

# PARLAMENTO EUROPEO

2004



2009

---

*Documento de sesión*

FINAL  
**A6-0133/2005**

3.5.2005

**\*\*\*I**

## **INFORME**

sobre la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la certificación del personal conductor de locomotoras y trenes en la red ferroviaria de la Comunidad  
(COM(2004)0142 – C6-0002/2004 – 2004/0048(COD))

Comisión de Transportes y Turismo

Ponente: Gilles Savary

### ***Explicación de los signos utilizados***

- \* Procedimiento de consulta  
*mayoría de los votos emitidos*
- \*\*I Procedimiento de cooperación (primera lectura)  
*mayoría de los votos emitidos*
- \*\*II Procedimiento de cooperación (segunda lectura)  
*mayoría de los votos emitidos para aprobar la Posición Común  
mayoría de los miembros que integran el Parlamento para  
rechazar o modificar la Posición Común*
- \*\*\* Dictamen conforme  
*mayoría de los miembros que integran el Parlamento salvo en los  
casos contemplados en los art. 105, 107, 161 y 300 del Tratado CE  
y en el art. 7 del Tratado UE*
- \*\*\*I Procedimiento de codecisión (primera lectura)  
*mayoría de los votos emitidos*
- \*\*\*II Procedimiento de codecisión (segunda lectura)  
*mayoría de los votos emitidos para aprobar la Posición Común  
mayoría de los miembros que integran el Parlamento para  
rechazar o modificar la Posición Común*
- \*\*\*III Procedimiento de codecisión (tercera lectura)  
*mayoría de los votos emitidos para aprobar el texto conjunto*

(El procedimiento indicado se basa en el fundamento jurídico propuesto por la Comisión.)

### ***Enmiendas a un texto legislativo***

En las enmiendas del Parlamento las modificaciones se indican en negrita y cursiva. La utilización de la cursiva fina constituye una indicación para los servicios técnicos referente a elementos del texto legislativo para los que se propone una corrección con miras a la elaboración del texto final (por ejemplo, elementos claramente erróneos u omitidos en alguna versión lingüística). Estas propuestas de corrección están supeditadas al acuerdo de los servicios técnicos interesados.

## ÍNDICE

	<b>Página</b>
PROYECTO DE RESOLUCIÓN LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO .....	5
EXPOSICIÓN DE MOTIVOS .....	30
PROCEDIMIENTO .....	34



## PROYECTO DE RESOLUCIÓN LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO

sobre la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la certificación del personal conductor de locomotoras y trenes en la red ferroviaria de la Comunidad

(COM(2004)0142 – C6-0002/2004 – 2004/0048(COD))

(Procedimiento de codecisión: primera lectura)

*El Parlamento Europeo,*

- Vista la propuesta de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo (COM(2004)0142)<sup>1</sup>,
  - Vistos el apartado 2 del artículo 251 y el artículo 71 del Tratado CE, conforme a los cuales la Comisión le ha presentado su propuesta (C6-0002/2004),
  - Visto el artículo 51 de su Reglamento,
  - Visto el informe de la Comisión de Transportes y Turismo (A6-0133/2005),
1. Aprueba la propuesta de la Comisión en su versión modificada;
  2. Pide a la Comisión que le consulte de nuevo, si se propone modificar sustancialmente esta propuesta o sustituirla por otro texto;
  3. Encarga a su Presidente que transmita la posición del Parlamento al Consejo y a la Comisión.

Texto de la Comisión

Enmiendas del Parlamento

Enmienda 1  
Considerando 6

(6) Para garantizar la uniformidad y transparencia necesarias, la Comunidad ha de definir un modelo único de documentación ***que acredite, por una parte, el cumplimiento de determinados requisitos y aptitudes básicas y, por otra, las competencias del personal conductor de trenes, modelo que ha de ser objeto de reconocimiento mutuo entre los Estados miembros, encomendándose a éstos la responsabilidad de la expedición de la***

(6) Para garantizar la uniformidad y transparencia necesarias, la Comunidad ha de definir un modelo único de documentación ***compuesto de dos elementos: por una parte, la licencia básica, que acredita el cumplimiento de determinados requisitos y aptitudes básicas y las competencias para la conducción de trenes, y, por otra, un certificado complementario armonizado, que acredita los conocimientos técnicos y***

<sup>1</sup> DO C ... / Pendiente de publicación en el DO.

