviços transfronteiras estudados, é necessária uma formação considerável para que os maquinistas possam atravessar fronteiras. A presente directiva deve permitir reduzir tanto o tempo de formação desses maquinistas, incorporando desde o início o elemento internacional, como as necessidades de avaliação decorrentes de tal formação. Calcula-se em, pelo menos, 10% o tempo de formação que é ganho em relação ao tempo médio de formação de um maquinista.

7.4.6. Benefícios ligados à redução do tempo de certificação das empresas ferroviárias

Em conformidade com a directiva relativa à segurança ferroviária, uma empresa ferroviária solicita um certificado de segurança que confirme a aceitação das disposições por ela adoptadas para o cumprimento dos requisitos específicos necessários a uma exploração segura da rede em questão. Os requisitos podem dizer respeito à aplicação das ETI e das regras de segurança nacionais, aos procedimentos de atribuição dos certificados ao pessoal e à autorização de colocação em serviço do material circulante utilizado pela empresa ferroviária. No que se refere ao pessoal, a certificação assenta na documentação fornecida pela empresa sobre as diversas categorias de pessoal empregado ou contratado, incluindo a prova de que estas categorias satisfazem os requisitos das ETI ou das regras nacionais e de que foram devidamente certificadas.

A presente directiva deve permitir reduzir o tempo necessário à preparação da documentação pela empresa ferroviária e à avaliação dessa documentação pela autoridade nacional de segurança.

Com base num estudo recente do instituto NERA, os números para a UE-15 são os seguintes:

- Cerca de 800 000 trabalhadores dos caminhos-de-ferro europeus
- Custo salarial médio: 40 000 €/ano
- Massa salarial : 32 000 M€/ano
- Os custos de pessoal representam em média 50% dos custos de exploração
- Custos médios de exploração: 64 000 M€/ano
- As receitas representam em média 70% dos custos de exploração, portanto cerca de 44 800 M€/ano
- O transporte de mercadorias representa cerca de 30% das receitas globais, portanto cerca de 13 440 M€/ano.

Os benefícios não serão os mesmos para uma empresa já estabelecida ou para uma nova empresa, mas o facto de ganhar um mês no procedimento de obtenção do certificado de segurança para operações transfronteiras representa uma considerável poupança, tanto em custos administrativos como em custos de lançamento. Tendo em conta os números acima indicados e extrapolando da UE-15 para a UE-25 com base no critério da população (o instituto NERA avaliou que a relação entre níveis de tráfego é aproximadamente a mesma que entre níveis de população), é razoavelmente possível assumir como hipótese um benefício médio anual de 5,3 M€.

7.4.7. Benefícios ligados à redução dos riscos

As empresas ferroviárias são responsáveis pela selecção e formação dos seus maquinistas. A presente proposta impõe condições mínimas para a selecção e a formação dos maquinistas, bem como um processo para a certificação dos maquinistas. Pode-se afirmar, portanto, que a presente directiva permite reduzir certos riscos no plano da segurança ferroviária, como os gerados por empresas que não apliquem as condições mínimas em matéria de selecção e de formação do pessoal ou certos elementos do processo de certificação.

A título de exemplo, um grupo de trabalho da UIMC (União Internacional dos Serviços Médicos dos Caminhos-de-Ferro) estudou recentemente a questão da avaliação psicológica do pessoal que exerce funções de segurança. O seu relatório de Setembro de 2003 recomenda o recurso sistemático a testes psicológicos quando da selecção e do exame médico após os 50 anos, e ainda quando surja uma dúvida quanto à aptidão para exercer funções críticas em termos de segurança. O relatório indica que poderiam ter sido evitados acidentes se tivessem sido adoptadas medidas após a detecção nesses testes de determinados indícios.

É, pois, possível afirmar que a obrigação de recorrer a examinadores acreditados, de definir condições mínimas a respeitar, de verificar regularmente determinados critérios e de certificar o pessoal respeitando determinadas etapas essenciais são elementos que contribuem, todos eles, para reduzir os riscos de erro, de incidentes e de acidentes.

Estes benefícios são dificilmente quantificáveis. A título de exemplo, o benefício calculado pelo gabinete de consultores ECORYS na análise de custos-benefícios actualmente em curso no âmbito da Directiva 2001/16/CE para a aplicação do sistema ERTMS ao longo de um período de 20 anos é de 6,5 M€; trata-se de um valor líquido actualizado (método *Net Present Value*) e que se baseia na redução do número de mortes, calculado em 14. Este valor não tem em conta os benefícios resultantes da diminuição do número de feridos graves e de estragos materiais, e limita-se ao impacto no território da UE-15. Uma outra fonte é a análise económica efectuada para a ETI “controlo-comando e sinalização para alta velocidade” em 2000, que indicava um valor NPV de 3,7 M€. Estes estudos assumem como hipótese um valor de 1,5 M€ por acidente mortal.

7.4.8. Benefícios ligados a uma maior mobilidade entre empresas

Graças a esta directiva, será mais fácil para os maquinistas serem recrutados por uma nova empresa. Haverá, pois, menos custos sociais no caso de encerramento/reestruturação de empresas. Contudo, poderá haver uma maior mobilidade por iniciativa pessoal, o que poderá gerar custos de recrutamento suplementares. A criação de um verdadeiro mercado dos maquinistas na União Europeia cria as condições para tornar mais atraente a profissão. A esperada renovação do dinamismo do mercado ferroviário europeu deverá permitir aumentar a longo prazo as perspectivas de emprego.

7.5. Quadro comparativo

Os valores são em euros constantes, sem descontos.

	Cenário de referência	Directiva – Fase 1	Directiva – Fase 2
Custos			

Custo médio de formação de um maquinista	45 000 €	Sem impacto	Sem impacto
--	----------	-------------	-------------

Obrigação de independência do exame	Cerca de 35 M€	Cerca de 1000 €/maquinista ou seja 1 M€/ano mais 1 M€ em 2007 ou seja um total de 11 M€	Cerca de 500 €/maquinista ou seja 5 M€/ano mais 10 M€ em 2009 ou seja um total de 60 M€
Obrigação de acreditação	Cerca de 6 M€	1 M€ em 2006 mais 0,1 M€/ano ou seja 2 M€	5 M€ em 2008 mais 0,5 M€/ano ou seja 10 M€
Criação do registo e gestão	Cerca de 34 M€	1 M€ por E-M em 2006, mais 0,1 M€ por E-M/ano Ou seja 46 M€	0,1 M€ por E-M/ano Ou seja 23 M€
Produção da carta em papel (60 €/certificado)	Cerca de 12 M€	Nada	Nada
Produção da carta UE	Nada	2 M€ em 2006, em seguida 40 000 €/ano Ou seja 2,4 M€	200 000 €/ano Ou seja 2 M€
Produção de certificados complementares harmonizados	Nada	60 000 €/ano Ou seja 0,6 M€	60 € por certificado Ou seja 12 M€
TOTAL dos custos	Cerca de 87 M€	62 M€	107 M€
Benefícios			
Benefício: redução de formação maquinista 2º país	Nada	4,5 M€/ano Ou seja 45 M€	4,5 M€/ano Ou seja 45 M€
Benefício: redução de certificação	Nada	0,1 M€/ano	0,1 M€/ano

maquinista 2º país		Ou seja 1 M€	Ou seja 1M€
Benefício: redução do tempo de certificação empresa	Cerca de 26,5 M€	5,3 M€/ano Ou seja 53 M€	5,3 M€/ano Ou seja 53 M€
Benefício: redução dos riscos	Cerca de 14 M€	7 M€	21 M€
Benefício: mobilidade entre empresas	Cerca de - 20 M€ para custos sociais	Nada	Nada
TOTAL dos benefícios	Cerca de 20,5 M€	106 M€	120 M€
SALDO	- 66,5 M€	+ 44 M€	+ 13 M€

7.6. Conclusões

Na ausência de directiva, a manutenção da actual situação poderia conduzir a uma perda de 66,5 M€ para os 25 Estados-Membros nos próximos anos.

Se a proposta de directiva for aceite, não só os Estados-Membros evitarão esse prejuízo, mas poderão também esperar um benefício de 44 M€ na primeira fase (certificação dos maquinistas em serviço transfronteiras) e de 13 M€ na segunda fase (certificação de todos os outros maquinistas).

8. COMENTÁRIOS AO ARTICULADO

Artigo 1º

Este artigo precisa os objectivos da proposta de directiva, confirmando também as responsabilidades dos gestores de infra-estruturas e das empresas ferroviárias.

Artigo 2º

Definições.

Artigo 3º

Este artigo precisa o âmbito de aplicação. A directiva visa não só os maquinistas, mas também os outros agentes, presentes na locomotiva ou no comboio, que participam directa ou indirectamente na condução e cujas habilitações profissionais contribuem, portanto, para a segurança da circulação. Durante a consulta pré-legislativa, vários peritos e autoridades reclamaram regras europeias para a certificação do pessoal afectado a funções críticas em termos de segurança; este pedido foi igualmente objecto de alterações do Parlamento Europeu em primeira e segunda leitura do segundo pacote ferroviário.

Artigo 4º

Este artigo precisa o modelo comunitário de certificação e faz referência ao Anexo I. O modelo é constituído por três partes: a carta de maquinista propriamente dita, o certificado complementar harmonizado, e os dados que devem constar do registo nacional.

Artigo 5º

Este artigo precisa quem emite a carta de maquinista e o certificado complementar harmonizado.

Artigo 6º

Este artigo precisa a validade da carta de maquinista e do certificado complementar harmonizado.

Artigos 7º a 11º

Estes artigos precisam os requisitos a respeitar para a obtenção da carta de maquinista e do certificado complementar harmonizado.

Artigo 14º

Este artigo precisa as condições a respeitar pelo maquinista para poder conservar a carta de maquinista e o certificado complementar harmonizado. Trata-se, nomeadamente de controlos periódicos como exames médicos e verificação do conhecimento das linhas.

Artigo 15º

Este artigo precisa o impacto na carta de maquinista quando um maquinista passa de uma empresa ferroviária para outra ou deixa a empresa.

Artigos 16º a 19º

Estes artigos precisam as funções das autoridades competentes para a emissão das cartas de maquinista e o regime de delegação dessas funções.

Artigo 20º

São precisados os requisitos em matéria de registo dos dados ao longo de todo o procedimento de certificação dos maquinistas.

Artigos 21º a 24º

Estes artigos precisam os procedimentos relativos às formações, exames e avaliações independentes.

Artigo 25º

Este artigo precisa as disposições aplicáveis aos outros agentes, presentes na locomotiva ou no comboio, que participam directa ou indirectamente na condução e cujas habilitações profissionais contribuem, portanto, para a segurança da circulação.

