

**Parecer do Comité das Regiões sobre as Comunicações da Comissão**

- «Avançar na integração do sistema ferroviário europeu: terceiro pacote ferroviário»
- «Proposta de directiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Directiva 91/440/CEE do Conselho relativa ao desenvolvimento dos caminhos-de-ferro comunitários»
- «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»
- «Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo aos direitos e obrigações dos passageiros dos serviços ferroviários internacionais»
- «Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à indemnização por incumprimento dos requisitos de qualidade contratuais nos serviços de transporte ferroviário de mercadorias»

(2005/C 71/07)

**O COMITÉ DAS REGIÕES,**

**Tendo em conta** a Comunicação da Comissão sobre «Avançar na integração do sistema ferroviário europeu: terceiro pacote ferroviário» COM(2004) 140 final, a Proposta de directiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Directiva 91/440/CEE do Conselho relativa ao desenvolvimento dos caminhos-de-ferro comunitários, COM(2004) 139 final – 2004/0047 (COD), 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), a Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo aos direitos e obrigações dos passageiros dos serviços ferroviários internacionais – COM(2004) 143 final — 2004/0049 (COD) e a Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à indemnização por incumprimento dos requisitos de qualidade contratuais nos serviços de transporte ferroviário de mercadorias – COM(2004) 144 final – 2004/0050 (COD);

**Tendo em conta** a decisão do Conselho, de 28 de Abril de 2004, de, nos termos e para os efeitos do n.º 1 do artigo 265.º e do artigo 71.º do Tratado que institui a Comunidade Europeia, o consultar nesta matéria;

**Tendo em conta** a decisão do seu presidente, de 19 de Junho de 2004, de incumbir a Comissão de Política de Coesão Territorial da elaboração de parecer nesta matéria;

**Tendo em conta** o seu parecer sobre a «Proposta de directiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu convencional» (COM(1999) 617 final – 1999/0252 (COD)) (CdR 94/2000 fin) <sup>(1)</sup>;

**Tendo em conta** o seu anterior parecer sobre a Comunicação da Comissão «Rumo a um espaço ferroviário europeu integrado» (COM(2002) 18 final) (o segundo pacote ferroviário) (CdR 97/2002 fin) <sup>(2)</sup>;

**Tendo em conta** o seu parecer sobre o «Livro Branco sobre a Política Europeia de Transportes no horizonte 2010: a hora das opções» (COM(2001) 370 final) (CdR 54/2001 fin) <sup>(3)</sup>;

**Tendo em conta** o seu parecer anterior sobre a «Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à concessão de apoio financeiro comunitário para melhorar o desempenho ambiental do sistema de transporte de mercadorias» — «Marco Polo» (COM(2002) 54 final — 2002/0038 (COD)) (CdR 103/2002 fin) <sup>(4)</sup>;

<sup>(1)</sup> JO C 317 de 6.11.2000 p. 22.

<sup>(2)</sup> JO C 66 de 19.3.2003 p. 5.

<sup>(3)</sup> JO C 192 de 12.8.2002 p. 8.

<sup>(4)</sup> JO C 278 de 14.11.2002 p. 15.

**Tendo em conta** o seu parecer anterior sobre os «Corredores e RTE-T — Alavanca para o crescimento e instrumento de coesão europeia» e sobre a «Comunicação da Comissão relativa ao desenvolvimento de uma rede euromediterrânica de transportes» (COM(2003) 376 final) (CdR 291/2003 fin) <sup>(3)</sup>;

**Tendo em conta** o projecto de parecer (CdR 161/2004 rev. 2) adoptado em 24/9/2004 pela Comissão de Política de Coesão Territorial (relator: Bernard SOULAGE, vice-presidente da Região Ródano-Alpes (FR-PSE).