*licencia básica, y a las empresas ferroviarias, la emisión de un certificado complementario armonizado.*

*específicos del servicio. La responsabilidad de la expedición de la licencia básica incumbe a los Estados miembros y la de la expedición del certificado complementario armonizado a las empresas ferroviarias. Los Estados miembros reconocen mutuamente estos documentos.*

#### *Justificación*

*La nueva redacción de este considerando pretende describir más claramente el contenido preciso de la directiva.*

#### Enmienda 2

Considerando 6 bis (nuevo)

*(6 bis) La presente Directiva resulta, inspirándose en ellos en gran medida, del acuerdo paritario "histórico" celebrado el 27 de enero de 2004 entre la Comunidad Europea del Ferrocarril (CER), por una parte, y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF), por otra, sobre "la licencia europea para los maquinistas que realizan un servicio de interoperabilidad transfronteriza", así como del acuerdo referente a las condiciones de trabajo del personal móvil que realiza servicios transfronterizos.*

#### Enmienda 3

Considerando 7

(7) Estas disposiciones comunes deben ***tener primordialmente por finalidad*** facilitar la movilidad de los maquinistas entre los Estados miembros, aunque también entre las empresas ferroviarias y, de forma general, el reconocimiento de las licencias y certificados complementarios armonizados por parte de todos los actores del sector ferroviario. A tal efecto es necesario fijar requisitos mínimos que el solicitante debe cumplir para obtener la

(7) Estas disposiciones comunes deben facilitar la movilidad de los maquinistas entre los Estados miembros, aunque también entre las empresas ferroviarias y, de forma general, el reconocimiento de las licencias y certificados complementarios armonizados por parte de todos los actores del sector ferroviario, ***favoreciendo al mismo tiempo la mejora de la formación y del empleo del personal afectado.*** A tal efecto es necesario fijar requisitos mínimos

licencia básica y el certificado complementario armonizado.

que el solicitante debe cumplir para obtener la licencia básica y el certificado complementario armonizado.

*Justificación*

*La enmienda se basa en la misma idea que la enmienda al considerando 5.*

Enmienda 4

Considerando 7 bis (nuevo)

***(7 bis) En el contexto de la apertura progresiva de las redes ferroviarias y del aumento de la competencia entre las empresas ferroviarias, es importante preservar el capital de formación de los maquinistas, garantizando el reconocimiento mutuo de sus formaciones para facilitar su posibilidad de empleo mediante la instauración de normas comunes.***

*Justificación*

*El mercado del transporte ferroviario de mercancías (internacional y nacional) se abrirá a más tardar a la competencia el 1 de enero de 2007. En este contexto, el reconocimiento mutuo y la armonización de las competencias profesionales de los maquinistas aparecen como una prioridad con el fin, por una parte, de evitar todo dumping social entre los "nuevos entrantes" y las empresas ferroviarias históricas y, por otra, de permitir al personal trabajar en la empresa ferroviaria de su elección en la Unión Europea.*

Enmienda 5

Considerando 8 bis (nuevo)

***(8 bis) Las tareas y exigencias definidas en los Anexos I a VI de la presente Directiva pueden ser objeto de revisiones para adaptarlas al progreso técnico y científico. En cuanto a prescripciones técnicas, estos Anexos deben ser plenamente compatibles con las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad (ETI) y revisarse según los procedimientos previstos por las Directivas 96/48/CE<sup>1</sup> y 2001/16/CE<sup>2</sup>***

*relativas a la interoperabilidad y cumpliendo plenamente el Reglamento (CE) n° 881/2004<sup>3</sup>, en particular, sus artículos 3, 4, 6, 12 y 17 en cuanto al papel de los interlocutores sociales.*

---

<sup>1</sup> *Directiva 96/48/CE del Consejo, de 23 de julio de 1996, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad (DO L 235 de 17.9.1996, p. 6). Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2004/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 164 de 30.4.2004, p. 114).*

