

Parecer do Comité Económico e Social Europeu sobre a «Proposta de 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»

COM(2004) 139 final — 2004/0047 (COD)

(2005/C 221/13)

Em 28 de Abril de 2004, o Conselho decidiu, nos termos do artigo 71.º do Tratado CE, consultar o Comité Económico e Social Europeu sobre a proposta supramencionada.

Foi incumbida da preparação dos correspondentes trabalhos a Secção Especializada de Transportes, Energia, Infra-estruturas e Sociedade da Informação, que emitiu parecer em 17 de Janeiro de 2005, tendo sido relator E. CHAGAS.

Na 414.ª reunião plenária de 9 e 10 de Fevereiro de 2005 (sessão de 9 de Fevereiro), o Comité Económico e Social Europeu adoptou, por 122 votos a favor, 53 votos contra e 12 abstenções, o presente parecer.

1. Introdução

1.1 A presente proposta de directiva que altera a Directiva 91/440/CEE relativa ao desenvolvimento dos caminhos-de-ferro comunitários é parte integrante. Os outros elementos são os seguintes:

- Proposta de directiva relativa à certificação do pessoal de bordo (COM(2004) 142 final);
- Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo aos direitos e obrigações dos passageiros dos serviços ferroviários internacionais (COM(2004) 143 final);
- Proposta de regulamento relativo à indemnização por incumprimento dos requisitos de qualidade contratuais nos serviços de transporte ferroviário de mercadorias (COM(2004) 144 final);

e

- Comunicação da Comissão intitulada «Avançar na integração do sistema ferroviário europeu» (COM(2004) 140);
- Documento de trabalho da Comissão sobre a abertura progressiva do mercado dos serviços de transporte ferroviário internacional de passageiros (SEC(2004) 236).

1.2 O **Primeiro Pacote Ferroviário** (também denominado «pacote da infra-estrutura ferroviária»), em vigor desde 15 de Março de 2001, tinha de ser transposto para o direito nacional até 15 de Março de 2003. Era constituído pelos seguintes elementos:

- Alteração da Directiva 91/440/CEE: entre outros aspectos, concessão às empresas de transporte internacional de mercadorias por caminho-de-ferro de livre acesso à rede transeuropeia de transporte ferroviário de mercadorias até 15 de Março de 2003 e liberalização da totalidade do transporte internacional de mercadorias por caminho-de-ferro até 15 de Março de 2008 ⁽¹⁾;
- Alargamento do âmbito de aplicação para uma licença europeia concedida a empresas de transporte ferroviário (alteração da Directiva 95/18/CE) ⁽²⁾;
- Harmonização das disposições relativas à repartição de capacidade da infra-estrutura ferroviária, à aplicação de taxas de utilização da infra-estrutura ferroviária e à certificação da segurança (substitui a Directiva 95/19/CE) ⁽³⁾.

1.3 Em Outubro de 2003, a Comissão Europeia interpôs acções judiciais no Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias contra os nove Estados-Membros que não a notificaram da transposição para direito nacional do primeiro pacote ferroviário. Em Maio de 2004, cinco países ainda não tinham notificado a Comissão, enquanto dois Estados-Membros haviam apenas transposto parcialmente as disposições para as respectivas ordens jurídicas nacionais.

⁽¹⁾ Directiva 2001/12/CE — JO L 75 de 15/3/2001, pág. 1 — Parecer do CESE, JO C 209 de 22/7/1999, pág. 22.

⁽²⁾ Directiva 2001/13/CE — JO L 75 de 15/3/2001, pág. 26 — Parecer do CESE, JO C 209 de 22/7/1999, pág. 22.

⁽³⁾ Directiva 2001/14/CE — JO L 75 de 15/3/2001, pág. 29 — Parecer do CESE, JO C 209 de 22/7/1999, pág. 22.