**Considerando que:**

- 1) o desenvolvimento do transporte ferroviário de passageiros e de mercadorias é condição indispensável de uma Europa integrada e factor importante de crescimento económico;
- 2) a procura de uma abertura controlada do mercado do transporte ferroviário pode constituir um trunfo suplementar para realizar o objectivo de desenvolvimento, sobretudo a nível internacional;
- 3) os esforços de integração e de abertura pressupõem necessariamente qualidade de serviço, segurança das pessoas e das mercadorias transportadas, direitos dos utentes e dos territórios servidos pelos transportes;

**adoptou, por unanimidade, na 57.ª reunião plenária de 17 e 18 de Novembro de 2004 (sessão de 17 de Novembro) o presente parecer.**

## 1. Pontos de vista do Comité das Regiões

*Para a criação do mercado interno de serviços ferroviários*

O princípio subjacente às propostas da Comissão afigura-se aceitável, mas o Comité das Regiões entende que é necessário precisar numerosos pontos, tanto no que diz respeito às modalidades de intervenção dos Estados e autoridades territoriais envolvidas, como sobre a amplitude, alcance e natureza da regulamentação proposta pela Comissão. O Comité das Regiões está preocupado em garantir que esta reforma melhore os serviços ferroviários, aumente a competitividade do caminho de ferro em relação aos outros modos de transporte e garanta a viabilidade económica dos respectivos operadores.

### O COMITÉ DAS REGIÕES

1.1 **Congratula-se** com os esforços de promoção e realização de um Espaço Ferroviário Europeu Integrado (EFEI), condição indispensável para a redinamização de um modo de transporte que se afigura insubstituível na perspectiva de uma política de transportes sustentável na União Europeia, tal como descrita no respectivo Livro Branco.

1.2 **Aprova** em larga medida os esforços da Comissão para realizar um verdadeiro mercado interno de serviços ferroviários tanto no domínio do transporte de passageiros como no do transporte de mercadorias, de acordo com as decisões do Parlamento Europeu. As propostas do terceiro pacote ferroviário visam melhorar a qualidade dos serviços de transporte de mercadorias e abrir gradualmente o transporte de passageiros em todos os países da União, a começar pelos serviços internacionais de passageiros.

1.3 **Verifica** que, no domínio do transporte internacional de passageiros, o desenvolvimento de serviços de transporte de

grande velocidade para a ligação de regiões é, do ponto de vista de um desenvolvimento sustentável, uma iniciativa a encorajar, mas devendo decorrer no quadro de um dispositivo que combine travessia dos territórios e oferta regional de qualidade que tenha em conta os horários fixos.

1.4 **Pretende** favorecer o desenvolvimento dos serviços transfronteiriços que significam um importante mercado de utentes do transporte pendular. A celebração de acordos entre as regiões interessadas deve ser facilitada para garantir um elevado nível de qualidade, bem como a rentabilidade desses serviços.

1.5 O Comité das Regiões **é também muito cioso** do ordenamento do território e da igualdade de acesso aos diferentes territórios. Deseja, pois, que sejam tomadas todas as medidas necessárias para que o aparecimento de novas transportadoras ferroviárias não leve ao abandono dos serviços não rentáveis que ainda se mantêm graças a mecanismos de perequação tarifária.

Dois riscos possíveis:

— o primeiro diz respeito às regiões periféricas ou encravadas que podem ver-se excluídas destes novos serviços se os operadores forem os únicos a definir as características. Do mesmo modo, algumas linhas inter-regionais não abrangidas por contratos de serviços públicos podem ser desestabilizadas por serviços internacionais que beneficiam das paragens que geram maior volume de tráfego e que, por isso mesmo, são mais rentáveis.

— o segundo diz respeito às condições de aplicação da cláusula de salvaguarda para as ligações (mormente regionais) abrangidas por um contrato de serviço público.

<sup>(3)</sup> JO C 109 de 30.4.2004 p. 10.

1.6 **Recorda** que a questão da segurança do transporte ferroviário é essencial, como refere o documento da Comissão, e o aparecimento de transportadoras que praticam preços baixos não se deve fazer em detrimento da segurança dos utentes (formação dos maquinistas e licenças, vetustez do material circulante e requisitos de manutenção). Isto é ainda mais importante quando se sabe que a cabotagem levará à coexistência de diferentes tipos de circulação, designadamente nos serviços regionais que, por força dos contratos de serviços público, devem oferecer elevados níveis de segurança. De igual modo, a abertura à cabotagem conduz forçosamente à liberalização do transporte ferroviário em determinados segmentos nacionais, sendo necessário garantir que a abertura à concorrência não irá enfraquecer a viabilidade económica de determinados serviços nacionais que não são objecto de contratos de serviços públicos.