<sup>2</sup> *Directiva 2001/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de marzo de 2001, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional (DO L 110 de 20.4.2001, p. 1). Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2004/50/CE.*

<sup>3</sup> *Reglamento (CE) n° 881/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, por el que se crea una Agencia Ferroviaria Europea (DO L 164 de 30.4.2004, p. 1).*

#### *Justificación*

*Es importante garantizar una coherencia total entre las condiciones contenidas en las ETI y los Anexos de esta directiva. Con el fin de permitir que se desarrolle el diálogo social sectorial, la revisión de los Anexos debe ser igual que la seguida en lo relativo a las ETI y ser conforme a los procedimientos establecidos en el Reglamento (CE) n° 881/2004 por el que se crea una Agencia Ferroviaria Europea.*

#### Enmienda 6

Considerando 13 bis (nuevo)

*(13 bis) La sustitución de las normas nacionales de certificación de los maquinistas por las disposiciones de la presente Directiva debe hacerse de forma progresiva y que dé lugar a las menores cargas posibles para las empresas de transporte ferroviario y los administradores de infraestructuras. A estos efectos, en*



*particular, corresponderá a estas entidades evaluar la forma en que debe tenerse en cuenta la experiencia adquirida en la expedición de licencias o certificados de conformidad con la presente Directiva.*

#### *Justificación*

*Aclara los apartados 3 y 4 del artículo 34.*

#### Enmienda 7 Artículo 1, párrafo 1

La presente Directiva establece las condiciones y procedimientos para la certificación del personal **conductor** a bordo de locomotoras y trenes que circulan por la red ferroviaria de la Comunidad. En este contexto fija también las tareas que incumben a las autoridades competentes de los Estados miembros, los maquinistas y los restantes actores del sector, como las empresas ferroviarias, los administradores de infraestructuras y los centros de formación.

La presente Directiva establece las condiciones y procedimientos para la certificación **de los maquinistas y de los miembros** del personal a bordo de locomotoras y trenes que circulan por la red ferroviaria de la Comunidad. En este contexto fija también las tareas que incumben a las autoridades competentes de los Estados miembros, los maquinistas y los restantes actores del sector, como las empresas ferroviarias, los administradores de infraestructuras y los centros de formación.

#### *Justificación*

*Para garantizar la coherencia del texto, conviene emplear la misma terminología en todos sus artículos, en particular, en los artículos 1 y 2.*

#### Enmienda 8 Artículo 2, letra b)

b) «maquinista», la persona capaz de conducir de manera autónoma, responsable y segura, locomotoras de maniobra, trenes de *trabajos* o trenes para el transporte ferroviario de viajeros o mercancías. Los cometidos del maquinista se enumeran en el Anexo II de la presente Directiva;

b) «maquinista», la persona capaz de conducir de manera autónoma, responsable y segura, **con carácter regular u ocasional, trenes, incluidos unidades motrices, automotores**, locomotoras de maniobra **y** trenes de *obras* o trenes para el transporte ferroviario de viajeros o mercancías. Los cometidos del maquinista se enumeran en el Anexo II de la presente Directiva;

### *Justificación*

*Es importante precisar claramente lo que se denomina un maquinista. Esta precisión es coherente con el apartado 2 del artículo 4 de la propuesta de directiva. Por otra parte, algunos agentes sólo tienen que conducir trenes de manera ocasional, en caso de incidente o de incapacidad accidental del maquinista. Es importante evidentemente que estos agentes estén cubiertos también por esta definición.*

### Enmienda 9 Artículo 2, letra c)

c) «personal a bordo», **el constituido por los maquinistas y por «otros agentes»** que, **encontrándose** en la locomotora o el tren, **participan indirectamente en su conducción** y cuyas cualificaciones profesionales influyen, por consiguiente, en la seguridad de la circulación;

c) «personal a bordo», **los agentes que no son maquinistas, pero se encuentran** en la locomotora o el tren **y ejercen de forma permanente u ocasional tareas de seguridad en el conjunto del convoy**, y cuyas cualificaciones profesionales influyen, por consiguiente, en la seguridad de la circulación, **de los viajeros o de la carga**;