1.4 O chamado **Segundo Pacote Ferroviário** foi publicado no *Jornal Oficial da União Europeia* em 30 de Abril de 2004 e tem de ser transposto para o direito nacional até 30 de Abril de 2006. Era constituído pelos seguintes elementos:

- Alteração da Directiva 91/440/CEE: antecipação para 1 de Janeiro de 2006 da data de livre acesso ao mercado do transporte ferroviário internacional de mercadorias e liberalização do transporte ferroviário nacional de mercadorias, incluindo a cabotagem, a partir de 1 de Janeiro de 2007 ⁽⁴⁾;
- Directiva relativa à segurança dos caminhos-de-ferro da Comunidade ⁽⁵⁾;
- Regulamento que institui a Agência Ferroviária Europeia ⁽⁶⁾;
- Alteração da Directiva 96/48/CE relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade e da Directiva 2001/16/CE relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu convencional ⁽⁷⁾.

1.5 Com o primeiro e segundo pacotes foram criadas as bases jurídicas para a realização do mercado interno no sector do transporte ferroviário de mercadorias. As medidas abrangem o acesso ao mercado, concessão de licenças e certificação da segurança de empresas de transporte ferroviário, acesso a infra-estruturas e cálculo das taxas de utilização, criação de um quadro legislativo em matéria de segurança ferroviária, bem como medidas técnicas de interoperabilidade do sistema ferroviário.

1.6 Este novo quadro legislativo pressupõe, tal como assinado pelo CESE no seu parecer sobre o segundo pacote ferroviário ⁽⁸⁾, uma completa reorganização do sector, implicando a criação de novas autoridades e competências.

1.7 O CESE já nesse seu parecer advertira igualmente para a necessidade de disposições sociais europeias. Entretanto, os parceiros sociais europeus do sector ferroviário, a Comunidade dos Caminhos-de-Ferro Europeus (CER) e a Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes (ETF) celebraram, em 17 de Fevereiro de 2004, dois acordos europeus:

- 1) instauração de uma licença europeia para maquinistas que efectuem serviços transfronteiras;
- 2) acordo sobre determinados aspectos das condições de utilização do pessoal móvel empregado nos serviços transfronteiras de transportes ferroviários.

⁽⁴⁾ Directiva 2004/51/CE — JO L 164 de 30/4/2004, pág. 164 — Parecer do CESE, JO C 61 de 14/3/2003, pág. 131.

⁽⁵⁾ Directiva 2004/49/CE — JO L 164 de 30/4/2004, pág. 44 — Parecer do CESE, JO C 61 de 14/3/2003, pág. 131.

⁽⁶⁾ Regulamento (CE) n.º 881/2004 — JO L 164 de 30/4/2004, pág. 1 — Parecer do CESE, JO C 61 de 14/3/2003, pág. 131.

⁽⁷⁾ Directiva 2004/50/CE — JO L 164 de 30/4/2004, pág. 114 — Parecer do CESE, JO C 61 de 14/3/2003, pág. 131.

⁽⁸⁾ JO C 61 de 14/3/2003, p. 131.

1.8 A Comissão apresenta no âmbito deste terceiro pacote ferroviário uma proposta de directiva relativa à certificação do pessoal de bordo com efeito entre 2010 e 2015.

1.9 Com a apresentação de uma nova alteração à Directiva 91/440/CEE, a Comissão persegue, além disso, o objectivo de liberalização gradual do sector ferroviário.

2. Proposta da Comissão Europeia

2.1 A Comissão propõe a liberalização do acesso ao mercado dos serviços internacionais de transporte de passageiros a partir de 1 de Janeiro de 2010. A proposta inclui a cabotagem, ou seja, o embarque e o desembarque de passageiros em estações localizadas no mesmo trajecto. Ao mesmo tempo, será suprimida a disposição que regula o livre acesso ao mercado de agrupamentos internacionais.

2.2 Na UE a 25 são transportados anualmente por via férrea cerca de 6 mil milhões de passageiros. A maior parte cabe ao transporte ferroviário de passageiros e aos serviços regionais. Calcula-se, com base nas vendas de bilhetes, que a quota-parte correspondente ao transporte ferroviário internacional de passageiros ronda os 10 %. Este segmento abarca as ligações regionais transfronteiras, os serviços internacionais de longo curso e os de alta velocidade.