1.7 **Insta mais uma vez** a que se avaliem as reformas realizadas no sector ferroviário por forma a garantir que as mudanças operadas melhoram os serviços prestados (níveis de oferta, qualidade do serviço, segurança, custos). Deste ponto de vista, interroga-se sobre o calendário estabelecido, que não permite as indispensáveis avaliações das reformas anteriores.

#### *A certificação dos maquinistas na rede ferroviária da Comunidade*

##### O COMITÉ DAS REGIÕES

1.8 **Aprova** a iniciativa da Comissão que visa introduzir um sistema bipartido de certificação dos maquinistas que compreende: 1) uma carta UE válida em todo o território comunitário, emitida pela autoridade nacional, ou por representante devidamente mandatado, e pertencente ao maquinista e 2) um certificado complementar harmonizado, emitido pela empresa ferroviária, que reflecte os requisitos específicos do serviço autorizado para cada condutor, portanto de validade restrita.

1.9 **Constata** que este dispositivo foi objecto de concertação entre parceiros (Comunidade dos Caminhos-de-Ferro Europeus e a Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes) e garante a livre circulação dos trabalhadores na Comunidade.

1.10 **Afirma** que a interoperabilidade das redes passa obrigatoriamente pela definição de regras de segurança estritas. A harmonização proposta é uma necessidade face à diversidade de legislações nacionais sobre certificação de maquinistas. Controlar as aptidões físicas e psicológicas, testá-las periodicamente, verificar o nível de competência e o conhecimento básico de uma língua comum são garantias indispensáveis de um elevado nível de segurança ferroviária.

1.11 **Aprova** a instauração faseada destas novas disposições, circunscritas numa primeira fase aos maquinistas de comboios

internacionais, devendo porém estender-se, a prazo e após avaliação, a todos os maquinistas.

#### *Direitos e obrigações dos passageiros dos serviços ferroviários internacionais*

##### O COMITÉ DAS REGIÕES

1.12 **Fica satisfeito** com a iniciativa da Comissão tendente a desenvolver e regulamentar os direitos e obrigações dos passageiros de serviços ferroviários internacionais, à semelhança do que sucedeu no transporte aéreo, medida que vai promover uma concorrência salutar entre os diferentes modos de transporte.

1.13 **Deseja** que as medidas propostas abranjam igualmente os serviços de cabotagem interna criados por força da presente legislação.

1.14 **Observa** que os representantes dos utentes e das autoridades locais continuam a não ser tidos em grande conta nos procedimentos de aplicação.

#### *A indemnização por incumprimento dos requisitos de qualidade contratuais nos serviços de transporte ferroviário de mercadorias*

##### O COMITÉ DAS REGIÕES

1.15 **Constata** que a quota de mercado do transporte ferroviário de mercadorias se ressentiu com o aumento dos requisitos de qualidade e de pontualidade dos serviços por parte dos seus clientes.

1.16 **Entende** que as medidas para melhorar a qualidade dos serviços prestados pelos caminhos-de-ferro são absolutamente fundamentais e que sem elas será impossível travar o declínio do sector.

1.17 **Regista** os esforços da Comissão para apoiar o crescimento das partes de mercado do transporte ferroviário de mercadorias, num contexto que continua a ser difícil. Melhorar a qualidade dos serviços prestados pelos transportadores é, sem dúvida, um meio de fidelizar e atrair novos clientes.