### *Justificación*

*El uso del adverbio "indirectamente" no aclara a qué tipo de personal se refiere la definición. Debe quedar claro que el concepto de "personal a bordo" incluye a todo el personal que se encuentra en el convoy que, de forma permanente u ocasional, ejerce tareas de seguridad. Por tareas ocasionales de seguridad deben entenderse aquellas tareas que deben efectuarse únicamente de forma excepcional (por ejemplo, en caso de accidente) o en situaciones operativas especiales (por ejemplo, para garantizar la seguridad del convoy en su recorrido por un largo tramo de túnel).*

### Enmienda 10 Artículo 2, letra i bis) (nueva)

***i bis) «centro de formación», una entidad acreditada o reconocida por la autoridad competente para impartir cursos de formación;***

### *Justificación*

*Es conveniente que los centros de formación sean reconocidos o acreditados por los Estados miembros.*

### Enmienda 11 Artículo 3

La presente Directiva regula la certificación del personal que *desempeñe* a bordo cometidos de conducción de locomotoras y trenes en la red ferroviaria de la Comunidad por cuenta de una empresa ferroviaria que esté obligada a poseer un certificado de seguridad, o de un administrador de infraestructuras que deba poseer una autorización de seguridad.

La presente Directiva regula la certificación *de los maquinistas y* del personal que *desempeñen* a bordo cometidos de conducción de locomotoras y trenes en la red ferroviaria de la Comunidad por cuenta de una empresa ferroviaria que esté obligada a poseer un certificado de seguridad, o de un administrador de infraestructuras que deba poseer una autorización de seguridad.

Enmienda 12  
Artículo 4, apartado 2

2. El certificado complementario armonizado autorizará la conducción de una *o varias* de las siguientes categorías de vehículos:

a) categoría A: locomotoras de maniobra y trenes de *trabajos*;

b) categoría B: transporte de personas;

*c) categoría C: transporte de mercancías.*

2. El certificado complementario armonizado autorizará la conducción de una de las siguientes categorías de vehículos *o de ambas*:

a) categoría A: locomotoras de maniobra, trenes de *obras y vehículos de mantenimiento ferroviario*;

b) categoría B: transporte de personas *y/o mercancías*.

Enmienda 13  
Artículo 9, apartado 3

3. El solicitante deberá demostrar su aptitud psicológica superando un examen realizado por un psicólogo acreditado por la autoridad competente. Dicho examen abarcará al menos los criterios indicados en el punto 2.2 del Anexo III.

3. El solicitante deberá demostrar su aptitud psicológica superando un examen realizado *o supervisado* por un psicólogo *o médico* acreditado por la autoridad competente. Dicho examen abarcará al menos los criterios indicados en el punto 2.2 del Anexo III.

*Justificación*

*Hay Estados miembros en los que los psicólogos no son profesiones médicas y por ello se prevé la posibilidad de que sean psicólogos o médicos.*

Enmienda 14  
Artículo 10

Sin perjuicio de lo establecido en el artículo 6, un Estado miembro podrá imponer en su territorio la obligación de que el solicitante acredite una experiencia profesional mínima de dos años en la categoría A mencionada en la letra a) del apartado 2 del artículo 4 antes de acceder a **las categorías B y C**.

Sin perjuicio de lo establecido en el artículo 6, un Estado miembro podrá imponer en su territorio la obligación de que el solicitante acredite una experiencia profesional mínima de dos años en la categoría A mencionada en la letra a) del apartado 2 del artículo 4 antes de acceder a **la categoría B**.