Artigos 26º e 27º

Estes artigos visam os controlos possíveis pela autoridade competente e as sanções penais a prever pelos Estados-Membros.

Artigos 28º

Este artigo apresenta as possibilidades de derrogação. As excepções autorizadas são idênticas às previstas na directiva relativa à segurança ferroviária.

Artigos 29º e 30º

Disposições habituais sobre a alteração dos anexos e a comitologia. Note-se que o comité competente será o instituído no quadro das directivas sobre a interoperabilidade, igualmente competente para a directiva relativa à segurança ferroviária.

Artigo 31º

A Agência é chamada a acompanhar a aplicação da presente directiva e preparar um relatório sobre a evolução da certificação. Esse relatório permitirá a adopção das medidas necessárias antes de aplicar a directiva ao conjunto dos maquinistas e outros agentes envolvidos.

Artigos 32º e 33º

Disposições clássicas sobre a transposição da directiva para o direito nacional.

Artigo 34º

Neste artigo propõe-se uma aplicação progressiva da directiva: em primeiro lugar, a transposição e criação dos registos nacionais, depois a certificação dos maquinistas que efectuem serviços transfronteiras, por fim a certificação dos outros maquinistas e outros agentes envolvidos. Este artigo precisa igualmente as disposições aplicáveis aos maquinistas que exercem a sua profissão ou seguem um processo de certificação segundo as regras em vigor antes da entrada em vigor da presente directiva.

ANEXO I

Este anexo precisa o modelo comunitário de cada elemento da certificação: a carta de maquinista, o certificado complementar harmonizado, os dados que devem constar do registo.

ANEXO II

Este anexo identifica as funções do maquinista.

ANEXO III

São precisados os requisitos de base para a selecção dos maquinistas: duração do tempo de escolaridade, exames médicos, testes linguísticos. Os controlos periódicos necessários são também precisados. Este anexo inspira-se em grande parte no acordo dos parceiros sociais assinado em 27 de Janeiro de 2004.

ANEXO IV

Constam deste anexo os critérios a respeitar para o programa geral de formação e os exames.

ANEXO V

São precisados os objectivos em matéria de conhecimentos profissionais gerais. Este anexo inspira-se em grande parte no acordo dos parceiros sociais assinado em 27 de Janeiro de 2004.

ANEXO VI

São precisados os objectivos em matéria de conhecimentos profissionais ligados ao material circulante. Este anexo inspira-se em grande parte no acordo dos parceiros sociais assinado em 27 de Janeiro de 2004.

ANEXO VII

São precisados os objectivos em matéria de conhecimentos profissionais ligados às infra-estruturas. Este anexo inspira-se em grande parte no acordo dos parceiros sociais assinado em 27 de Janeiro de 2004.

9. SUBSIDIARIEDADE

A directiva proposta visa estabelecer um quadro regulamentar comum em matéria de certificação do pessoal de bordo das locomotivas e dos comboios que efectuem o transporte de passageiros e de mercadorias. Permitirá facilitar a interoperabilidade do pessoal de condução para aumentar o tráfego ferroviário internacional, manter ou mesmo aumentar o nível de segurança e para tal garantir o nível de qualidade das prestações do pessoal de condução, assegurando e verificando os níveis de competência adaptados às redes europeias utilizadas, contribuir para a eficácia dos métodos de gestão dos maquinistas em interoperabilidade para as companhias ferroviárias e reduzir o risco de *dumping* social.

Dado que estes objectivos não podem ser realizados de forma suficiente pelos Estados-Membros, como verificou o estudo da Comissão realizado em 2002 (capítulo 3), e podem ser melhor realizados a nível comunitário, como demonstra a avaliação do impacto económico (capítulo 7), a Comunidade pode adoptar medidas em conformidade com o princípio de subsidiariedade consagrado no artigo 5º do Tratado. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, a presente directiva não excede o necessário para atingir aqueles objectivos.

10. IMPACTO FINANCEIRO

A presente proposta não inclui uma ficha financeira.

Recorrer-se-á a um comité existente (artigo 21º da Directiva 96/48/CE) para os procedimentos de tomada de decisão previstos na presente proposta. Um eventual aumento do número de reuniões necessárias será contabilizado na rubrica orçamental respeitante a este comité.

Os custos decorrentes para a Agência serão por ela suportados; já são em parte tomados em conta na ficha financeira que acompanha a proposta de regulamento que institui esta Agência, que faz parte do segundo pacote ferroviário. Cabe ao director executivo da Agência propor, em conformidade com o regulamento, se necessário, eventuais aumentos orçamentais em função das necessidades reais.

Proposta de

DIRECTIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativa à certificação do pessoal de bordo que assegura a condução de locomotivas e comboios na rede ferroviária da Comunidade

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o seu artigo 71º,

Tendo em conta a proposta da Comissão¹⁷,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu¹⁸,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões¹⁹,

Deliberando em conformidade com o procedimento previsto no artigo 251º do Tratado²⁰,

Considerando o seguinte:

- (1) Em conformidade com a Directiva 2004/xxx/CE de ... do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à segurança ferroviária²¹, os gestores de infra-estruturas e as empresas ferroviárias estabelecem o seu sistema de gestão da segurança de forma a que o sistema ferroviário possa atingir pelo menos os objectivos de segurança comuns, seja conforme com as regras de segurança nacionais e com as exigências de segurança definidas nas especificações técnicas de interoperabilidade, e se apliquem os elementos pertinentes dos métodos de segurança comuns. Este sistema de gestão da segurança prevê, nomeadamente, programas de formação do pessoal e mecanismos que permitam assegurar que sejam mantidas as competências do pessoal e que as tarefas sejam efectuadas de forma correspondente.
- (2) A Directiva 2004/xxx/CE [relativa à segurança ferroviária] prevê que para poder ter acesso à infra-estrutura ferroviária, uma empresa ferroviária deve estar na posse de um certificado de segurança.
- (3) A Directiva 91/440/CEE do Conselho, de 29 de Julho de 1991, relativa ao desenvolvimento dos caminhos-de-ferro comunitários²², confere às empresas

¹⁷ JO C [...] de [...], p. [...].

¹⁸ JO C [...] de [...], p. [...].

¹⁹ JO C [...] de [...], p. [...].

²⁰ JO C [...] de [...], p. [...].

²¹ JO L [...] de [...], p. [...].

²² JO L237 de 24.08.1991. Directiva com a última alteração que lhe foi dada pelo Acto de Adesão de 2003.

ferroviárias titulares de uma licença um direito de acesso desde 15 de Março de 2003 à rede transeuropeia de transporte ferroviário de mercadorias e, o mais tardar a partir de 2008, a toda a rede de serviços internacionais de transporte ferroviário de mercadorias. Além disso, no quadro do segundo pacote ferroviário²³, prevê-se alargar esse direito de acesso a toda a rede para os serviços de transporte ferroviário internacional de mercadorias, bem como para todos os tipos de serviço de transporte ferroviário de mercadorias. Esta extensão progressiva dos direitos de acesso conduzirá inevitavelmente a um aumento do transporte ferroviário de mercadorias transfronteiras, de que resultará uma crescente procura de maquinistas formados e certificados para serviços transfronteiras.

- (4) Um estudo efectuado em 2002 pela Comissão encontrou uma grande diversidade de legislações nacionais no que respeita às condições de certificação dos maquinistas. Para fazer face a esta diversidade e manter ao mesmo tempo o actual nível de segurança elevado do sistema ferroviário da UE, convém adoptar regras comunitárias para a certificação dos maquinistas.
- (5) Essas regras comunitárias devem contribuir também para a realização das políticas comunitárias em matéria de livre circulação dos trabalhadores, de liberdade de estabelecimento e de livre prestação dos serviços no contexto da política comum de transportes, evitando eventuais distorções de concorrência.
- (6) Para garantir a uniformidade e a transparência necessárias, é oportuno que a Comunidade defina um modelo único de documentação que ateste, por um lado, o respeito de determinados requisitos e aptidões de base e, por outro, as competências do pessoal de condução de comboios, reconhecido mutuamente pelos Estados-Membros, deixando a responsabilidade aos Estados-Membros para a emissão da carta de base e às empresas ferroviárias para a emissão de um certificado complementar harmonizado.
- (7) Estas disposições comuns devem sobretudo procurar facilitar a mobilidade dos maquinistas de um Estado-Membro para outro, mas também de uma empresa ferroviária para outra e, de um modo mais geral, o reconhecimento da carta de maquinista e do certificado complementar harmonizado por todos os representantes do sector ferroviário. Para tal, é necessário estabelecer os requisitos mínimos a satisfazer pelo candidato para obter a carta de base e o certificado complementar harmonizado.
- (8) Os requisitos a prever devem dizer respeito, pelo menos, à idade mínima necessária para a condução de um comboio, à aptidão física e psicológica do candidato, à sua experiência profissional e aos seus conhecimentos em certas matérias ligadas à condução de um comboio, bem como ao conhecimento das infra-estruturas que deverá percorrer.
- (9) Esta directiva não deve prejudicar a aplicação do disposto na Directiva 95/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de Outubro de 1995, relativa à protecção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados²⁴, nem no Regulamento (CE) n.º 45/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de Dezembro de 2000, relativo à protecção das pessoas

²³ Comunicação da Comissão ao Conselho e ao Parlamento Europeu – “Rumo a um espaço ferroviário europeu integrado” de 23 de Janeiro de 2002, COM(2002) 18.

²⁴ JO L 281 de 23.11.1995, p. 31.

singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais pelas instituições e pelos órgãos comunitários e à livre circulação desses dados²⁵.

- (10) O conjunto das informações contidas na carta de maquinista, no certificado complementar harmonizado e nos registos deve ser explorado pelas autoridades nacionais de segurança para facilitar a avaliação da certificação do pessoal prevista nos artigos 10º e 11º da Directiva 2004/xxx/CE, relativa à segurança ferroviária, e acelerar a concessão dos certificados de segurança previstos nos mesmos artigos.
- (11) As medidas necessárias à execução da presente directiva serão aprovadas nos termos da Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão²⁶.
- (12) Os Estados-Membros devem prever os controlos e sanções adequados para as infracções às disposições nacionais de aplicação da presente directiva.
- (13) Para o bom funcionamento dos transportes ferroviários, é necessário que os maquinistas que já exercem a profissão antes da entrada em vigor da presente directiva possam conservar os seus direitos adquiridos durante um período transitório.
- (14) Dado que o estabelecimento de um quadro regulamentar comum em matéria de certificação do pessoal de bordo das locomotivas e dos comboios que asseguram o transporte de passageiros e de mercadorias não pode ser realizado de forma suficiente pelos Estados-Membros, a Comunidade pode adoptar medidas em conformidade com o princípio de subsidiariedade consagrado no artigo 5º do Tratado. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, a presente directiva não excede o necessário para atingir aqueles objectivos.

APROVARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

²⁵ JO L 8 de 12.01.2001, p. 1.

²⁶ JO L 184 de 17.07.1999, p. 23.

Capítulo I

Objecto, âmbito de aplicação e definições

Artigo 1º

Objecto

A presente directiva estabelece as condições e os procedimentos para a certificação do pessoal de bordo que assegura a condução de locomotivas e de comboios na rede ferroviária da Comunidade. Neste contexto, estabelece também as tarefas confiadas às autoridades competentes dos Estados-Membros, aos maquinistas e aos outros representantes do sector, nomeadamente as empresas ferroviárias, os gestores de infra-estruturas e os centros de formação.

O emprego de pessoal de bordo certificado nos termos da presente directiva não dispensa as empresas ferroviárias nem os gestores de infra-estruturas da obrigação de instituir um sistema de acompanhamento e controlo interno das competências e dos comportamentos do seu pessoal de bordo no quadro do artigo 9º e do Anexo III da Directiva 2004/xxx/CE, relativa à segurança ferroviária. O certificado não isenta a empresa ferroviária nem o gestor da infra-estrutura de responsabilidade em matéria de segurança e, em especial, de formação do seu pessoal.

Artigo 2º

Definições

Para efeitos da presente directiva, entende-se por:

- a) “autoridade competente”: a autoridade encarregada pelo Estado-Membro de emitir a carta de maquinista depois de verificar que o candidato satisfaz os requisitos estabelecidos. Trata-se da autoridade nacional de segurança instituída nos termos do artigo 16º da Directiva 2004/xxx/CE [relativa à segurança ferroviária];
- b) “maquinista”: pessoa capaz de conduzir de forma autónoma, responsável e segura locomotivas de manobra, comboios de trabalhos ou comboios destinados ao transporte ferroviário de passageiros ou de mercadorias. As funções de um maquinista são indicadas no Anexo II da presente directiva;
- c) “pessoal de bordo”: para efeitos da presente directiva, o pessoal de bordo é composto, por um lado, dos maquinistas e, por outro, dos “outros agentes”, presentes na locomotiva ou no comboio, que participam indirectamente na condução e cujas habilitações profissionais contribuem, consequentemente, para a segurança da circulação;
- d) “gestor da infra-estrutura”: qualquer entidade ou empresa especialmente encarregada do estabelecimento e manutenção da infra-estrutura ferroviária, ou de parte desta, tal como definida no artigo 3º da Directiva 91/440/CEE;

- e) “empresa ferroviária”: qualquer empresa pública ou privada cuja actividade consiste em prestar serviços de transporte ferroviário de mercadorias e/ou passageiros, devendo a tracção ser obrigatoriamente garantida por essa empresa; estão igualmente incluídas as empresas que apenas efectuam a tracção;
- f) “especificações técnicas de interoperabilidade” ou “ETI”: as especificações adoptadas no quadro das Directivas 96/48/CE²⁷ do Conselho e 2001/16/CE²⁸ do Parlamento Europeu e do Conselho e que devem ser respeitadas a fim de assegurar a interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu;
- g) “Agência”: a Agência Ferroviária Europeia estabelecida pelo Regulamento [(CE) n.º .../2004 [do Parlamento Europeu e do Conselho]²⁹;
- h) “certificado de segurança”: certificado emitido a uma empresa ferroviária pela autoridade nacional de segurança, em conformidade com o artigo 10º da Directiva 2004/xxx/CE [relativa à segurança ferroviária];
- i) “autorização de segurança”: certificado emitido a um gestor da infra-estrutura pela autoridade de segurança, em conformidade com o artigo 11º da Directiva 2004/xxx/CE, relativa à segurança ferroviária.

Artigo 3º *Âmbito de aplicação*

A presente directiva visa a certificação do pessoal de bordo que assegura a condução de locomotivas e de comboios na rede ferroviária da Comunidade, por conta de uma empresa ferroviária detentora um certificado de segurança ou de um gestor da infra-estrutura detentor de uma autorização de segurança.

Capítulo II **Certificação dos maquinistas**

Artigo 4º *Modelo comunitário de certificação*

1. Todo o maquinista deve possuir as aptidões e habilitações necessárias para assegurar a condução de comboios e ser titular da seguinte documentação:
 - a) Uma carta de condução que identifique o maquinista, a autoridade emissora e o período de validade. Esta carta pertence ao maquinista e é passada, quando requerido, ao maquinista que preencha as condições mínimas em termos de aptidão médica e psicológica, de escolaridade de base e de competências profissionais gerais. A carta de maquinista respeita as prescrições do Anexo I;

²⁷ JO L [...] de [...]
²⁷ JO L 235 de 17.09, p. [...].
²⁸ JO L 235 de 17.09.1996, p. 6.
²⁹ JO L [...] de [...]

- b) Um certificado harmonizado atestando que o titular recebeu a formação complementar no quadro do sistema de gestão da segurança da empresa ferroviária ou, no caso dos maquinistas empregados pelo gestor da infra-estrutura, deste último, indicando as infra-estruturas nas quais o titular é autorizado a conduzir e o material circulante que o titular é autorizado a conduzir. O certificado complementar harmonizado respeita as prescrições do Anexo I.
- 2. O certificado complementar harmonizado autoriza a condução numa das seguintes categorias:
 - a) categoria A: locomotivas de manobra e comboios de trabalhos;
 - b) categoria B: transporte de passageiros;
 - c) categoria C: transporte de mercadorias.
 - 3. No que respeita à carta de maquinista referida no parágrafo anterior, o sistema geral de reconhecimento das habilitações profissionais estabelecido na Directiva 92/51/CEE do Conselho continua a ser aplicável ao reconhecimento das habilitações profissionais dos maquinistas nacionais de um Estado-Membro que tenham obtido o seu título de formação num país terceiro. Os maquinistas que venham a ter as suas habilitações profissionais reconhecidas nesta base deverão ser certificados em conformidade com a presente directiva.

Artigo 5º
Entidades emissoras

- 1. A carta de maquinista referida no nº 1, alínea a), do artigo 4º é emitida pela autoridade competente prevista na alínea a) do artigo 2º. Só nas condições previstas no artigo 17º a autoridade competente pode delegar esta tarefa.
- 2. O certificado complementar harmonizado referido no nº 1, alínea b), do artigo 4º é emitido pela empresa ferroviária que emprega o maquinista ou, conforme o caso, pelo gestor da infra-estrutura.

Artigo 6º
Reconhecimento mútuo

- 1. Quando for detentor da carta de maquinista e do certificado complementar harmonizado emitidos em conformidade com a presente directiva, um maquinista pode conduzir os comboios desde que a empresa ferroviária, ou o gestor da infra-estrutura, responsável pelo transporte em questão seja detentor de um certificado de segurança, ou de uma autorização de segurança, e apenas na rede coberta tanto pelo certificado complementar harmonizado como pelo certificado de segurança, ou autorização de segurança.
- 2. As cartas de maquinista emitidas por um Estado-Membro em conformidade com a presente directiva são reconhecidas mutuamente pelos outros Estados-Membros.

Capítulo III

Condições e procedimento para a obtenção da carta de maquinista e do certificado complementar harmonizado

Artigo 7º *Requisitos mínimos*

Para obter a carta de maquinista, o candidato deve satisfazer os requisitos mínimos previstos nos artigos 8º, 9º e nºs 1 e 2 do artigo 11º.

Para obter o certificado complementar harmonizado, o candidato deve estar na posse de uma carta de maquinista e satisfazer os requisitos mínimos previstos nos artigos 10º e nºs 1, 3 e 4 do artigo 11º.

Sem prejuízo do artigo 6º, um Estado-Membro pode impor requisitos adicionais para a emissão de cartas de maquinista no seu próprio território.

Artigo 8º *Idade mínima*

O candidato deve ter a idade mínima de vinte anos. Contudo, os Estados-Membros podem emitir uma carta de maquinista a partir da idade de dezoito anos, sendo então a validade dessa carta limitada ao território do Estado-Membro que a emite.

Artigo 9º *Formação e aptidões de base*

1. O candidato deve possuir uma formação de base equivalente ao nível 3 previsto na Decisão 85/368/CEE do Conselho³⁰ e satisfazer os requisitos previstos no Anexo III.
2. O candidato deve comprovar a sua aptidão física e mental por meio de um exame médico realizado por um médico reconhecido pela autoridade competente. Este exame incide pelo menos nos critérios indicados no Anexo III, pontos 2.1 e 4.
3. O candidato deve demonstrar a sua aptidão psicológica por meio de um exame realizado por um psicólogo reconhecido pela autoridade competente. Este exame incide pelo menos nos critérios indicados no Anexo III, ponto 2.2.
4. O critério dos conhecimentos linguísticos de base previstos no ponto 5 do Anexo III deve ser cumprido e sujeito a verificação de cada vez que um maquinista deva percorrer novas infra-estruturas que impliquem novas exigências em termos de conhecimentos linguísticos.

³⁰ JO L 199 de 31.07.1985, p. 56.

Artigo 10º
Experiência profissional

Sem prejuízo do artigo 6º, um Estado-Membro pode impor, no seu território, que o candidato comprove uma experiência profissional de, pelo menos, dois anos na categoria A prevista no nº 2, alínea a), do artigo 4º para ter acesso às categorias B e C.

Artigo 11º
Habilitações profissionais

1. O candidato deve ter seguido um programa de formação completo como o descrito no Anexo IV, ponto 1, composto de uma parte relativa à carta de maquinista e de uma parte relativa ao certificado complementar harmonizado. O método de formação respeita os critérios do Anexo IV, pontos 2 e 3.
2. O candidato deve ter sido aprovado num exame que incida sobre os seus conhecimentos profissionais gerais; esse exame deve incluir, pelo menos, as matérias gerais mencionadas no Anexo V.
3. O candidato deve ter sido aprovado num exame que incida sobre os seus conhecimentos profissionais relativos ao material circulante para o qual se requer o certificado complementar harmonizado; esse exame deve incluir, pelo menos, as matérias gerais mencionadas no Anexo VI.
4. O candidato deve ter sido aprovado num exame que incida sobre os seus conhecimentos profissionais relativos às infra-estruturas para as quais se requer o certificado complementar harmonizado. Esse exame deve incluir, pelo menos, as matérias gerais mencionadas no Anexo VII. Se for caso disso, o exame incluirá também os conhecimentos linguísticos em conformidade com o nº 4 do artigo 9º.