1.18 **Interroga-se** sobre se a Comissão deve regulamentar um sector como este, em que os operadores estão ligados à clientela por relações contratuais e os requisitos de qualidade fazem parte da negociação. Corre-se o risco de efeitos perversos, especialmente se os requisitos de qualidade se traduzem por um aumento dos custos de serviços, ao mesmo tempo que o transporte rodoviário é livre de fixar regras aprovadas por mútuo acordo. Trata-se de uma questão muito delicada para os transportadores ferroviários dos novos países membros, sobretudo se os princípios estabelecidos pela Comissão para regulamentar os requisitos de qualidade não forem os mesmos para todos os modos de transporte.

## 2. Recomendações do Comité das Regiões

### O COMITÉ DAS REGIÕES

2.1 **Preconiza** que se modifique o calendário estabelecido, para que seja possível avaliar as reformas anteriores e que esta avaliação tenha em conta as transformações levadas a cabo pelas reformas realizadas nos países que acabaram de aderir à União Europeia e nas regiões periféricas.

2.2 **Deseja** que a definição do serviço internacional preveja explicitamente a obrigação de terminais, pelo menos num pólo urbano importante em cada país servido pelo transporte internacional. Isto porque a definição dos serviços internacionais de passageiros inserta no artigo 1.º do projecto de directiva (COM(2004) 139 final) se cinge a um único critério, isto é o de «que todas as carruagens atravessem pelo menos uma fronteira». O simplismo desta definição pode originar práticas desonestas (*free riders*), já que bastaria servir a primeira estação do outro lado da fronteira para beneficiar do estatuto de serviço internacional quando, na realidade, a quase totalidade do volume de negócios seria realizado num mesmo país. Esta prática equivaleria a abrir o mercado nacional do país em questão.

2.3 **Solicita** que se explicite e precise o papel dos Estados-Membros e das autoridades territoriais na definição das características do serviço internacional (número de serviços, número de paragens, frequência, periodicidade, tarifas nos percursos nacionais).

2.4 **Propõe** que se clarifique a redacção do projecto de directiva no sentido de prever que as limitações ao serviço de cabotagem dependem das autoridades territoriais, enquanto autoridade responsável pela linha objecto do contrato de serviço público, e do organismo regulador referido no artigo 30.º da Directiva 2001/14/CE.

2.5 **Recomenda** que se definam as condições de exploração dos serviços internacionais em função dos serviços a prestar, porquanto as condições de viabilidade dos serviços, respectivas

tarifas e níveis de serviço dependem da natureza dos mesmos. À partida, é difícil antever as mesmas regras para um serviço que liga duas regiões vizinhas, para um serviço de grande velocidade entre Londres e Marselha, por exemplo, para um serviço de noite entre Hamburgo e Zurique ou um serviço sazonal entre Paris e Veneza.

2.6 **Sugere** que se evoquem as repercussões da abertura do mercado dos serviços ferroviários internacionais no transporte internacional rodoviário de passageiros, sobretudo na perspectiva de liberdade de tarifas nestas linhas (estas empresas também têm direito à cabotagem nacional?).

2.7 **Insiste** em que é necessário indicar claramente em que condições os novos serviços ferroviários internacionais poderão, ou não, fixar livremente as suas tarifas e, em particular, para os serviços de cabotagem, isto para evitar distorções de concorrência com os operadores nacionais que não têm liberdade de fixar tarifas.

2.8 **Propõe** que se fixe uma duração de exploração dos novos serviços que tenha em conta o retorno do investimento. Para evitar a volatilidade da oferta neste domínio é preciso dar às diferentes partes em presença as necessárias garantias.

2.9 **Solicita** que o certificado complementar harmonizado exija o conhecimento profundo da língua do país que beneficia do atravessamento.

2.10 **Insiste** em que as condições de indemnização dos passageiros aplicáveis ao transporte ferroviário, designadamente no que se refere a atrasos, sejam idênticas às praticadas no sector do transporte aéreo (duração e montante das indemnizações).

2.11 **Recorda** que todos estes aspectos tratados afectam um número crescente de autarquias e regiões, e que, por isso mesmo, é fundamental que os seus representantes participem em todas as instâncias a nível nacional ou comunitário que hão de aplicar as medidas preconizadas.

Bruxelas, 17 de Novembro de 2004.

O Presidente  
do Comité das Regiões  
Peter STRAUB