2.3 A Comissão reconhece que a abertura à concorrência do transporte internacional de passageiros, incluindo a cabotagem, poderá eventualmente ter um impacto negativo no equilíbrio económico do serviço de transporte de passageiros enquanto serviço de interesse público. Sugere, por conseguinte, que seja autorizada uma derrogação ao livre acesso ao mercado quando, para o mesmo trajecto, tenham sido celebrados contratos de serviço público nos termos do Regulamento (CEE) n.º 1191/69 e se provar que a liberalização dos serviços de transporte internacionais afecta o equilíbrio económico desses contratos de serviço público. Esta derrogação apenas será legítima se for absolutamente imprescindível para a salvaguarda do carácter público dos transportes e autorizada pela entidade reguladora nos termos do artigo 30.º da Directiva 2001/14/CE. Deverá, além disso, ser passível de controlo judicial.

2.4 A Comissão apresentará, o mais tardar em 31 de Dezembro de 2012, um relatório sobre a aplicação das disposições previstas.

3. Avaliação da proposta

3.1 Premissas para a revitalização do sector ferroviário

3.1.1 A proposta de liberalização dos serviços de transporte ferroviário internacional de passageiros parte da suposição de que a concorrência nos serviços transfronteiras se traduzirá em uma ou mais das consequências seguintes: aumento do número de passageiros, na transferência de outros modos de transporte (sobretudo os transportes aéreos) para a via férrea e numa relação entre preço e qualidade mais favorável para os clientes.

3.1.2 O CESE já tinha indicado no parecer sobre o segundo pacote ferroviário ⁽⁹⁾ as premissas fundamentais para a revitalização do sistema rodoviário:

- financiamento da ampliação e da melhoria da infra-estrutura;
- adopção de medidas técnicas de interoperabilidade e seu funcionamento;
- instauração de condições de concorrência equitativas entre os modos de transporte, mais concretamente:
 - observância das disposições sociais no sector rodoviário;
 - taxas de utilização da infra-estrutura equitativas para todos os modos de transporte.

3.1.3 Até hoje ainda não foi apresentada a proposta anunciada no Livro Branco «A política europeia de transportes no horizonte 2010» de um quadro legislativo para taxas de utilização da infra-estrutura equitativas para todos os modos de transporte.

3.1.4 O acompanhamento e a correcta aplicação da legislação social no transporte rodoviário permanece um grave problema.

3.1.5 Acresce a este facto o imperativo de encontrar soluções para sanar os problemas de endividamento de muitos operadores dos caminhos-de-ferro. Sobretudo, as empresas ferroviárias dos novos Estados-Membros não estarão à altura de concorrer no mercado do sector se não houver solução para o elevado endividamento.

3.1.6 O CESE advertiu ainda que a criação dos organismos competentes (entidades reguladoras, organismos de tarifação, entidades responsáveis pela repartição, organismos notificados, autoridades responsáveis pela segurança e organismos de investigação das causas de acidentes) requerida pelo segundo e terceiro pacotes ferroviários exige a reorganização a curto

⁽⁹⁾ Ver nota de rodapé 8.

prazo do sector ferroviário e que a optimização do seu funcionamento precisa de vários anos e de alguma experiência prática. O CESE defendeu então que se deveria dar a máxima prioridade à segurança ferroviária, incluindo a adopção de medidas sociais europeias para o sector ferroviário.

3.2 Avaliação ex-post da liberalização do transporte ferroviário de mercadorias

3.2.1 Entretanto, foram tomadas decisões quanto à liberalização do transporte ferroviário de mercadorias, mas, por falta de experiência, ainda não se sabe quais serão os seus efeitos.

3.2.2 A Comissão Europeia terá de apresentar até 1 de Janeiro de 2006 um relatório com os seguintes elementos ⁽¹⁰⁾:

- aplicação da Directiva 91/440/CE nos Estados-Membros e funcionamento efectivo dos diferentes organismos envolvidos;
- evolução do mercado, nomeadamente tendências do tráfego internacional, actividades e quota de mercado de todos os intervenientes no mercado, incluindo os novos participantes;
- impacto no sector dos transportes na sua totalidade, nomeadamente no que se refere às transferências modais;
- impacto no nível de segurança em cada Estado-Membro;
- as condições de trabalho no sector por Estado-Membro.

3.2.3 O CESE reputa conveniente aguardar este relatório e coligir informações sobre o desenvolvimento das medidas adoptadas e só depois avançar com o processo de abertura do mercado, solicitando, do mesmo passo, à Comissão que publique o relatório a tempo.