Artigo 12º
Pedido de carta de maquinista

1. A autoridade competente publica o procedimento a respeitar para a obtenção de uma carta de maquinista, incluindo os formulários necessários.
2. Qualquer pedido de carta de maquinista deve ser dirigido à autoridade competente pela entidade patronal do candidato a maquinista ou por este último.
3. Os pedidos dirigidos à autoridade competente podem dizer respeito:
 - a) à concessão de uma nova carta: neste caso, trata-se de um maquinista principiante, de um maquinista que exercia a profissão antes da entrada em vigor da presente directiva, ou de um pedido de segunda via;
 - b) a uma actualização: um ou mais dados da carta mudaram e devem ser actualizados.

Artigo 13º
Emissão da carta de maquinista

A autoridade competente emite a carta de maquinista o mais tardar três semanas após a recepção de todos os documentos necessários.

A carta de maquinista deve ser redigida na língua ou línguas oficiais do Estado-Membro que o emite. Deve ser renovada de cinco em cinco anos.

A carta de maquinista é propriedade do maquinista e é emitida num único exemplar. É proibida toda a reprodução da carta, excepto pela autoridade competente no caso de um pedido de segunda via.

Artigo 14º
Controlos periódicos

1. Para poder conservar a sua carta de maquinista e o certificado harmonizado, o titular será submetido a exames e/ou controlos periódicos para verificação do respeito das condições previstas nos artigos 9º e 11º. A periodicidade mínima a respeitar é a seguinte:
 - a) controlos médicos (aptidão física e mental): de três em três anos até à idade de 60 anos, em seguida todos os anos;
 - b) conhecimento das linhas: a fixar pela autoridade competente do Estado-Membro em questão;
 - c) conhecimento do material circulante: a fixar pela empresa ferroviária que emprega o maquinista em função do seu próprio sistema de gestão da segurança.

Para cada um destes controlos, a empresa ferroviária atestará, mediante menção no certificado complementar harmonizado e no registo previsto no artigo 20º, que o maquinista satisfaz estes requisitos.

2. Sem prejuízo dos controlos periódicos previstos no nº 1, as empresas ferroviárias e os gestores de infra-estruturas estabelecerão um sistema de acompanhamento dos seus maquinistas. Se os resultados desse acompanhamento colocarem em questão a habilitação de um maquinista e a manutenção da sua carta de maquinista ou do seu certificado harmonizado, a entidade patronal adoptará imediatamente as medidas necessárias. Se for caso disso, pedirá à autoridade competente a retirada da carta.

Artigo 15º
Cessação de emprego

Quando um maquinista deixar de ser empregado por uma empresa ferroviária, esta deve informar do facto sem demora a autoridade competente.

A carta de maquinista mantém a validade sem prejuízo do artigo 14º.

O certificado complementar harmonizado perde a validade com a cessação de emprego.

Artigo 16º
Alteração e retirada de cartas e certificados

1. A entidade patronal ou, eventualmente, o próprio maquinista, informará sem demora a autoridade competente de qualquer alteração do seu estado de saúde susceptível de pôr em causa a qualificação de um maquinista e a conservação da sua carta de maquinista ou do seu certificado complementar harmonizado.
2. Se a autoridade competente verificar que um maquinista não preenche uma ou mais das condições exigidas, retirará imediatamente a carta de maquinista e, se for caso disso, o certificado complementar harmonizado. Notificará sem demora a sua decisão fundamentada ao interessado e à sua entidade patronal, sem prejuízo do direito de recurso previsto no artigo 18º. A suspensão será provisória ou definitiva em função da importância do risco criado para a segurança ferroviária. A autoridade competente actualizará o registo previsto no artigo 20º.
3. Os Estados-Membros adoptarão todas as disposições que sejam úteis para evitar os riscos de falsificação dos certificados e de manipulação não autorizada do registo previsto no artigo 20º. A entidade patronal deve assegurar e controlar a validade a todo o momento da carta de maquinista e do certificado complementar harmonizado dos seus maquinistas em exercício.

Capítulo V

Funções e decisões da autoridade competente

Artigo 17º
Funções da autoridade competente

1. A autoridade competente desempenhará as suas funções de forma transparente e não discriminatória.

Responderá rapidamente aos requerimentos e pedidos de informação e, se for caso disso, comunicará os seus pedidos de informação complementar sem demora durante a elaboração das cartas de maquinista.

2. A autoridade competente pode subcontratar ou delegar em terceiros as funções previstas no nº 4, desde que tais funções possam ser executadas pelo delegado na ausência de conflito de interesses.

As funções são delegadas de forma transparente e não discriminatória.

3. Quando a autoridade competente subcontratar ou delegar funções numa empresa ferroviária, deve ser respeitada, pelo menos, uma das duas condições que se seguem:

- a) a empresa ferroviária só emite cartas de maquinista aos seus próprios maquinistas;
- b) a empresa ferroviária não tem a exclusividade, no território em causa, para nenhuma das funções delegadas ou subcontratadas.

4. Podem ser delegadas as funções referidas nas alíneas a) a e) desde que se respeitem as condições associadas:
 - a) à verificação das aptidões físicas e mentais: esta é efectuada por médicos ou institutos de medicina do trabalho acreditados pela autoridade competente;
 - b) à verificação das aptidões psicológicas: esta é efectuada por psicólogos ou institutos de psicologia do trabalho acreditados pela autoridade competente;
 - c) à verificação das competências profissionais gerais: esta é efectuada por institutos ou examinadores acreditados pela autoridade competente;
 - d) à concessão de novas cartas de maquinista e respectiva actualização: esta pode ser delegada em terceiros acreditados pela autoridade competente;
 - e) às funções relativas à manutenção do registo previsto no artigo 20º: estas podem ser delegadas em terceiros designados pela autoridade competente.
5. Quando a autoridade competente subcontratar ou delegar funções, os mandatários ou subcontratantes devem respeitar, no exercício dessas funções, as obrigações da presente directiva aplicáveis às autoridades competentes.
6. Quando a autoridade competente subcontratar ou delegar funções, estabelecerá um sistema de controlo da execução dessas funções que lhe permita verificar que são respeitadas as condições dos nºs 2 e 3.
7. A verificação das competências profissionais relativas ao material circulante e às infra-estruturas será efectuada pela empresa ferroviária.

Artigo 18º *Acreditação*

Qualquer delegação de funções no quadro do artigo 17º só pode ser feita numa pessoa ou num organismo previamente acreditado pela autoridade competente ou por um organismo de acreditação designado pelo Estado-Membro. O processo de acreditação baseia-se nas normas europeias pertinentes da série EN 45000, bem como na avaliação de um dossier apresentado pelo candidato comprovando devidamente as suas competências no domínio em causa.

A autoridade competente publicará e manterá actualizado um registo das pessoas e organismos acreditados no quadro da presente directiva.

Artigo 19º *Decisões da autoridade competente*

1. A autoridade competente deve fundamentar as suas decisões.
2. A autoridade competente deve estabelecer um procedimento de recurso administrativo que permita à entidade patronal e ao maquinista pedir a revisão de qualquer decisão relativa a um pedido de carta nos termos no artigo 12º ou a uma retirada nos termos do nº 2 do artigo 16º.

3. Os Estados-Membros adoptarão as medidas necessárias para garantir que sejam subordinadas a controlo judicial as decisões adoptadas pela autoridade competente.

Artigo 20º
Intercâmbio de dados e registos

1. As autoridades competentes devem:
 - a) manter um registo de todas as cartas de maquinista que são emitidas, caducadas, alteradas, suspensas, anuladas ou declaradas perdidas ou destruídas. Esse registo contém os dados de cada carta que podem ser consultados por meio do número nacional atribuído a cada maquinista. Deve ser actualizado regularmente;
 - b) fornecer informações sobre o estado das referidas cartas às autoridades competentes dos outros Estados-Membros, à Agência ou a qualquer entidade patronal dos maquinistas que pretenda conhecer ou verificar determinados dados no processo de recrutamento.
2. As empresas ferroviárias devem:
 - a) manter um registo de todos os certificados complementares harmonizados que são emitidos, caducados, alterados, suspensos, anulados ou declarados perdidos ou destruídos. Esse registo contém os dados de cada certificado complementar, bem como os dados relativos aos controlos periódicos previstos no artigo 14º. Deve ser actualizado regularmente;
 - b) cooperar com a autoridade competente do Estado em que estão estabelecidas para interconectar o seu registo com o da autoridade competente a fim de lhe dar acesso instantâneo aos dados necessários;
 - c) fornecer informações sobre o estado destes certificados complementares às autoridades competentes dos outros Estados-Membros.
3. As autoridades competentes cooperarão com a Agência a fim de assegurar a interoperabilidade dos registos. Para tal, a Comissão adoptará, nos termos do procedimento previsto no nº 2 do artigo 30º e com base num projecto elaborado pela Agência, os parâmetros fundamentais dos registos a criar, tais como os dados a registar, o seu formato e o protocolo de intercâmbio de dados.
4. As autoridades competentes verificarão se os registos por elas criados no quadro do nº 1 e os modos de exploração desses registos respeitam a Directiva 95/46/CE.
5. A Agência verificará se o sistema estabelecido no quadro do nº 2, alíneas a) e b), respeita o Regulamento (CE) n.º 45/2001.

Capítulo VII

Formação dos maquinistas

Artigo 21º

Formação

1. O procedimento a respeitar para a obtenção da carta de maquinista, previsto no nº 1 do artigo 12º, inclui o programa de formação exigido para cumprir os requisitos em matéria de habilitações profissionais indicados no artigo 11º.

Os objectivos desta formação são definidos no Anexo V. Podem ser completados:

- a) pelas especificações técnicas de interoperabilidade pertinentes;
 - b) ou pelos critérios propostos pela Agência no quadro do artigo 17º do Regulamento (CE) n.º .../2004 e adoptados pela Comissão de acordo com o procedimento previsto no nº 2 do artigo 30º.
2. O procedimento a respeitar para a obtenção do certificado complementar harmonizado é da competência de cada empresa ferroviária. Os objectivos do programa de formação são definidos no artigo 11º e, em especial, nos Anexos VI e VII.
 3. Em conformidade com o artigo [13º] da Directiva 2004/xxx/CE [relativa à segurança ferroviária], os Estados-Membros assegurarão que os maquinistas tenham um acesso equitativo e não discriminatório à formação necessária para preencher as condições de obtenção da carta de maquinista e do certificado complementar harmonizado.