Or. de

*Justificación*

*La supresión resulta de la enmienda al apartado 2 del artículo 4 y de la consiguiente reducción del número de categorías.*

Enmienda 15  
Artículo 14, título

**Verificaciones periódicas**

**Requisitos mínimos de seguimiento**

*Justificación*

*Más allá de los reconocimientos médicos de aptitud, no se requieren verificaciones periódicas del conocimiento de las líneas y del material rodante, así como de los conocimientos lingüísticos, siempre y cuando los maquinistas demuestren de forma regular sus conocimientos y capacidades en la práctica normal. Por otra parte, esas verificaciones periódicas tampoco se realizan en los sectores del transporte aéreo o por carretera.*

Enmienda 16  
Artículo 14, apartado 1

1. Para poder conservar su licencia y **certificado armonizado**, el titular deberá someterse **a exámenes y/o controles periódicos sobre las condiciones establecidas en los artículos 9 y 11. Se observarán la siguiente periodicidad mínima:**

**a) Reconocimientos médicos (aptitud física y mental): cada tres años hasta la edad de**

1. Para poder conservar su licencia, el titular deberá someterse **cada tres años hasta la edad de 60 años, y anualmente a partir de esta edad, a exámenes de aptitud física.**

*60 años, y anualmente a partir de entonces.*

*b) Conocimiento de las líneas: como disponga la autoridad competente del Estado miembro interesado.*

*c) Conocimiento del material rodante: según establezca la empresa ferroviaria empleadora del maquinista, en función de su propio sistema de gestión de la seguridad.*

*En cada uno de estos controles, la empresa ferroviaria acreditará, mediante mención en el certificado armonizado y en el registro contemplado en el artículo 20, que el maquinista cumple los correspondientes requisitos.*

#### *Justificación*

*Más allá de los reconocimientos médicos de aptitud, no se requieren verificaciones periódicas del conocimiento de las líneas y del material rodante, así como de los conocimientos lingüísticos, siempre y cuando los maquinistas demuestren de forma regular sus conocimientos y capacidades en la práctica normal. Por otra parte, esas verificaciones periódicas tampoco se realizan en los sectores del transporte aéreo o por carretera.*

#### *Enmienda 17*

#### *Artículo 14, apartado 2*

*2. Sin perjuicio de los controles periódicos prescritos en el apartado 1, las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras aplicarán un sistema de seguimiento de sus maquinistas. Si los resultados del mismo pusieran en cuestión la cualificación de un conductor y el mantenimiento de su licencia o su certificado armonizado, el empleador tomará inmediatamente las medidas necesarias. En su caso, solicitará a la autoridad competente la retirada de la licencia.*

*2. Con objeto de mantener el certificado complementario armonizado, las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras fijarán, en el marco de sus correspondientes sistemas de gestión de la seguridad con arreglo al artículo 9 de la Directiva 2004/49/CE<sup>1</sup>, los plazos máximos cuya superación determinará la declaración de caducidad de los conocimientos y capacidades relativos al material rodante, las líneas y —cuando proceda— las lenguas, así como las medidas oportunas (por ejemplo, la conducción supervisada) para atender aquellos casos en que los maquinistas no usen más allá de dichos plazos las líneas y/o vehículos cubiertos por sus certificados*

*complementarios armonizados.*

---

*<sup>1</sup> Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios y por la que se modifican la Directiva 95/18/CE del Consejo sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias y la Directiva 2001/14/CE relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad (Directiva de seguridad ferroviaria) (DO L 164 de 30.4.2004, p. 44).*

*Justificación*

*No queda claro qué materia pretende regular al apartado 2. Por tanto, la enmienda a dicho apartado recoge y adapta las disposiciones de las letras b) y c) del apartado 1. Por otra parte, el artículo 16 de la propuesta de directiva establece medidas suficientes y apropiadas.*

Enmienda 18  
Artículo 15, párrafo 1

Cuando un maquinista deje de estar empleado por una empresa ferroviaria, ***ésta informará*** sin demora de tal extremo a la autoridad competente.

Cuando un maquinista deje de estar empleado por una empresa ferroviaria ***o un administrador de infraestructuras, éstos informarán*** sin demora de tal extremo a la autoridad competente.

*Justificación*

*Procede tener también en cuenta a los maquinistas empleados por un administrador de infraestructuras.*

Enmienda 19  
Artículo 15, párrafo 3

El certificado complementario armonizado perderá su validez en el momento de la cesación del empleo.