3.3 Avaliação ex-ante da liberalização do transporte ferroviário internacional de passageiros

3.3.1 No âmbito do terceiro pacote ferroviário, a Comissão encomendou um estudo sobre a liberalização do transporte de passageiros. O objectivo concreto era examinar diversos modelos de liberalização e recomendar o mais adequado dentre os seguintes:

- transportes internacionais sem cabotagem;
- transportes internacionais com cabotagem;
- transporte nacional e internacional de passageiros por via férrea.

⁽¹⁰⁾ N.º 2, alínea d), do artigo 1.º da Directiva 2004/51/CE do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Directiva 91/440/CEE do Conselho relativa ao desenvolvimento dos caminhos-de-ferro comunitários.

3.3.2 O estudo aconselhava a optar, dentre os três modelos, pela liberalização do transporte internacional de passageiros com cabotagem ⁽¹⁾.

3.3.3 O CESE lamenta que uma avaliação *ex-ante* desta natureza não tenha servido para analisar criteriosamente questões fundamentais, por exemplo, o impacto da liberalização do transporte de passageiros

— no transporte regional e no transporte ferroviário enquanto serviços de interesse geral, sobretudo nos Estados-Membros pequenos e médios;

— na qualidade dos serviços prestados aos clientes;

— no emprego e nas condições de trabalho no transporte ferroviário de passageiros;

— nas empresas ferroviárias dos novos Estados-Membros da Europa Central e Oriental.

3.3.4 Este estudo contém algumas observações sobre cada uma das áreas analisadas (inclusivamente sobre a importância dos preços dos bilhetes e das taxas de utilização da infra-estrutura) formuladas com base em quatro casos específicos (Suécia, Alemanha, Espanha e Hungria) e num modelo de simulação gizado a partir de dois trajectos concretos. Desaconselha particularmente a liberalização do transporte ferroviário nacional de passageiros. Mas, o objectivo do estudo era explicitamente recomendar um dos três modelos.

3.4 Impacto da abertura do mercado nas ligações regionais e nos transportes como serviço de interesse público

3.4.1 Com a cabotagem, a proposta de liberalizar o transporte internacional de passageiros contém um elemento da abertura do mercado de uma parte do transporte nacional de passageiros.

3.4.2 O transporte nacional de passageiros é muitas vezes uma rede em que os lucros obtidos em trajectos com mais afluência de passageiros compensam as perdas nos trajectos menos frequentados, o que permite aumentar a oferta. Tal não se aplica apenas às ligações que garantem o serviço público e usufruem de direitos de exclusividade e/ou beneficiam de ajudas, para as quais a proposta da Comissão prevê, mediante condições estritas, a possibilidade de derrogação.

3.4.3 Sobretudo nos Estados-Membros pequenos e médios tal poderá provocar perturbações sensíveis no transporte ferroviário de passageiros que não tem direitos de exclusividade ao abrigo de um contrato.

3.4.4 Em alguns Estados-Membros os contratos que regulam as obrigações dos serviços públicos não são celebrados por cada um dos trajectos, mas aplicam-se a uma rede completa. Por este motivo, é praticamente impossível provar que põem em risco o equilíbrio dos transportes enquanto serviço de interesse público.

3.4.5 A possibilidade de derrogação proposta pela Comissão implica procedimentos de demonstração laboriosos e pode dar lugar a litígios.

3.4.6 Em Julho de 2000, a Comissão Europeia propôs o COM(2000) 7 final para substituir por um novo regulamento o Regulamento (CEE) 1191/69, relativo às obrigações de serviço público de transporte, com regras sobre direitos exclusivos e compensações no transporte público de passageiros.

3.4.7 A proposta de alteração do Regulamento (CEE) n.º 1161/69 encontra-se bloqueada há vários anos no Conselho «Transportes». As discrepâncias fundamentais entre a proposta da Comissão e a posição do Parlamento Europeu podem influenciar consideravelmente o impacto da proposta no âmbito da liberalização do transporte de passageiros por via férrea. A Comissão tenciona apresentar ainda este ano uma nova proposta.

3.4.8 Também por este motivo convinha aguardar por enquanto a promulgação de textos legislativos relevantes antes de passar à adopção de propostas destinadas a salvaguardar o equilíbrio do transporte ferroviário de passageiros enquanto serviço de interesse público no âmbito da liberalização.

