

**Parecer do Comité Económico e Social Europeu sobre a «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»**

COM(2004) 142 final — 2004/0048 (COD)

(2005/C 221/14)

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.

Incumbida da preparação dos correspondentes trabalhos, a Secção Especializada de Transportes, Energia, Infra-Estruturas e Sociedade da Informação emitiu parecer em 17 de Janeiro de 2005, tendo sido relator E. M. 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 127 votos a favor, 25 votos contra e 26 abstenções, o presente parecer.

## 1. Introdução

1.1 A proposta de directiva relativa à certificação do pessoal de condução constitui uma componente do chamado **Terceiro Pacote Ferroviário** apresentado pela Comissão Europeia em 3 de Março de 2004. Os outros elementos são os seguintes:

- Alteração da Directiva 91/440/CEE: liberalização dos serviços de transporte ferroviário internacional de passageiros (COM(2004) 139 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 <sup>(1)</sup>;
- Alargamento do âmbito de aplicação para uma licença europeia concedida a empresas de transporte ferroviário (alteração da Directiva 95/18/CE) <sup>(2)</sup>;
- 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) <sup>(3)</sup>.

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.

<sup>(1)</sup> 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.

<sup>(2)</sup> 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.

<sup>(3)</sup> 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. Este segundo pacote é 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 <sup>(1)</sup>;
- Directiva relativa à segurança dos caminhos-de-ferro da Comunidade <sup>(2)</sup>;
- Regulamento que institui a Agência Ferroviária Europeia <sup>(3)</sup>;
- 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 <sup>(4)</sup>.

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, como assinalado pelo CESE no seu parecer sobre o segundo pacote ferroviário <sup>(5)</sup>, uma completa reorganização do sector, implicando a criação de novas autoridades e competências.

1.7 Este quadro jurídico não prevê, ou pelo menos não prevê na medida desejável, **disposições sociais** respeitantes à garantia das habilitações do pessoal afecto a funções críticas de segurança e às suas condições de utilização.

1.8 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, nomeadamente:

- 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.

<sup>(1)</sup> 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.

<sup>(2)</sup> 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.

<sup>(3)</sup> 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.

<sup>(4)</sup> 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.

<sup>(5)</sup> JO C 61 de 14.03.2003, pág. 131.

1.9 A proposta de directiva em apreço, que visa a certificação do pessoal de bordo que assegura a condução de locomotivas e comboios, retoma parcialmente o acordo celebrado entre os parceiros sociais quanto à instauração de uma licença europeia para maquinistas.

1.10 No que toca ao acordo sobre as condições de utilização (tempo de condução e de repouso), a Comissão Europeia fez saber ao CESE que os parceiros sociais europeus haviam requerido formalmente que a implementação deste acordo se fizesse através de uma decisão do Conselho, pedido este que está a ser analisado pela Comissão.

## 2. Proposta da Comissão Europeia

2.1 A Comissão invoca como justificação para a proposta de directiva a necessidade de melhorar a interoperabilidade e a gestão do pessoal. Pretende-se, assim, simplificar o processo de certificação das empresas ferroviárias, mantendo um elevado nível de segurança e garantindo as condições de livre circulação dos trabalhadores.

2.2 Na proposta são igualmente citados os objectivos dos parceiros sociais europeus, como por exemplo:

- garantir elevado nível de qualificação do pessoal de condução que permita manter ou mesmo aumentar o nível de segurança;
- reduzir o risco de *dumping* social.

2.3 A Comissão propõe que a certificação dos maquinistas se efectue com base em normas mínimas comuns ao nível europeu. Os maquinistas deverão ser certificados até 2010, no caso dos serviços transfronteiras, e até 2015, nos outros casos.

2.4 Segundo informações da Comissão, numa primeira fase serão abrangidos cerca de 10 000 maquinistas, aumentando este número numa segunda fase para 200 000 em toda a União.