El certificado complementario armonizado perderá su validez en el momento de la cesación del empleo. ***No obstante, y de conformidad con lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 20, la empresa***

*ferroviaria afectada deberá conservar un rastro en su registro. Los maquinistas poseerán un duplicado debidamente certificado del certificado complementario armonizado del que son titulares.*

*Podrán hacerlo valer ante toda nueva empresa ferroviaria o administrador de infraestructuras para que éstos puedan adaptar su formación con el fin de expedir un nuevo certificado complementario armonizado.*

#### *Justificación*

*En un mercado que se abre a la competencia, procede garantizar plenamente la posibilidad para los maquinistas de encontrar un nuevo empleo tras su cese (voluntario o no) en un empleo. El personal debe tener la seguridad de poder demostrar su experiencia profesional.*

#### Enmienda 20

##### Artículo 16, apartado 1

1. **El empleador o, en su caso, el propio** maquinista, informará sin demora a **la autoridad competente** de toda modificación del estado de salud **de este último** que pudiera suponer un problema en relación con su cualificación y el mantenimiento de su licencia o certificado complementario armonizado.

1. El maquinista informará sin demora a **su empleador** de toda modificación **de su** estado de salud que pudiera suponer un problema en relación con su cualificación y el mantenimiento de su licencia o certificado complementario armonizado.

#### *Justificación*

*Estas cuestiones pertenecen en primer lugar al ámbito de las relaciones entre el maquinista y el empleador, por razones tanto de seguridad como de eficacia. Las informaciones correspondientes a una modificación del estado de salud del maquinista deben transmitirse por tanto prioritariamente al empleador, mientras que la autoridad competente ha de intervenir en lo que se refiere a la licencia.*

#### Enmienda 21

##### Artículo 16, apartado 2

2. Si la autoridad competente constatase que un maquinista ha dejado de reunir una o varias condiciones necesarias, procederá inmediatamente a la retirada de su licencia y, **si procede, de su certificado**

2. Si la autoridad competente constatase **o recibiese información de** que un maquinista ha dejado de reunir una o varias condiciones necesarias, procederá inmediatamente a la retirada de su licencia y transmitirá sin

**complementario armonizado. La autoridad competente** transmitirá sin demora su decisión motivada al interesado, así como a su empleador, sin perjuicio del derecho de recurso previsto en el **artículo 18**. La suspensión tendrá carácter provisional o definitivo dependiendo de la importancia del riesgo para la seguridad ferroviaria. La autoridad competente actualizará el registro mencionado en el artículo 20.

demora su decisión motivada al interesado, así como a su empleador, sin perjuicio del derecho de recurso previsto en el **artículo 19**. La suspensión tendrá carácter provisional o definitivo dependiendo de la importancia del riesgo para la seguridad ferroviaria. La autoridad competente actualizará el registro mencionado en el artículo 20.

**Tan pronto como sea informado de ello, el empleador retirará el certificado armonizado, con carácter temporal o definitivo, según las motivaciones indicadas por la autoridad competente. El empleador actualizará el registro mencionado en el artículo 20.**

**Si un empleador constata que un maquinista no cumple una o varias de las condiciones requeridas, retirará inmediatamente el certificado armonizado y notificará en el acto su decisión motivada al interesado y a la autoridad competente. El empleador actualizará el registro mencionado en el artículo 20.**

#### *Justificación*

*Completa la enmienda del ponente al apartado 1 del artículo 16 para aclarar mejor las responsabilidades y atribuciones respectivas de la autoridad competente y el empleador.*

#### Enmienda 22

Artículo 16, apartado 2 bis (nuevo)

**2 bis. Los Estados miembros garantizarán que, en caso de retirada de los documentos, se establezca un procedimiento independiente para el examen y eventual revocación de la suspensión. El agente interesado podrá solicitar la incoación de dicho procedimiento.**

#### *Justificación*

*La evaluación del estado de salud corresponde siempre al personal médico especializado. Aun cuando se modifique el procedimiento de notificación a la autoridad competente, el*



*maquinista tiene la responsabilidad de someterse a cuidados médicos en caso de alteración de su estado de salud. Por el contrario, se suprime la obligación del maquinista de informar a la autoridad competente.*

*En cambio, el administrador de infraestructuras, que en caso de irregularidad o de peligro inminente se encuentra in situ, debería tener la facultad de proceder a la retirada provisional de los documentos (apartado 2 del artículo 14).*