Artigo 22º

Exames

Durante o procedimento a respeitar para a obtenção da carta de maquinista, previsto no nº 1 do artigo 12º, bem como para a obtenção do certificado complementar harmonizado, são estabelecidos os exames e os examinadores previstos para verificar as habilitações profissionais exigidas. Estes exames são efectuados por painéis compostos por examinadores competentes e acreditados pela autoridade competente; são organizados de forma a garantir a ausência de conflitos de interesses.

A escolha dos examinadores e os exames são objecto de critérios comunitários propostos pela Agência e adoptados pela Comissão de acordo com o procedimento do nº 2 do artigo 30º. Na ausência de tais critérios comunitários, as autoridades competentes estabelecerão critérios nacionais.

Capítulo VIII

Avaliação

Artigo 23º *Normas de qualidade*

As autoridades competentes velarão por que todas as funções de formação, avaliação das competências, actualização das cartas de maquinista e certificados complementares sejam objecto de controlo contínuo no quadro de um sistema de normas de qualidade, a fim de assegurar a realização dos objectivos definidos na presente directiva em matéria de requisitos de base e de habilitações profissionais.

Artigo 24º *Avaliação independente*

1. Será efectuada em cada Estado-Membro, a intervalos de duração não superior a cinco anos, uma avaliação independente dos procedimentos de aquisição e de avaliação dos conhecimentos, da compreensão, das aptidões e da competência, bem como do sistema de concessão das cartas de maquinista e certificados complementares harmonizados. Esta avaliação será efectuada por pessoas qualificadas que não exerçam elas mesmas as actividades em questão.
2. Os resultados destas avaliações independentes serão acompanhados de documentos justificativos e comunicados às respectivas autoridades competentes. Se for caso disso, os Estados-Membros adoptarão as medidas necessárias para colmatar as carências detectadas pela avaliação independente.

Capítulo IX

Certificação dos outros agentes

Artigo 25º *Disposições aplicáveis aos outros agentes*

Qualquer outro agente que não o maquinista, presente na locomotiva ou no comboio e que participe indirectamente na condução de locomotivas e comboios, deve ser portador de um certificado emitido pela autoridade competente em conformidade com o disposto no presente artigo.

Os artigos 4º a 24º aplicam-se, *mutatis mutandis*, aos agentes acima indicados, excepto no que respeita aos critérios a observar em matéria de formação, de aptidões de base e de habilitações profissionais.

Estes critérios serão fixados:

- quer através das ETI pertinentes;
- quer através dos critérios propostos pela Agência no âmbito do artigo 17º do Regulamento (CE) n.º .../2004 e seguidamente adoptados pela Comissão de acordo com o procedimento previsto no nº 2 do artigo 30º.

Na ausência de tais critérios comunitários, a autoridade competente adoptará e publicará os requisitos mínimos a respeitar.

Capítulo X

Controlos e sanções

Artigo 26º *Controlos pelo Estado*

1. A autoridade competente pode verificar a qualquer momento a bordo dos comboios que circulam no território da sua competência se o pessoal de condução é portador dos documentos emitidos em conformidade com a presente directiva.
2. Apesar da verificação prevista no nº 1, os maquinistas podem ter de provar a sua competência em caso de falta cometida no local de trabalho. Essa prova pode, nomeadamente, consistir na verificação do cumprimento dos requisitos previstos nos nºs 3 e 4 do artigo 11º.
3. A autoridade competente pode proceder a inquéritos administrativos sobre o cumprimento da presente directiva pelos maquinistas, as empresas ferroviárias, os gestores de infra-estruturas, os avaliadores, os centros de formação que exercem actividade no território da sua competência.
4. Se uma autoridade competente considerar que uma carta de maquinista emitida por uma autoridade competente de outro Estado-Membro não satisfaz os critérios pertinentes, pode dirigir-se à autoridade do outro Estado-Membro e solicitar um controlo complementar ou a retirada da carta. A autoridade que emitiu a carta em questão assume o compromisso de examinar o pedido num prazo de três semanas e de comunicar a sua decisão à outra autoridade.
5. Se uma autoridade competente considerar que um certificado complementar não satisfaz os critérios pertinentes, pode dirigir-se à empresa ferroviária e solicitar um controlo complementar ou a retirada do certificado complementar harmonizado.
6. Se um Estado-Membro considerar que uma decisão tomada por uma autoridade competente de um outro Estado-Membro nos termos do nº 4 não satisfaz os critérios pertinentes, apresentará a questão à Comissão, que emitirá o seu parecer num prazo de três meses. Se necessário, serão propostas ao Estado-Membro em causa medidas correctivas. Em caso de desacordo ou diferendo, a questão será remetida ao Comité previsto no nº 1 do artigo 30º e a Comissão adoptará as medidas necessárias de acordo com o procedimento previsto no nº 2 do artigo 30º.

Artigo 27º
Sanções

Os Estados-Membros estabelecerão o sistema de sanções a aplicar em caso de infracção às disposições nacionais adoptadas nos termos da presente directiva e tomarão todas as medidas necessárias para assegurar que tais sanções sejam aplicadas. As sanções assim previstas devem ser efectivas, proporcionadas e dissuasivas. Os Estados-Membros notificarão tais disposições à Comissão até à data prevista no artigo 33º, bem como quaisquer alterações no prazo mais breve possível.

Capítulo XI
Disposições finais

Artigo 28º
Derrogações

Os Estados-Membros podem excluir das medidas que adoptarem para aplicação da presente directiva:

- a) os metropolitanos, eléctricos e outros sistemas ferroviários urbanos;
- b) as redes que estão separadas no plano funcional do resto do sistema ferroviário e que são destinadas exclusivamente à exploração de serviços de transporte de passageiros locais, urbanos ou suburbanos, bem como as empresas que operam exclusivamente nessas redes;
- c) as infra-estruturas ferroviárias privadas que sejam utilizadas exclusivamente pelo proprietário para as suas próprias operações de transporte de mercadorias.

Artigo 29º
Alteração dos anexos

Os anexos serão adaptados ao progresso técnico e científico, em conformidade com o procedimento previsto no nº 2 do artigo 30º.

Artigo 30º
Comité

1. A Comissão é assistida pelo comité instituído pelo artigo 21º da Directiva 96/48/CEE.
2. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os artigos 5º e 7º da Decisão 1999/468/CE, tendo em conta o disposto no seu artigo 8º.

O prazo previsto no nº 6 do artigo 5º da Decisão 1999/468/CE é de três meses.

3. O comité adoptará o seu regulamento interno.

Artigo 31º
Relatório

A Agência avaliará a evolução da certificação dos maquinistas efectuada em conformidade com a presente directiva. Apresentará à Comissão, o mais tardar em 1 de Janeiro de 2010, um relatório contendo, se for caso disso, melhoramentos a introduzir no sistema quanto aos procedimentos de concessão das cartas de maquinista e certificados complementares harmonizados, à acreditação dos centros de formação e dos avaliadores, ao sistema de qualidade estabelecido pelas autoridades competentes, ao reconhecimento mútuo dos certificados e à mobilidade no mercado do emprego.

A Comissão adoptará as medidas adequadas na sequência destas recomendações e proporá, eventualmente, alterações à presente directiva.

Artigo 32º
Cooperação

Os Estados-Membros devem dar-se mutuamente assistência na aplicação da presente directiva.

Artigo 33º
Transposição

1. Os Estados-Membros colocarão em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva, o mais tardar, em [...] ³¹. Comunicarão imediatamente à Comissão o texto das referidas disposições, bem como um quadro de correspondência entre essas disposições e a presente directiva.

Quando os Estados-Membros adoptarem tais disposições, estas devem incluir uma referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência quando da sua publicação oficial. As modalidades da referência são adoptadas pelos Estados-Membros.

2. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão as disposições de direito interno que aprovarem nas matérias reguladas pela presente directiva. A Comissão comunicará essas informações aos outros Estados-Membros.

Artigo 34º
Aplicação progressiva

1. A presente directiva é aplicada progressivamente, nas seguintes fases:
 - a) Durante a primeira fase (2006-2008), os Estados-Membros transpõem a presente directiva. São criados os registos previstos no artigo 20º;

³¹ Vinte e quatro meses após a data de entrada em vigor.

- b) Durante a segunda fase (2008-2010) um primeiro grupo de maquinistas é certificado em conformidade com a presente directiva; trata-se dos maquinistas afectados a serviços transfronteiras. No final desta fase, o relatório elaborado pela Agência em aplicação do artigo 31º permite traçar um primeiro balanço;
- c) A terceira fase (2010-2015) consiste em certificar os outros maquinistas e os outros agentes.
2. Um período transitório é definido como o período que tem início na data de entrada em vigor da presente directiva e termina dois anos após a decisão relativa aos parâmetros fundamentais dos registos previstos no artigo 20º. Durante o período transitório, os Estados-Membros podem certificar os condutores em conformidade com as disposições aplicáveis antes da entrada em vigor da presente directiva no caso de maquinistas que exerçam a sua profissão ou tenham iniciado um programa de ensino e de formação aprovado, ou um curso de formação aprovado, antes da entrada em vigor da presente directiva.
 3. Os Estados-Membros substituirão antes de 2015 todos os certificados emitidos antes da entrada em vigor da presente directiva e durante o período transitório acima referido por cartas de maquinista e certificados complementares harmonizados conformes com a presente directiva.
 4. Todo o maquinista devidamente certificado em conformidade com as disposições aplicáveis antes da entrada em vigor da presente directiva pode continuar a exercer a sua actividade profissional até 2010, no caso dos serviços transfronteiras, e até 2015, nos outros casos. Os certificados correspondentes não beneficiam de direito ao reconhecimento mútuo ao abrigo da presente directiva, sem prejuízo do sistema geral de reconhecimento mútuo instituído no quadro da Directiva 92/51/CEE, que continua a ser aplicado até ao fim do período transitório.
 5. Durante a segunda fase, a Agência avaliará a possibilidade de utilizar um cartão com circuito integrado em substituição da carta de maquinista e do certificado complementar harmonizado previstos no artigo 4º. Um cartão com circuito integrado teria a vantagem de combinar estes dois elementos num só e de poder ser utilizado no âmbito de outras aplicações, quer no domínio da segurança, quer da gestão dos maquinistas. Se for caso disso, a Comissão adoptará a especificação técnica e funcional de tal cartão com circuito integrado de acordo com o procedimento previsto no nº 2 do artigo 30º e com base num projecto elaborado pela Agência.

Artigo 35º

A presente directiva entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Artigo 36º

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em Bruxelas, em

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente

Pelo Conselho
O Presidente

ANEXO I

MODELO COMUNITÁRIO DE CARTA DE MAQUINISTA E DE CERTIFICADO COMPLEMENTAR

1. CARACTERÍSTICAS DA CARTA DE MAQUINISTA

As características físicas da carta de maquinista são conformes com as ISO 7810 e ISO 7816-1.