2.5 Por outro lado, a Comissão propõe uma certificação do pessoal de bordo que participe indirectamente na condução de locomotivas e comboios. No entanto, a proposta de directiva não contém disposições específicas a este respeito, nem sobre o nível de qualificação do pessoal de acompanhamento. Apresentam-se, em seguida, os princípios da directiva. A definição das normas de qualificação efectuar-se-á numa fase posterior através da Agência Ferroviária Europeia ou no âmbito das Especificações Técnicas de Interoperabilidade.

2.6 A proposta de directiva prevê uma certificação em duas fases:

- 1) carta de condução europeia, emitida pelas autoridades competentes e válida em toda a União Europeia. Este documento é propriedade do maquinista e comprova as habilitações gerais e as condições básicas;
- 2) certificado complementar harmonizado, emitido pela empresa de transporte ferroviário, que permanece propriedade da empresa e comprova as habilitações específicas relacionadas com a empresa ou as infra-estruturas.

2.7 É necessária a criação de dois registos, nomeadamente junto das autoridades competentes e da empresa de transporte ferroviário, de que constem as respectivas habilitações, renovações, retiradas e eventuais alterações das licenças e os certificados complementares harmonizados.

2.8 São propostas três categorias de maquinistas: (A) locomotivas de manobra e comboios de trabalhos, (B) transporte de passageiros e (C) transporte de mercadorias.

2.9 A idade mínima é de 20 anos. Contudo, ao nível nacional, a idade mínima pode ser fixada em 18 anos.

2.10 A proposta contém disposições quanto à alteração e renovação da carta de condução, sobre os certificados complementares harmonizados e quanto ao controlo periódico das condições exigidas e à retirada da licença, para além de prever possibilidades de reclamação. Estão igualmente previstas disposições sobre controlos e sanções.

2.11 O acesso à formação, o exame e a verificação da qualidade dos sistemas de formação e dos procedimentos são também aqui objecto de disposições particulares.

2.12 No Anexo I são descritos o modelo comunitário da carta de condução e o certificado complementar. Dos anexos II a VII constam definições das funções, aptidões físicas e mentais e habilitações profissionais exigidas aos maquinistas.

2.13 A Agência Ferroviária Europeia é incumbida de elaborar um relatório, até 2010, para fazer o balanço do que foi entretanto realizado e avaliar a possibilidade de introduzir um cartão com circuito integrado.

### 3. Avaliação da proposta da Comissão

#### 3.1 Observações na generalidade

3.1.1 O CESE é favorável, em princípio, à proposta de directiva relativa à certificação do pessoal de bordo.

3.1.2 Os maquinistas e o pessoal de acompanhamento afecto a funções críticas de segurança têm grandes responsabilidades quanto à segurança do transporte, do pessoal, dos passageiros e das mercadorias. Num mercado dos transportes ferroviários liberalizado são necessárias disposições comuns para se alcançar um elevado nível de qualificação.

3.1.3 Normas mínimas harmonizadas facilitam, além disso, a utilização transfronteiriça do pessoal (<sup>1</sup>). No entanto, a disparidade dos sistemas de exploração e das regras de segurança nos Estados-Membros da União constitui o maior obstáculo à utilização de maquinistas além fronteiras. Estes sistemas díspares, associados à diversidade linguística, impõem consideráveis exigências adicionais à qualificação do pessoal.

3.1.4 O CESE continua a defender que um nível elevado de qualificação e respectiva certificação contribuem para que a profissão continue a ser reconhecida e atraente. Este aspecto é tanto mais relevante quanto se trata de uma profissão com horários de trabalho pouco convidativos e com cada vez menos garantias de segurança de emprego, situação que se agrava com o aparecimento de agências de trabalho temporário. As empresas que operam nos sectores do transporte rodoviário e por via navegável interior já se queixam de grande dificuldade em recrutar pessoal. O objectivo da directiva em apreço nunca poderá ser o de reduzir o tempo de formação.