*A los fines de la protección del agente interesado, tan importante como prever la retirada de los documentos es establecer un procedimiento objetivo de examen de los hechos y contemplar, en caso de retirada irregular, la posibilidad de readmisión.*

### Enmienda 23

#### Artículo 17, apartado 1 bis

***1 bis. Corresponden a las autoridades competentes las tareas siguientes:***

- la expedición de la licencia previa verificación del cumplimiento de todas las condiciones exigidas por la presente Directiva, sobre la base de los documentos requeridos al candidato;***
- la autorización y verificación de los sistemas de gestión de la seguridad de conformidad con la Directiva 2004/49/CE<sup>1</sup>;***
- determinadas funciones esenciales de inspección;***
- la garantía de calidad y objetividad de los procedimientos de formación y examen.***

---

***<sup>1</sup> Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios y por la que se modifican la Directiva 95/18/CE del Consejo sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias y la Directiva 2001/14/CE relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad (Directiva de seguridad ferroviaria) (DO L 164 de***

30.4.2004, p. 44).

*Justificación*

*No está de más definir en este texto las tareas de las autoridades competentes, en particular respecto al control de los sistemas de gestión de la seguridad y las inspecciones.*

Enmienda 24

Artículo 17, apartado 4, letra a)

a) Verificación de aptitudes físicas y mentales: debe ser efectuada por médicos o servicios médicos acreditados por la autoridad competente.

a) Verificación de aptitudes físicas y mentales: debe ser efectuada por médicos **laborales** o servicios médicos acreditados por la autoridad competente.

*Justificación*

*Mientras existan divergencias en las normas operativas y de seguridad entre los Estados miembros, es conveniente garantizar que la autoridad competente del Estado miembro cuya infraestructura se utilizará se encargue también de realizar los correspondientes exámenes y verificaciones.*

Enmienda 25

Artículo 17, apartado 4, letra b)

b) Verificación de aptitudes psicológicas: debe ser efectuada por psicólogos o centros de psicología laboral acreditados por la autoridad competente.

b) Verificación de aptitudes psicológicas: debe ser efectuada por psicólogos, **psicólogos del transporte** o centros de psicología laboral acreditados por la autoridad competente.

*Justificación*

*Mientras existan divergencias en las normas operativas y de seguridad entre los Estados miembros, es conveniente garantizar que la autoridad competente del Estado miembro cuya infraestructura se utilizará se encargue también de realizar los correspondientes exámenes y verificaciones.*

Enmienda 26  
Artículo 17, apartado 4, letra c)

c) Verificación de competencias profesionales generales: debe ser efectuada por centros **o** examinadores acreditados por la autoridad competente.

c) Verificación de competencias profesionales generales: debe ser efectuada por centros **y** examinadores acreditados por la autoridad competente.

*Justificación*

*Mientras existan divergencias en las normas operativas y de seguridad entre los Estados miembros, es conveniente garantizar que la autoridad competente del Estado miembro cuya infraestructura se utilizará se encargue también de realizar las correspondientes verificaciones y controles.*

Enmienda 27  
Artículo 18, título

Acreditación

Acreditación **y reconocimiento**

*Justificación*

*Siendo la acreditación un proceso largo y complejo, se propone el sistema del reconocimiento, que resulta mucho menos complicado y con el que se logra la misma finalidad.*

Enmienda 28  
Artículo 18, párrafo 1

Toda delegación de tareas en virtud del artículo 17 sólo podrá tener por destinataria a una persona o entidad previamente acreditada por la autoridad competente o un organismo de acreditación designado por el Estado miembro. El proceso de acreditación se fundamentará en **las normas europeas pertinentes de la serie EN 45000**, así como en la evaluación de un expediente presentado por el candidato en el que éste justifique sus oportunas competencias.

Toda delegación de tareas en virtud del artículo 17 sólo podrá tener por destinataria a una persona o entidad previamente acreditada por la autoridad competente o un organismo de acreditación designado por el Estado miembro. El proceso de acreditación se fundamentará en **los criterios de competencia, independencia, imparcialidad y ausencia de conflicto de intereses**, así como en la evaluación de un expediente presentado por el candidato en el que éste justifique sus oportunas competencias.