Os métodos de verificação das características das cartas de maquinista destinados a assegurar a sua conformidade com as normas internacionais são conformes com a norma ISO 10373.

2. CONTEÚDO DA CARTA DE MAQUINISTA

A face 1 da carta contém:

- a) a menção “carta de maquinista” impressa em letras grandes na língua ou línguas do Estado-Membro que a emite;
- b) a menção do nome do Estado-Membro que emite a carta, que é facultativa;
- c) A sigla distintiva do Estado-Membro emissor da carta, segundo o código ISO 3166 do país, impressa em negativo num rectângulo azul rodeado por doze estrelas amarelas;
- d) As informações específicas da carta emitida, numeradas do modo seguinte:
 - 1. Apelidos do titular;
 - 2. Nome próprio do titular;
 - 3. Data e local de nascimento do titular;
 - 4 a. Data de emissão da carta;
 - 4 b. Data de fim de validade administrativa da carta;
 - 4 c. Designação da autoridade que emite a carta;
 - 5. Número da carta que dá acesso aos dados do registo nacional;
 - 6. Fotografia do titular;
 - 7. Assinatura do titular;
 - 8. Residência, domicílio ou endereço postal (referência facultativa);
- e) A menção “modelo das Comunidades Europeias” na língua ou línguas do Estado-Membro que emite a carta e a menção “carta de condução de

comboios” nas outras línguas comunitárias, impressas em amarelo a fim de constituir a trama de fundo da carta.

- f) Cores de referência:
- azul: Pantone Reflex Blue,
 - amarelo: Pantone Yellow.

3. CERTIFICADO COMPLEMENTAR HARMONIZADO

O certificado complementar harmonizado contém:

9. O nome e endereço das empresas ferroviárias por conta das quais o maquinista está autorizado a conduzir;
10. As categorias nas quais o titular tem o direito de conduzir;
11. O tipo de material circulante que o titular está autorizado a conduzir;
12. As infra-estruturas nas quais o titular está autorizado a conduzir;
13. As eventuais menções adicionais ou restritivas.

4. DADOS QUE CONSTAM DOS REGISTOS NACIONAIS

a) dados relativos à carta de maquinista

14. Dados relativos ao controlo dos requisitos especificados no artigo 8º
15. Dados relativos ao controlo dos requisitos especificados no artigo 9º
16. Dados relativos ao controlo dos requisitos especificados no artigo 10º
17. Dados relativos ao controlo dos requisitos especificados nos nºs 1 a 2 do artigo 11º
18. Dados relativos aos controlos periódicos – artigo 14º

b) dados relativos ao certificado complementar harmonizado

19. Dados relativos à empresa ferroviária (material circulante autorizado – nº 3 do artigo 11º, serviços autorizados, formação ligada ao sistema de gestão da segurança)
20. Dados relativos ao controlo dos requisitos especificados no nº 4 do artigo 11º: infra-estruturas autorizadas (fazer referência ao registo das infra-estruturas previsto no artigo 24º das Directivas 96/48/CE e 2001/16/CE)

21. Dados relativos aos controlos periódicos – artigo 14º

ANEXO II

Funções do maquinista

1. Proceder antes da partida aos controlos prescritos, nomeadamente no que respeita às capacidades de carga e de tracção do veículo.
2. Contribuir para a verificação da eficácia dos dispositivos de frenagem.
3. Conduzir de forma competente e segura locomotivas, respeitando os sinais e as velocidades autorizadas e tendo em conta os horários previstos.
4. Accionar e controlar o dispositivo de “homem morto”, o dispositivo de comando de marcha e observar e manipular os instrumentos de bordo.
5. Identificar e localizar o mais rapidamente possível as perturbações técnicas e de funcionamento bem como os acontecimentos pouco comuns da viagem e, se for caso disso, examinar os vagões para detectar deteriorações e defeitos, assegurar a protecção do comboio e recorrer a ajuda externa.
6. Solucionar as perturbações menores e dar início a medidas com vista à eliminação das perturbações mais complexas nos veículos.
7. Assegurar a imobilização do comboio e estacioná-lo em condições de total segurança.
8. Prestar contas verbalmente, por escrito ou mediante um sistema informatizado, do exercício da sua missão e, nomeadamente, no caso de acontecimentos pouco comuns por meio de relatórios precisos.

ANEXO III

REQUISITOS DE BASE

1. HABILITAÇÕES

- pelo menos 9 anos de escolaridade a nível do ensino secundário, seguidos de 2 a 3 anos de ensino pós-secundário em profissões técnicas ou de aprendizagem em profissões comerciais.
- outra possibilidade: pelo menos 12 anos de escolaridade.

2. CONTEÚDO MÍNIMO DO EXAME ANTES DA AFECTAÇÃO

2.1. Exames médicos

- exame médico geral;
- exames das funções sensoriais (visão, audição, percepção cromática);
- análise de sangue ou de urina para detecção da *diabetes mellitus* e de outras afecções tal como indicado no exame clínico;
- ECG em repouso;
- pesquisa de drogas proibidas.

2.2. Exames psicológicos

O objectivo dos exames psicológicos é auxiliar a empresa ferroviária na afectação e gestão do pessoal que possui as aptidões cognitivas, psicomotoras, comportamentais e de personalidade para desempenhar as suas funções sem risco.

Na determinação do conteúdo do exame psicológico, o psicólogo deve ter, pelo menos, em consideração os seguintes critérios relevantes para cada função de segurança :

- Cognitivos: atenção e concentração; memória; capacidade de percepção; raciocínio; comunicação
- Psicomotores: rapidez de reacção, coordenação gestual
- Comportamentais e de personalidade: auto-controlo emocional, fiabilidade comportamental, autonomia, consciência

Se o psicólogo omitir um destes critérios, deve justificar e documentar a sua decisão.

3. EXAMES PERIÓDICOS APÓS A AFECÇÃO

Para além da periodicidade indicada no nº 1 do artigo 14º, o médico do trabalho deve aumentar a periodicidade dos exames se o estado de saúde do membro do pessoal o exigir.

3.1. Conteúdo mínimo do exame médico periódico após a afectação

Se o agente respeitar os critérios exigidos no exame que é efectuado antes da afectação, os exames periódicos especializados devem incluir pelo menos:

- um exame médico geral;
- um exame das funções sensoriais (visão, audição, percepção cromática);
- análise de sangue ou de urina para detecção da *diabetes mellitus* e de outras afecções tal como indicado no exame clínico;
- pesquisa de drogas proibidas quando haja indicação clínica.

Para os maquinistas de mais de 40 anos, é também exigido o ECG em repouso.

3.2. Validação da aptidão física

A aptidão física é verificada regularmente e após qualquer acidente de trabalho. O médico ou o serviço médico da empresa podem decidir efectuar um exame médico complementar, nomeadamente após uma interrupção de trabalho de 30 dias por motivo de doença. A entidade patronal pode pedir ao médico que verifique a aptidão física do maquinista se essa entidade tiver tido de o retirar do serviço por razões de segurança.

O maquinista não deve, em nenhum momento durante o seu serviço, estar sob a influência de qualquer substância susceptível de afectar a sua concentração, vigilância ou comportamento.

4. REQUISITOS MÉDICOS

4.1. Requisitos gerais

O pessoal não deve sofrer de nenhuma afecção ou tomar nenhum tratamento médico susceptíveis de causar:

- perda súbita de consciência;
- diminuição da atenção ou concentração;
- incapacidade súbita;
- perda de equilíbrio ou de coordenação;
- limitação significativa da mobilidade.

4.2. Visão

Devem ser respeitados os seguintes requisitos em matéria de visão:

- acuidade visual à distância, assistida ou não: 0,8; mínimo de 0,3 para o olho pior
- lentes de correcção máximas: hipermetropia +5 / miopia - 8. São autorizadas derrogações em casos excepcionais e após parecer de um especialista dos olhos. O médico do trabalho adopta então a decisão
- visão de perto e intermédia: suficiente, assistida ou não
- são autorizadas as lentes de contacto
- visão cromática normal: utilização de um teste reconhecido como o de Ishihara, completado por um outro teste reconhecido, se tal for exigido
- campo de visão: completo
- visão dos dois olhos: efectiva
- visão binocular: efectiva
- sensibilidade aos contrastes: boa
- ausência de doença progressiva dos olhos
- só serão autorizados implantes oculares, queratotomias e queratectomias se forem verificados anualmente ou com uma periodicidade a definir pelo médico do trabalho.

4.3. Requisitos em matéria de audição

Audição suficiente confirmada por audiograma, isto é:

- audição suficiente para manter uma conversa telefónica e ser capaz de ouvir tonalidades de alerta e mensagens rádio

Devem ser considerados como orientações os seguintes valores:

- a perda de audição não deve ser superior a 40 dB a 500 e 1 000 Hz
- a perda de audição não deve ser superior a 45 dB a 2 000 Hz para o ouvido que tem a pior condução aérea do som.

4.4. Gravidez

Em caso de fraca tolerância ou de afecção patológica, a gravidez deve ser considerada uma causa provisória de exclusão para as maquinistas. O médico do trabalho (tal como acima definido) deve certificar-se da aplicação de todas as disposições legais que protegem as agentes grávidas.

4.5. Critérios de saúde especiais para os maquinistas

4.5.1. Visão

- acuidade visual à distância, assistida ou não: 1,2; pelo menos 0,5 para o olho pior
- capacidade de resistir ao encandeamento
- não são autorizadas lentes de contacto coloridas nem lentes foto-cromáticas. São autorizadas lentes com filtro UV.

4.5.2. Requisitos em matéria de audição e da fala

- ausência de anomalia do sistema vestibular
- ausência de perturbação crónica da fala (dada a necessidade de trocar mensagens em voz alta e com clareza)
- não utilizar aparelhos auditivos.

4.5.3. Antropometria

As medidas antropométricas do pessoal devem ser adequadas à utilização segura do material circulante. Os maquinistas não devem ser chamados nem autorizados a fazer funcionar certos tipos específicos de material circulante se a sua altura, peso ou outras características puderem criar um risco.

5. TESTE LINGUÍSTICO

O pessoal encarregado do controlo da circulação ferroviária deve ser capaz de aplicar as mensagens e a metodologia de comunicação indicadas nas ETI “Exploração”.

Os maquinistas e outro pessoal das empresas ferroviárias que tenham de comunicar com o gestor da infra-estrutura sobre questões críticas de segurança devem possuir capacidades linguísticas na língua indicada pelo gestor da infra-estrutura em causa. A capacidade linguística deve permitir-lhes comunicar activa e eficazmente em situações de rotina, degradadas e de emergência.