3.5 Impacto na qualidade dos serviços prestados aos clientes

3.5.1 Segundo o estudo antes citado, face aos custos elevados e aos preços geralmente baixos dos bilhetes, é bastante improvável que a liberalização do transporte internacional de passageiros ocasione uma redução suplementar dos preços pagos pelos utentes.

3.5.2 Uma maior oferta graças a empresas ferroviárias concorrentes operando no mesmo trajecto poderá significar que não será possível continuar a garantir aquilo que até hoje tem sido norma oferecer — horário, um bilhete, informações provenientes de uma só fonte. Será cada vez mais difícil obter as informações desejadas.

3.5.3 A Comissão reage mediante uma proposta de legislação que obriga as empresas concorrentes a cooperar entre si para manter o nível de informação garantido até à data.

⁽¹⁾ EU Rail Passenger Liberalisation: Extended impact assessment, February 2004 by Steer Davies GLEAVE, London.

3.5.4 O CESE analisará esta proposta à parte num outro parecer. Gostaria, contudo, de frisar desde já que só depois da abertura do mercado do transporte de passageiros é que será necessário obrigar as empresas concorrentes a cooperarem entre si para informarem devidamente os utentes.

3.6 Impacto no emprego

3.6.1 A Comissão supõe que, a curto prazo, a liberalização do transporte internacional de passageiros levará à supressão de postos de trabalho mas que, em contrapartida, aumentarão os empregos em consequência do maior número de ligações ferroviárias. A Comissão não tem em conta, por exemplo, as possíveis consequências negativas para o emprego, dado o seu impacto no transporte regional e nos transportes enquanto serviço de interesse público. Quanto ao n.º 7 do artigo 1.º desta proposta de directiva, os respectivos efeitos dependeriam dos financiamentos do transporte regional de passageiros pelos Estados-Membros.

3.6.2 O número de trabalhadores do sector ferroviário baixou nos últimos dez anos para metade. As empresas ferroviárias nos novos Estados-Membros, mas também as que operam na Europa Ocidental, anunciam uma supressão de postos de trabalho ainda mais considerável. Se a liberalização do transporte internacional de passageiros banir inclusivamente do mercado nacional de longo curso as empresas ferroviárias dos pequenos e médios Estados-Membros, será praticamente impossível esperar um impacto positivo no emprego.

3.6.3 Os caminhos-de-ferro são tradicionalmente um modo de transporte para todas as classes sociais. O transporte aéreo deixou de ser um meio de transporte de luxo para se transformar num meio de transporte de massas. As repercussões deste fenómeno no emprego não se repetirão, com essa amplitude, no transporte ferroviário internacional de passageiros.

3.6.4 Ao mesmo tempo, observa-se no sector aéreo que os empregos de qualidade das antigas companhias aéreas estatais deram lugar a empregos de qualidade inferior em outros segmentos da indústria de aviação civil.

3.6.5 O CESE vê com grande preocupação o grande decréscimo de empregos no sector ferroviário. Sobretudo nos novos Estados-Membros que já de si apresentam elevados níveis de desemprego e um débil sistema social, a supressão de postos de trabalho gerará enormes problemas sociais, o que torna absolutamente urgentes medidas sociais para respaldar este processo.

O CESE opõe-se a quaisquer medidas que agravem ainda mais o problema da supressão de postos de trabalho neste sector já tão sacrificado e deteriore a qualidade dos empregos nos caminhos-de-ferro.

3.7 Impacto nas empresas ferroviárias dos novos Estados-Membros

3.7.1 O estudo acima referido da autoria de Steer Davies Gleave aponta como outros obstáculos importantes a uma maior concorrência a degradação da infra-estrutura nos novos Estados-Membros, a má situação financeira das empresas ferroviárias e os preços dos bilhetes, que estão geralmente muito aquém do nível de custos esperado a longo prazo.

3.7.2 As empresas ferroviárias não dispõem, além disso, de material circulante com qualidade suficiente para resistirem à pressão da concorrência.