3.1.5 As empresas ferroviárias tradicionais, auto-reguladas, assumem plena responsabilidade pela formação e pelo nível de qualificação do pessoal de bordo, bem como pela segurança dos transportes. Esta circunstância conduziu a um elevado nível de qualificação e fez com que o transporte ferroviário se tornasse um dos mais seguros.

3.1.6 Há que evitar que o objectivo prosseguido pela directiva de aumentar a mobilidade dos maquinistas e permitir um acesso não-discriminatório a institutos de formação faça decair a qualidade da formação e leve os trabalhadores a assumirem os custos de formação.

(<sup>1</sup>) Refira-se, contudo, que a troca de maquinistas e pessoal de bordo nas fronteiras demora apenas alguns minutos (por exemplo, oito minutos no túnel ferroviário de Brenner). Quanto ao transporte de mercadorias, as paragens nas fronteiras devem-se a outros factores, tais como verificação de documentos, controlo dos veículos, etc..

### 3.2 Observações na especialidade

#### 3.2.1 Âmbito de aplicação e introdução da certificação

3.2.1.1 O CESE apoia a introdução gradual da certificação para os serviços de **transporte internacional e nacional**. Deste modo, as empresas dispõem de uma certa margem de manobra temporal.

3.2.1.2 O que é de estranhar é o **horizonte temporal** 2008-2010 para o transporte transfronteiras e 2010-2015 para maquinistas afectos a serviços nacionais (artigo 34.º). Face à liberalização do transporte internacional de mercadorias, iniciada em 2003 e que deverá ser concluída em 2006, e do transporte nacional de mercadorias a partir de 2007, deveria acelerar o processo de certificação dos maquinistas.

3.2.1.3 O CESE acolhe também favoravelmente a **certificação do pessoal de acompanhamento**. O pessoal que exerce funções de segurança tem um papel importante no sistema de segurança do transporte ferroviário. No entanto, a definição proposta é incompreensível: «Qualquer outro agente que não o maquinista, presente na locomotiva ou no comboio e que participe indirectamente na condução de locomotivas e comboios (...)» (Artigo 25.º). Seria preferível falar de pessoal de acompanhamento com funções de segurança. O CESE é de opinião que as regras respeitantes às funções e qualificações exigidas a esta categoria de pessoal deveriam igualmente constar do anexo à directiva.

#### 3.2.2 Categorias de maquinistas

3.2.2.1 São propostas três «**categorias de cartas de condução**», nomeadamente para locomotivas de manobra e comboios de trabalhos, transporte de passageiros e transporte de mercadorias (n.º 2 do artigo 4.º). O estabelecimento de uma diferença entre transporte de passageiros e transporte de mercadorias não só não é prático, como nem sequer se justifica. Entre formação e exercício efectivo da profissão não existe diferença. Os conhecimentos dos respectivos comboios e locomotivas são certificados em documentos separados, embora, muitas vezes, se utilizem os mesmos comboios e locomotivas. Seriam suficientes duas categorias em função dos requisitos de segurança: condução de locomotivas e comboios em linhas fechadas (serviço de manobras e obras) e em linhas abertas (condução-ferrovia).

3.2.2.2 O CESE considera, também, que a categoria de maquinista deveria constar da carta de maquinista e não do certificado complementar harmonizado.

#### 3.2.3 Idade mínima e experiência profissional

3.2.3.1 A proposta de directiva fixa a **idade mínima** em 20 anos, embora, ao nível nacional, possa ser reduzida para 18

anos, limitando-se a validade nesse caso ao território do Estado-Membro que emite a carta (artigo 8.º). Vários Estados-Membros<sup>(1)</sup> fixaram a idade mínima em 21 anos. A directiva teria como consequência uma redução da idade mínima, pelo menos no caso dos serviços transfronteiras.

3.2.3.2 O CESE considera que a idade mínima deveria passar para 21 anos, pois é precisamente no transporte transfronteiras que são exigidos mais requisitos e habilitações. Tal não exclui a possibilidade de fixação de uma idade inferior ao nível nacional.