ANEXO IV

HABILITAÇÕES PROFISSIONAIS

Programa geral e método de formação

1. INTRODUÇÃO

O conteúdo e a organização dos cursos de formação incluem:

- uma introdução sobre a empresa ferroviária e o lugar a ocupar, nomeadamente os primeiros socorros e a saúde e segurança no trabalho;
- as regras de exploração, os regulamentos em matéria de segurança do tráfego;
- a engenharia (infra-estruturas ferroviárias e material circulante), com especial relevo para a sinalização, os sistemas de frenagem e os sistemas de controlo dos comboios, a preparação dos comboios, a detecção de falhas e as reparações. Tomada de decisão quanto à aptidão para o serviço da locomotiva.
- a comunicação; formação para a utilização do altifalante no quadro do serviço aos utentes;
- a aquisição de competências de condução: acompanhando um maquinista experimentado, conduzindo sob vigilância, em simulador, conduzindo sem acompanhamento;
- a aquisição de conhecimentos sobre os itinerários e as condições locais; esta formação pode ter lugar após a obtenção da habilitação de maquinista, quando o maquinista é afectado a uma dada zona de serviço;
- os incidentes e as situações anormais: aprender a fazer-lhes face em condições de tensão e situações conflituais;
- combate a incêndios.

As competências necessárias dividem-se em três partes:

- a parte “geral”, descrita em pormenor no Anexo V;
- a parte ligada ao material circulante, descrita em pormenor no Anexo VI;
- a parte ligada às infra-estruturas, descrita em pormenor no Anexo VII.

2. MÉTODO DE FORMAÇÃO

É necessária uma boa repartição entre formação teórica (sala de aula e demonstrações) e prática (experiência de trabalho, condução com e sem vigilância).

A formação assistida por computador é aceite para a aprendizagem individual das regras de exploração, situações de sinalização, etc. Contudo, devem ser utilizados simuladores da última geração.

A utilização de simuladores pode ser útil para uma formação eficaz dos maquinistas; são, nomeadamente, utilizados para reduzir o tempo de condução na infra-estrutura, adquirir treino para situações anormais, e completar a formação sobre novos tipos de locomotivas.

Quanto à aquisição de conhecimentos sobre os itinerários, há que privilegiar a abordagem que consiste em que o candidato maquinista acompanhe um outro maquinista durante um certo número de trajectos ao longo do itinerário, tanto de dia como de noite. Podem ser utilizados como complemento de formação registos magnéticos dos itinerários tal como são vistos da cabina do maquinista.

3. EXAME

Devem ser previstos exames teóricos e práticos no final do curso de formação.

A avaliação da aptidão para a condução será efectuada em testes de condução na rede. Podem ser utilizados simuladores como complemento para verificar a aplicação das regras de exploração e os desempenhos do maquinista em situações particularmente difíceis.

ANEXO V

EXAME SOBRE OS CONHECIMENTOS PROFISSIONAIS GERAIS

Matérias gerais

No quadro da formação geral, são prosseguidos os seguintes objectivos:

- a aquisição do conhecimento e prática das técnicas ferroviárias, incluindo a regulamentação sobre a segurança e a exploração;
- a aquisição do conhecimento e prática dos riscos ligados à exploração ferroviária e dos diversos meios a aplicar para os controlar;
- a aquisição do conhecimento e prática de um ou vários modos de exploração;
- a aquisição do conhecimento e prática de um ou vários tipos de material circulante;

Em especial, o maquinista deve ser capaz de:

- apreciar as condições concretas do exercício da profissão de maquinista, o seu interesse e os seus requisitos profissionais e pessoais (períodos de trabalho longos, afastamento da família, etc.),
- pôr em prática as regras de segurança do pessoal,
- identificar as unidades motoras,
- conhecer e aplicar de forma precisa um método de trabalho,
- identificar os vários documentos de referência e de aplicação (manual de procedimentos e manual de linhas, tal como definidos na ETI “Exploração”, manual do condutor, guia de reparações, etc.),
- adoptar uma higiene de vida compatível com uma profissão de operador de segurança,
- conhecer os procedimentos ligados aos acidentes com pessoas,
- distinguir os riscos associados à exploração ferroviária em geral,
- conhecer os vários princípios da segurança da circulação,
- ter conhecimentos de base de electrotécnica.

ANEXO VI

EXAME SOBRE OS CONHECIMENTOS PROFISSIONAIS RELATIVOS AO MATERIAL CIRCULANTE

No termo da formação específica sobre o material circulante, o maquinista deve ser capaz de desempenhar com êxito as seguintes funções.

1. ENSAIOS E VERIFICAÇÕES PRESCRITOS ANTES DA PARTIDA

O maquinista deve ser capaz de:

- conhecer o serviço a efectuar e consultar os documentos correspondentes
- obter a documentação e os equipamentos necessários
- verificar as capacidades da unidade motora
- verificar as indicações que constam dos documentos de bordo da unidade motora
- certificar-se, efectuando as verificações e os testes previstos, que a unidade motora está em condições de assegurar o reboque do comboio do ponto de vista do esforço de tracção e dos dispositivos de segurança
- assegurar as operações correntes de manutenção preventiva eventualmente previstas.

2. CONHECIMENTO DO MATERIAL CIRCULANTE

Para conduzir uma unidade motora, o maquinista deve conhecer todos os órgãos de comando e todos os indicadores colocados à sua disposição, em especial os respeitantes:

- à tracção
- à frenagem
- à segurança da circulação.

Para poder identificar e localizar uma anomalia no material circulante, comunicá-la e determinar as condições de rearranque e, em certos casos, efectuar uma intervenção, o maquinista deve conhecer³²:

- os elementos constitutivos do material circulante, as suas funções e os dispositivos específicos do material rebocado, nomeadamente o sistema de paragem do comboio por ventilação da conduta do freio):

³²

Nomeadamente:

- as estruturas mecânicas
- os órgãos de frenagem
- os órgãos de suspensão e ligação
- os órgãos de rolamento

- o dispositivo de marcação, que figura no interior e no exterior do material, nomeadamente os símbolos utilizados para o transporte de mercadorias perigosas
- os elementos específicos das unidades motoras³³.

3. TESTE DOS FREIOS

O maquinista deve ser capaz de:

- verificar, antes da partida, se a potência de frenagem do comboio corresponde à estipulada para a linha nos documentos dos veículos
- verificar o funcionamento da frenagem da unidade motora antes da partida, no arranque e em andamento.

4. TIPO DE MARCHA E VELOCIDADE-LIMITE DO COMBOIO EM FUNÇÃO DAS CARACTERÍSTICAS DA LINHA

O maquinista deve ser capaz de:

- tomar conhecimento das informações que lhe são transmitidas antes da partida
- determinar o tipo de marcha e a velocidade-limite do seu comboio em função de elementos variáveis como, por exemplo, as limitações de velocidade ou eventuais alterações da sinalização.

5. CONDUÇÃO DO COMBOIO DE FORMA A NÃO DEGRADAR AS INSTALAÇÕES E O MATERIAL

O maquinista deve ser capaz de:

- utilizar todos os dispositivos de comando e controlo à sua disposição, segundo as regras aplicáveis
- pôr o comboio em andamento respeitando as restrições de aderência e de potência
- conhecer a todo o momento a sua posição na linha que percorre
- utilizar o freio para o afrouxamento e a paragem, respeitando o material circulante e as instalações.

6. ANOMALIAS

O maquinista deve ser capaz de:

³³

Nomeadamente :

- os órgãos de captação e circuitos de alta tensão
- os reservatórios de combustível, os dispositivos de alimentação de combustível, os órgãos de escape
- a cadeia de tracção, os motores e as transmissões
- os meios de comunicação (rádio solo-comboio, etc.)

- estar atento aos acontecimentos fora do comum na condução do comboio
- identificar os indicadores de anomalias, diferenciá-los e reagir de acordo com a respectiva importância, privilegiando sempre a segurança da circulação ferroviária e das pessoas
- conhecer os meios de protecção e de comunicação disponíveis
- visitar o comboio para detectar eventuais anomalias menores
- tentar solucionar tais anomalias.

7. INCIDENTES E ACIDENTES DE OPERAÇÃO, INCÊNDIOS E ACIDENTES COM PESSOAS

O maquinista deve ser capaz de:

- adoptar as disposições de protecção e de alerta em caso de acidente com pessoas a bordo do comboio
- determinar se o comboio transporta matérias perigosas e identificá-las com base nos documentos do comboio e das listas de vagões.

8. CONDIÇÕES DE REARRANQUE APÓS INCIDENTE COM O MATERIAL

Após um incidente, o maquinista deve ser capaz de:

- decidir se o material pode continuar a circular e em que condições
- indicar, assim que possível, essas condições ao gestor da infra-estrutura.

9. IMOBILIZAÇÃO DO COMBOIO

O maquinista deve ser capaz de tomar medidas para que o comboio não entre em andamento inesperadamente, mesmo nas condições mais desfavoráveis.

ANEXO VII

EXAME SOBRE OS CONHECIMENTOS PROFISSIONAIS RELATIVOS ÀS INFRA-ESTRUTURAS

Matérias relativas às infra-estruturas

1. TESTE DOS FREIOS NO COMBOIO

O maquinista deve ser capaz de verificar, antes da partida, se a potência de frenagem do comboio corresponde à estipulada para a linha nos documentos dos veículos.

2. TIPO DE MARCHA E VELOCIDADE-LIMITE EM FUNÇÃO DAS CARACTERÍSTICAS DA LINHA

O maquinista deve ser capaz de:

- tomar conhecimento das informações que lhe são transmitidas antes da partida, tais como, por exemplo, as limitações de velocidade ou eventuais alterações da sinalização
- determinar o tipo de marcha e a velocidade-limite do seu comboio em função das características da linha.

3. CONHECIMENTO DA LINHA

O maquinista deve ser capaz de antecipar e reagir adequadamente em termos de segurança e de desempenho. Deve, para tal, ter um bom conhecimento das linhas e das instalações ferroviárias percorridas e, eventualmente, dos itinerários equivalentes acordados.

São importantes os seguintes elementos:

- as condições de exploração (mudanças de via, circulação em sentido único, etc.)
- a identificação das vias utilizáveis para o tipo de circulação considerado
- o regime de exploração
- o tipo de cantonamento e a regulamentação associada
- o nome, a posição e o reconhecimento à distância das estações e postos de exploração, para adaptar a condução
- a sinalização de transição entre diferentes sistemas de exploração ou de alimentação de energia
- as velocidades-limite para as diferentes categorias de comboios conduzidos pelo agente
- os perfis topográficos

- as condições específicas de frenagem, por exemplo em linhas de forte inclinação
- aspectos operativos específicos: sinais ou painéis especiais, condições de partida, etc.