3.7.3 A importância do transporte regional nos novos Estados-Membros é ainda maior do que na UE a 15. Se a liberalização do transporte internacional de passageiros tiver efeitos negativos na oferta de ligações regionais, estes far-se-ão sentir mais fortemente nos novos Estados-Membros, onde será inevitável a diminuição da sua quota-parte no transporte de passageiros que é hoje relativamente elevada.

4. Conclusões

4.1 O CESE sempre se pronunciou nos seus pareceres a favor da revitalização dos caminhos-de-ferro comunitários, realçando a necessidade de criar certas premissas fundamentais, a saber:

- ampliação da infra-estrutura e eliminação de pontos de estrangulamento;
- instauração da interoperabilidade do sistema ferroviário;
- criação de condições de concorrência equitativas entre os modos de transporte;
- garantia da segurança ferroviária e de disposições sociais.

4.2 Insta a Comissão e os Estados-Membros a darem o seu contributo para a realização destas premissas o mais depressa possível.

4.3 Realça a importância do transporte ferroviário de passageiros para suprir as necessidades de mobilidade das pessoas, bem como a sua missão de serviço de interesse geral.

4.4 Reconhece a enorme utilidade de um operador de rede e da sua integração com outros meios de transporte públicos para assegurar a mobilidade da população. A prestação destes serviços não poderá de forma alguma ser ameaçada.

4.5 O CESE entende que qualquer proposta de liberalização do transporte ferroviário internacional de passageiros assentará num amplo e claro conhecimento dos efeitos globais sobre o transporte ferroviário de passageiros e do impacto das medidas tomadas ao abrigo do 1.º e 2.º Pacote Ferroviário.

4.6 Motivo por que o Comité solicita à Comissão que faça uma avaliação *ex-ante* das vantagens e inconvenientes da liberalização do transporte de passageiros, analisando as implicações desta liberalização

- no transporte regional e no transporte ferroviário enquanto serviços de interesse geral, sobretudo nos pequenos e médios Estados-Membros;
- na qualidade dos serviços prestados aos clientes;
- no emprego e nas condições de trabalho no sector do transporte ferroviário de passageiros;
- nas empresas ferroviárias dos novos Estados-Membros da Europa Central e Oriental.

4.7 O CESE convida a Comissão a, logo que possível, apresentar o relatório exigido na Directiva 91/440/CE (alterada pela Directiva 2004/51/CE) sobre a abertura do mercado do transporte ferroviário de mercadorias.

4.8 Alerta para o facto de ainda se encontrar pendente no Conselho o projecto de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à acção dos Estados-Membros em matéria de obrigações de serviço público e adjudicação de contratos de serviço público no sector do transporte de passageiros por via férrea, estrada e via navegável interior (COM(2000) 7 final), alterado pela proposta da Comissão, COM(2002) 107 final. A

concepção deste regulamento poderá ter repercutir-se nas disposições de defesa do serviço público, no âmbito da liberalização do transporte internacional de passageiros por via férrea.

4.9 A melhoria da qualidade dos serviços prestados pelo sector ferroviário contribuirá para tornar este modo de transporte mais atraente e poderá apoiar os objectivos da política europeia de transportes no que toca a um sistema de transportes sustentável. Às empresas ferroviárias cabe, neste contexto, a principal responsabilidade. O CESE coloca, porém, sérias reservas a quaisquer medidas que possam comprometer o actual nível de qualidade destes serviços, e daria mais atenção às medidas de melhoria da qualidade dos serviços.

4.10 Entende o CESE que será via correcta a promoção da melhor cooperação entre as empresas ferroviárias, com o fito de aperfeiçoar a qualidade do serviço aos passageiros do transporte ferroviário internacional, especialmente do transporte internacional regional.

4.11 O CESE apreciaria especialmente que a Comissão dialogasse com os parceiros sociais europeus sobre o impacto da abertura do mercado dos caminhos-de-ferro e, particularmente, sobre as suas implicações quantitativas e qualitativas para o emprego.

4.12 Nos novos Estados-Membros, a quota-parte do transporte de passageiros por via férrea nos transportes de passageiros em geral é bastante mais elevada que nos países da UE a 15. O CESE considera indispensável seguir com particular atenção a evolução deste tipo de transporte e o impacto da abertura do mercado nos novos Estados-Membros. A Comunidade tem todo o interesse em que essa percentagem elevada seja salvaguardada, o que se enquadra, aliás, perfeitamente nos objectivos estabelecidos pelo Livro Branco sobre a Política de Transportes.