3.2.3.3 O CESE seria mesmo a favor da comprovação, por parte de qualquer maquinista de comboio a prestar serviços transfronteiras, de um mínimo de 3 anos de **experiência profissional**. O artigo 10.º já prevê uma disposição semelhante para o transporte dentro do território de um Estado-Membro. Nos casos de empresas de transporte ferroviário que se limitam a oferecer serviços de transporte internacional, a experiência profissional exigida aos maquinistas poderia ser obtida em cooperação com outras empresas de transporte ferroviário que prestam serviços no tráfego nacional.

#### 3.2.4 Estrutura da certificação

3.2.4.1 A Comissão propõe uma **certificação em duas partes**: uma carta de condução europeia, válida em toda a Europa e emitida pelas autoridades competentes, e um certificado harmonizado emitido pela empresa. Esta divisão é justificada pelo facto de o lançamento, inicialmente planeado, de um único cartão com circuito integrado ser demasiado complicado e oneroso.

3.2.4.2 O CESE concorda, em princípio, com a estrutura proposta pela Comissão. No entanto, a certificação das habilitações em dois documentos separados não é suficientemente precisa. Sobretudo no tocante aos **conhecimentos da infra-estrutura**. Quanto a este aspecto, dever-se-ia fazer uma nítida distinção entre, por um lado, o conhecimento das regras de exploração e dos regulamentos em matéria de segurança de uma determinada infra-estrutura e, por outro lado, o conhecimento dos itinerários e dos locais. O conhecimento da regulamentação sobre a exploração de uma ou mais redes de infra-estruturas deveria ser certificado na carta europeia, ao passo que o conhecimento dos itinerários e dos locais, que necessitam ser regularmente actualizados, deveriam ser atestados no certificado complementar harmonizado.

3.2.4.3 A estrutura bipartida da certificação é possível num período de transição. Tal não deve, no entanto, fazer perder de vista o objectivo da introdução de um único documento unido de circuito integrado, no qual sejam certificados quer os conhecimentos básicos quer os conhecimentos que dizem especificamente respeito às empresas.

(1) Por exemplo, a Áustria, a Dinamarca, os Países Baixos, a Alemanha e a Noruega.

### 3.2.5 Acreditação de examinadores e institutos de formação

3.2.5.1 A Agência Ferroviária Europeia está encarregada de estabelecer critérios de acreditação de formadores, examinadores e institutos de formação. O CESE considera que esta é uma hipótese viável, embora alguns aspectos da directiva devam ser esclarecidos. A directiva não precisa quais os exames a efectuar por examinadores acreditados e quais as habilitações que podem ser certificadas pelas próprias empresas de transporte ferroviário, sem recorrer aos serviços de um examinador acreditado. Também não está claramente estabelecido que a verificação dos conhecimentos adquiridos sobre o sistema de exploração e de segurança de uma infra-estrutura determinada compete a um examinador acreditado pelo Estado-Membro interessado.

### 3.2.6 Habilitações profissionais e aptidões físicas e mentais

3.2.6.1 Nos anexos à proposta de directiva são indicados as funções dos maquinistas, os requisitos de base, as habilitações profissionais e as aptidões físicas e mentais exigidas. A Comissão guiou-se, principalmente, pelo acordo dos parceiros sociais europeus relativo à instauração de uma carta de condução europeia para maquinistas.

3.2.6.2 O CESE congratula-se por a Comissão ter optado como orientação para a sua proposta as exigências físicas e mentais definidas pelos próprios parceiros sociais. Vê nisso uma garantia de elevado nível de qualificação em prol da segurança do transporte. Basicamente, o CESE considera que deverá ser a directiva a regulamentar a questão das habilitações indispensáveis e das condições de certificação dos maquinistas.

3.2.6.3 Eventuais alterações aos anexos serão efectuadas pelo comité dos representantes dos Estados-Membros, igualmente competente para emitir as Especificações Técnicas de Interoperabilidade (ETI). A Directiva «Interoperabilidade» prescreve a realização de uma consulta aos parceiros sociais sobre questões relacionadas com habilitações e medidas de protecção do trabalho e da saúde. Uma vez que os anexos à directiva relativa à certificação do pessoal de bordo se baseiam nas definições apresentadas pelos parceiros sociais europeus, seria lógico que estes participassem numa eventual alteração aos anexos. O CESE insiste na inserção, na directiva, de uma disposição nesse sentido.