4. REGULAMENTAÇÃO DE SEGURANÇA

O maquinista deve ser capaz de :

- pôr o comboio em andamento apenas se estiverem preenchidas as condições regulamentares (horário, ordem ou sinal de partida, abertura dos sinais quando tal for necessário, etc.)
- respeitar a sinalização (lateral ou na cabina), descodificá-la sem hesitação nem erro e efectuar as acções estipuladas
- circular em total segurança em conformidade com os modos operativos específicos: andamento especial de acordo com instruções, limitações temporárias de velocidade, circulação em sentido inverso ao normal, autorização de passagem de sinais fechados, manobras, viragens, circulação em vias em obras, etc.
- respeitar as paragens previstas no horário ou respeitando ordens recebidas, e efectuar eventualmente as operações de serviço aos passageiros durante essas paragens, nomeadamente abertura e encerramento das portas.

5. CONDUÇÃO DO COMBOIO

O maquinista deve ser capaz de:

- conhecer a todo o momento a sua posição na linha que percorre
- utilizar o freio para afrouxamento e paragem, respeitando o material circulante e as instalações
- adaptar o andamento do comboio tendo em conta o horário e eventuais instruções de poupança de energia, integrando as características da unidade motora, do comboio, da linha e do ambiente.

6. ANOMALIAS

O maquinista deve ser capaz de :

- dar atenção, na medida em que o permita a condução do comboio, aos acontecimentos pouco comuns relativos à infra-estrutura e ao ambiente: sinais, via, alimentação de energia, passagens de nível, área circundante da via, outro tráfego
- dar atenção aos acontecimentos pouco comuns relativos à condução do comboio
- conhecer a distância específica de cobertura de obstáculos
- avisar rapidamente o gestor da infra-estrutura sobre o local e a natureza das anomalias observadas, certificando-se de ter bem compreendido o seu interlocutor.

- garantir ou tomar medidas para garantir a segurança da circulação e das pessoas, sempre que tal seja necessário.

7. INCIDENTES E ACIDENTES DE OPERAÇÃO, INCÊNDIOS E ACIDENTES COM PESSOAS

O maquinista deve ser capaz de:

- adoptar disposições de protecção e de alerta em caso de acidente com pessoas
- determinar o ponto de paragem do comboio em caso de incêndio e facilitar, se necessário, a evacuação dos passageiros
- prestar informações úteis, logo que possível, sobre o incêndio se não o puder controlar
- após um incidente, decidir se o material pode continuar a circular e em que condições
- indicar essas condições o mais rapidamente possível ao gestor da infra-estrutura.

FICHA DE AVALIAÇÃO DO IMPACTO

IMPACTO DA PROPOSTA SOBRE AS EMPRESAS E, EM PARTICULAR, SOBRE AS PEQUENAS E MÉDIAS EMPRESAS (PME)

TÍTULO DA PROPOSTA

Directiva relativa à certificação do pessoal de bordo que assegura a condução de locomotivas e comboios na rede ferroviária da Comunidade.

NÚMERO DE REFERÊNCIA DO DOCUMENTO

A PROPOSTA

1. *Tendo em conta o princípio da subsidiariedade, por que razão é necessária uma legislação comunitária neste domínio e quais os seus principais objectivos?*

A directiva proposta procura estabelecer um quadro de regulamentação comunitário em matéria de certificação do pessoal de bordo das locomotivas e dos comboios que asseguram o transporte de passageiros e de mercadorias. Permitirá facilitar a interoperabilidade do pessoal de condução com o objectivo de aumentar o tráfego ferroviário internacional, manter ou mesmo aumentar o nível de segurança e para tal garantir o nível de qualidade das prestações do pessoal de condução, assegurando e verificando a adaptação dos seus níveis de competências às redes europeias utilizadas, contribuir para a eficácia dos métodos de gestão dos maquinistas em interoperabilidade para as empresas ferroviárias e reduzir o risco de *dumping* social.

IMPACTO NAS EMPRESAS

2. *Quem será afectado pela proposta?*

- *Que sectores de actividade?*

A presente proposta visa principalmente as empresas ferroviárias e as autoridades competentes dos Estados-Membros; os gestores das infra-estruturas são igualmente abrangidos, mas em menor medida. Tal como mostra o capítulo 7 da exposição de motivos, o impacto económico global da proposta é favorável em termos de custos e benefícios. A proposta não representa em princípio um encargo financeiro suplementar para a maior parte das empresas ferroviárias. Em contrapartida, ao estabelecer um quadro comum para a certificação do pessoal, a proposta irá aumentar a transparência do processo de certificação, hoje parte integrante da gestão interna do pessoal, a fim de aumentar a interoperabilidade do pessoal e facilitar o processo de certificação das próprias empresas.

- *Quais as dimensões das empresas (qual é a proporção de pequenas e médias empresas)?*

Actualmente, os operadores históricos dominam o sector, mas graças à abertura do mercado de transporte ferroviário de mercadorias, são cada vez mais as pequenas e médias empresas que estão a surgir. A proposta poderá facilitar a entrada no mercado dessas empresas, capazes de efectuar serviços transfronteiras sem interrupções nas fronteiras e podendo, por isso, fazer face à concorrência dos transportadores rodoviários.

- *Existem na Comunidade zonas geográficas específicas onde estão implantadas estas empresas?*

As empresas ferroviárias estão presentes em todos os Estados-Membros.

3. *Que medidas devem tomar as empresas para dar cumprimento à proposta?*

O impacto imediato da proposta, quando esta for transposta para o direito nacional, será a transferência de uma parte das funções de formação/certificação do pessoal para as autoridades competentes e para centros de formação acreditados. Se for caso disso, as empresas devem fazer acreditar pela autoridade competente os médicos do trabalho, os formadores, os examinadores. Devem colaborar com a autoridade competente para a criação dos registos. Esse impacto será favorável para as empresas, permitindo que estas se concentrem mais nas suas actividades comerciais.

4. *Que efeitos económicos poderá ter a proposta?*

O capítulo 7 da exposição de motivos descreve em pormenor o impacto económico da presente proposta em termos de custos e benefícios globais.

- *No emprego?*

A revitalização do sector implicará uma concorrência interna mais acentuada a nível do modo de transporte e soluções de transporte economicamente mais rentáveis, que poderão reduzir o número de postos de trabalho. Porém, um modo de transporte ferroviário mais competitivo poderá aumentar a sua parte de mercado a expensas de outros modos e expandir-se substancialmente, contribuindo para um incremento dos postos de trabalho seguros e atraentes no sector ferroviário. A presente proposta tornará mais visível a parte submersa do iceberg e revalorizará a profissão de maquinista. Conduzirá a uma maior flexibilidade do mercado do emprego e, consequentemente, reduzirá os custos sociais que acompanham a transformação das empresas.

- *No investimento e na criação de novas empresas?*

Um sistema ferroviário mais competitivo, que passe de uma exploração essencialmente orientada para os mercados nacionais a uma cobertura do mercado comunitário, proporcionará novas oportunidades às empresas e incentivará o investimento. A proposta deve facilitar a criação de novas empresas graças à redução da incerteza jurídica e aos mecanismos de acreditação dos centros de formação e dos examinadores.

- *Na competitividade das empresas?*

A proposta reduzirá os custos de formação/certificação para os maquinistas que efectuem o serviço transfronteiras; daí resultarão melhores receitas para as empresas ferroviárias e portanto uma maior capacidade de ganhar partes de mercado em relação às empresas de transporte rodoviário. Uma melhor acessibilidade aos centros de formação e uma maior

movilidade dos maquinistas poderão beneficiar em especial as pequenas e médias empresas ferroviárias.

Além disso, um controlo ainda mais sistemático dos riscos constitui um factor crucial num sector em que os acidentes podem ter consequências catastróficas para as vidas humanas e as actividades das empresas.

5. *A proposta contém medidas que tenham em conta a situação específica das pequenas e médias empresas (exigências reduzidas ou diferentes, etc.)?*

Em aplicação do princípio de subsidiariedade, os Estados-Membros podem decidir quais as funções a atribuir à autoridade competente e que tarefas delegar nas empresas ferroviárias. Podem, portanto, estabelecer medidas destinadas a ter em conta a situação específica das pequenas e médias empresas.

CONSULTA

6. *Lista das organizações que foram consultadas sobre a proposta e resumo dos elementos essenciais das suas posições*

A proposta foi precedida de um estudo, tal como se refere na exposição de motivos.

A Comissão consultou as partes interessadas com base num documento publicado no sítio Europa em 2 de Julho de 2003. Esse documento foi apresentado a todos os representantes do sector numa consulta organizada pela Comissão em 16 de Julho de 2003: gestores de infra-estruturas, empresas ferroviárias, parceiros sociais, empresas de serviços.

O documento suscitou grande interesse e foram recebidas três dezenas de reacções oficiais, que foram publicadas no sítio Europa entre 15 de Agosto e 30 de Outubro de 2003³⁴. Foi acolhido favoravelmente o princípio de uma proposta legislativa destinada a adoptar regras comunitárias para a certificação dos maquinistas. Foi, no entanto, realçada a importância de avaliar o impacto económico de tal proposta. Ao mesmo tempo, foram feitos numerosos comentários sobre os aspectos específicos dos mecanismos propostos e sobre os requisitos mínimos a verificar, em que a Comissão se inspirou em grande medida.

A Comissão discutiu também os princípios de base desta proposta com peritos em matéria de segurança: representantes das autoridades de segurança, dos ministérios, dos gestores da infra-estrutura e das empresas ferroviárias, da União Internacional dos Caminhos-de-Ferro (UIC) e do International Liaison Group of Government Railway Inspectorates (ILGGRI). A Comissão apresentou os principais elementos da proposta ao Comité de Regulamentação instituído pelo artigo 21º das Directivas 96/48/CE e 2001/16/CE, relativas à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu, bem como noutras instâncias.

Mais recentemente, a Comunidade dos Caminhos-de-Ferro Europeus (CER) e a Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes (ETF) chegaram a acordo sobre a carta de condução europeia para os maquinistas que efectuem um serviço de interoperabilidade

³⁴ Ver as reacções publicadas no sítio EUROPA
(endereço Internet: http://europa.eu.int/comm/transport/rail/package2003/reaction_en.htm)

transfronteiras. A Comissão inspirou-se largamente nesse acordo, tal como se explica no capítulo 2 da exposição de motivos.