Bruxelas, 9 de Fevereiro de 2005.

A Presidente
do Comité Económico e Social Europeu
Anne-Marie SIGMUND

ANEXO

ao Parecer do Comité Económico e Social Europeu (nos termos do n.º 3 do artigo 54.º)

As propostas de alteração seguintes, que recolheram pelo menos um quarto dos votos, foram rejeitadas durante os debates.

Ponto 3.1.4

Suprimir.

Justificação

O presente ponto não tem nada a ver com a liberalização dos caminhos-de-ferro. Misturam-se dois sectores num parecer que trata do desenvolvimento dos caminhos-de-ferro na Europa. Não se pode afirmar que o controlo da legislação social no transporte rodoviário é um grave problema, quando existe muita legislação que regula os tempos de condução e de descanso e o dia de trabalho do pessoal em circulação. A aplicação desta legislação controla-se com o tacógrafo. Além disso, em Agosto deste ano entra em vigor um novo dispositivo de controlo, o tacógrafo digital, que proporcionará o controlo mais preciso da jornada de trabalho dos motoristas.

Resultados da votação:

A favor: 58

Contra: 80

Abstenções: 7

Ponto 3.1.6

Suprimir parte da última frase:

«O CESE advertiu ainda que a criação dos organismos competentes (entidades reguladoras, organismos de tarifação, entidades responsáveis pela repartição, organismos notificados, autoridades responsáveis pela segurança e organismos de investigação das causas de acidentes) requerida pelo segundo e terceiro pacotes ferroviários exige a reorganização a curto prazo do sector ferroviário e que a optimização do seu funcionamento precisa de vários anos e de alguma experiência prática. O CESE defendeu então que se deveria dar a máxima prioridade à segurança ferroviária, incluindo a adopção de medidas sociais europeias para o sector ferroviário.»

Justificação

A segurança ferroviária na União Europeia foi regulada pela Directiva 2004/49/CE.

Resultados da votação:

A favor: 52

Contra 93

Abstenções 5

Substituir o ponto 3.2.3 pelo seguinte:

«O CESE considera que é conveniente analisar o conteúdo do relatório, logo que publicado, para determinar se a proposta de directiva deverá ser objecto de emenda ou de alteração de fundo.»

Justificação

Na verdade, a actual redacção solicita que se bloquee o processo legislativo, o que de certa forma constitui uma incerteza jurídica prejudicial a todos: empresas, empregados, clientes.

Parece-nos mais positivo e construtivo indicar claramente o desígnio de ter em conta as conclusões, para eventualmente emendar ou alterar a proposta de directiva.

Mantém-se, assim, um processo dinâmico e aberto.

Resultados da votação:

A favor: 54

Contra 92

Abstenções 9

Substituir os pontos 3.4.7 e 3.4.8 pelo seguinte texto e alterar a numeração de acordo:

«A partir do momento que a nova proposta de alteração do Regulamento (CEE) n.º 1161/69 for apresentada ao Conselho de Ministros e ao Parlamento Europeu, convém analisar o impacto que este texto terá, eventualmente, na liberalização do transporte de passageiros por via férrea e no equilíbrio do serviço público».

Justificação

A passagem do parecer refere-se a uma situação que deixou de ser actual. A Comissão redigiu um novo texto, que poderia ser apresentado ao Conselho «Transportes», em Junho próximo. Não é possível prever o acolhimento que o Conselho de Ministros e o Parlamento Europeu lhe reservarão.

Pretende-se com esta alteração uma abordagem mais construtiva.

Resultados da votação:

A favor: 68

Contra 90

Abstenções 8

Ponto 3.6

Suprimir.

Justificação

Não se pode afirmar que a liberalização dos transportes ferroviários resultará no aumento do nível de desemprego e que os que se criem serão de pior qualidade quando nos outros meios de transporte a liberalização envolveu a criação de novos postos de trabalho. Há que ter presente que os caminhos-de-ferro são o único modo de transporte por liberalizar.

Resultados da votação:

A favor: 66

Contra 102

Abstenções 6