### 3.2.7 Controlos periódicos

3.2.7.1 A conservação da carta europeia ou do certificado harmonizado está sujeita à verificação periódica de determinados conhecimentos.

3.2.7.2 No tocante aos exames médicos periódicos, a Comissão orientou-se pelo acordo dos parceiros sociais europeus.

3.2.7.3 Neste contexto, o CESE chama a atenção para a necessidade de um acompanhamento psicológico após acidentes ferroviários que envolvam pessoas (não são raros os casos de pessoas que cometem suicídio nas vias férreas), aspecto que não é abrangido pela directiva (nem no artigo 14.º, nem no Anexo III).

3.2.7.4 É demasiado imprecisa a redacção quanto à actualização periódica dos conhecimentos dos itinerários. Motivo por que se deve indicar, na directiva, que haverá perda gradual de conhecimentos se o maquinista não tiver circulado nas linhas durante mais de um ano, independentemente da certificação dos conhecimentos.

3.2.7.5 A directiva é omissa quanto à formação que visa a actualização periódica dos conhecimentos dos maquinistas, aspecto aliás regulamentado no acordo dos parceiros sociais europeus. O CESE recomenda que a directiva, tal como o acordo dos parceiros sociais, preveja que o desenvolvimento e a actualização das aptidões básicas se realizem com periodicidade anual.

### 3.2.8 Retirada da licença

3.2.8.1 A directiva preceitua que os maquinistas que deixarem de cumprir as condições necessárias ao exercício da actividade profissional desse facto notifiquem as autoridades competentes. Ora, isto equivale a uma autodenúncia, impossível de cumprir por parte dos maquinistas. Apenas um médico do trabalho acreditado pode tomar uma tal decisão e disso informar a empresa. A empresa, por sua vez, informará as autoridades.

3.2.8.2 A directiva não prevê disposições quanto ao procedimento de reatribuição de uma licença retirada.

## 4. Proposta de directiva relativa à certificação do pessoal de bordo e o acordo dos parceiros sociais europeus para a criação de uma carta de condução europeia para maquinistas

4.1 O CESE felicita-se por os parceiros sociais CER/ETF terem tomado a iniciativa de prever para os sectores que lhes dizem respeito uma licença para os maquinistas que efectuem um serviço transfronteiras.

4.2 O acordo tem a vantagem de garantir imediatamente aos empregados das empresas membros da CER um elevado nível de qualificação, sem terem de esperar por 2010. Estas empresas não devem por isso ser prejudicadas em relação às que não aplicam o acordo.

4.3 Para o CESE, todos os pontos coincidentes do acordo dos parceiros sociais europeus e da directiva deverão ser tidos em conta.

4.4 O acordo dos parceiros sociais europeus parte do princípio de que os maquinistas abrangidos são titulares de uma certificação nacional, seja ela qual for, não regulamentando, portanto, este domínio. O que se baseia na longa experiência das empresas ferroviárias tradicionais em serviços de transporte assegurados em cooperação.

4.5 Segundo o acordo dos parceiros sociais, a carta de condução europeia para maquinistas é uma licença complementar que comprova os conhecimentos adicionais necessários para conduzir um comboio nas infra-estruturas de um outro país. É emitida pela empresa e é sua propriedade.

4.6 A proposta da directiva que visa a instauração de um certificado complementar harmonizado coincide, *grosso modo*, com o sistema da licença europeia para maquinistas.

4.7 O CESE insta a Comissão a examinar em que medida a carta europeia para maquinistas, prevista no acordo dos parceiros sociais, poderá ser transitivamente equiparada ao certificado complementar harmonizado, a fim de apoiar as empresas que já tenham começado a tomar medidas. A directiva deveria conter uma disposição neste sentido.

4.8 Há um ponto para o qual o CESE chama a atenção: as empresas que aderiram ao acordo dos parceiros sociais são prejudicadas em relação às empresas que procedem à certificação nos termos da directiva, pois o acordo prevê uma formação contínua anual dos conhecimentos profissionais básicos. Esta disposição não foi retomada na proposta de directiva, embora seja essencial para que não se comprometa o nível de qualificação.

## 5. Conclusões

5.1 O CESE é favorável à proposta de directiva relativa à certificação do pessoal de bordo. Lamenta, porém, que estas medidas sociais sejam apresentadas como o último elo de uma cadeia da legislação europeia sobre a liberalização dos serviços de transporte ferroviário de mercadorias.

5.2 Os maquinistas e o pessoal de acompanhamento exercem funções importantes para a segurança. A certificação destes elementos do pessoal deverá garantir um elevado nível de qualificação.

5.3 O CESE constata, com preocupação, que entre a abertura plena do mercado de transporte ferroviário de mercadorias e a entrada em vigor da certificação medeia um grande intervalo de tempo, solicitando à Comissão que aja no sentido de reduzir esse tempo.

5.4 Solicita, portanto, ao Conselho e ao Parlamento Europeu que retirem a proposta de directiva relativa à certificação do pessoal de bordo do Terceiro Pacote e a examinem separadamente, por forma a evitar mais atrasos. O Parlamento Europeu e o Conselho deverão dar prioridade a esta directiva e adoptá-la sem demora.

5.5 Neste contexto, deveria ser tido devidamente em conta o parecer emitido pelo CESE, incluindo as alterações nele propostas.

5.6 O CESE congratula-se com o acordo dos parceiros sociais europeus sobre determinados aspectos das condições de utilização do pessoal móvel empregado nos serviços de transporte ferroviário transfronteiras, insta a Comissão a apresentá-lo ao Conselho para decisão e recomenda ao Conselho que o adopte.

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 (n.º 3 do artigo 54.º do regimento)**

A seguinte proposta de alteração, que recolheu um número de votos favoráveis que representam pelo menos um quarto dos sufrágios expressos, foi rejeitada:

**Suprimir o ponto 3.2.3.3.****Justificação**

A proposta de directiva prevê uma certificação em duas fases:

- carta de condução europeia válida em toda a União Europeia;
- certificado complementar harmonizado que comprova as habilitações específicas relacionadas com a empresa ou as infra-estruturas.

A proposta contém igualmente disposições quanto à alteração e renovação da carta de condução, sobre os certificados complementares harmonizados e quanto ao controlo periódico das condições mínimas exigidas.

O objectivo do certificado complementar harmonizado é verificar as aptidões dos maquinistas e os seus conhecimentos sobre a(s) linha(s) em questão.

Não se justifica, portanto, exigir adicionalmente, para o tráfico internacional, a comprovação de três anos de experiência profissional, a acrescer, segundo a redacção deste ponto, aos dois anos eventualmente exigidos para o transporte nacional, como condição para passar da categoria de maquinistas de locomotivas de manobra para as categorias de maquinistas de locomotivas destinadas ao transporte de passageiros ou mercadorias.

Uma regra deste tipo, que acaba por exigir cinco anos de experiência profissional, significaria uma desvalorização do certificado complementar harmonizado, indo contra o desejo de promover a interoperabilidade nos serviços transfronteiriços. O resultado seria um bloqueio do desenvolvimento e do reforço das relações transfronteiriças no domínio ferroviário.

Por último, não se entende porque motivo se deve colocar exigências diferentes à condução de uma locomotiva numa linha em território nacional ou numa linha internacional, visto que o certificado complementar harmonizado já comprova as competências e os conhecimentos sobre os itinerários.

Em face do exposto, o ponto 3.2.3.3 parece destituído de fundamento e deveria ser suprimido.

**Resultado da votação:**

A favor: 59

Contra: 100

Abstenções: 11

---