### *Justificación*

*Especificar los criterios de acreditación con referencia a la serie EN 45000 impedirá la delegación de tareas de licencia a las empresas ferroviarias y a los administradores de infraestructuras. Esta delegación, permitida por el artículo 17, es muy deseable para reducir los costes de gestión del sistema de licencias. La tarea de publicar el registro no tiene por qué recaer en la autoridad competente. Por ejemplo, podría quedar a cargo de un órgano de acreditación nacional del Estado miembro.*

### Enmienda 29 Artículo 18, párrafo 2

***La autoridad competente publicará y llevará*** al día un registro de las personas y entidades acreditadas en el marco de la presente Directiva.

***Los Estados miembros se asegurarán de que se publique y lleve*** al día un registro de las personas y entidades acreditadas en el marco de la presente Directiva.

### *Justificación*

*Especificar los criterios de acreditación con referencia a la serie EN 45000 impedirá la delegación de tareas de licencia a las empresas ferroviarias y a los administradores de infraestructuras. Esta delegación, permitida por el artículo 17, es muy deseable para reducir los costes de gestión del sistema de licencias. La tarea de publicar el registro no tiene por qué recaer en la autoridad competente. Por ejemplo, podría quedar a cargo de un órgano de acreditación nacional del Estado miembro.*

### Enmienda 30 Artículo 18, párrafo 2 bis (nuevo)

***Como opción distinta a la prevista en el párrafo 1, un Estado miembro podrá disponer que una persona o entidad reconocida en virtud de la presente Directiva deba ser reconocida por la autoridad competente o por un organismo designado por el Estado miembro. El reconocimiento se fundamentará en criterios de independencia, competencia e imparcialidad. No obstante, en casos en que se trate de una competencia especial muy infrecuente, se admitirá una excepción a esta norma previo dictamen positivo de la Comisión con arreglo al procedimiento***

*previsto en el artículo 30.*

*Justificación*

*Siendo la acreditación un proceso largo y complejo, se propone el sistema del reconocimiento, que resulta mucho menos complicado y con el que se logra la misma finalidad.*

Enmienda 31

Artículo 20, apartado 5 bis (nuevo)

***5 bis. El maquinista debe poder acceder en cualquier momento a los propios datos conservados en los registros de la autoridad competente y de la empresa ferroviaria, así como obtener una copia previa solicitud.***

*Justificación*

*El derecho a acceder a los propios datos responde a las exigencias de transparencia frente al agente interesado.*

Enmienda 32

Artículo 21 bis (nuevo)

***Artículo 21 bis***

***Financiación de la formación***

***Las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras serán contractualmente responsables de la formación profesional, tanto básica como continua.***

***Una empresa ferroviaria o un administrador de infraestructuras que emplee a un maquinista cuya formación haya sido financiada en su totalidad o en parte por otra empresa ferroviaria u otro administrador de infraestructuras que el maquinista haya abandonado voluntariamente tras haber estado allí empleado menos de cinco años deberá reembolsar el coste de esa formación a***

*dicha empresa o dicho administrador de infraestructuras.*

*Las normas detalladas de aplicación de esta disposición se establecerán sobre la base de una recomendación elaborada por la Agencia en el marco del artículo 17 del Reglamento (CE) nº 881/2004.*

Enmienda 33  
Artículo 22, apartado 1

Durante el procedimiento para la obtención de la licencia previsto en el apartado 1 del artículo 12, así como para la obtención del certificado complementario armonizado, se establecerán exámenes y designarán examinadores para comprobar las cualificaciones profesionales requeridas. Los exámenes serán efectuados por tribunales integrados por examinadores idóneos **y acreditados por la autoridad competente, y se organizarán de manera que no puedan plantearse conflictos de intereses.**

Durante el procedimiento para la obtención de la licencia previsto en el apartado 1 del artículo 12, así como para la obtención del certificado complementario armonizado, se establecerán exámenes y designarán examinadores para comprobar las cualificaciones profesionales requeridas. Los exámenes serán efectuados por tribunales integrados por examinadores idóneos, **independientes, imparciales y carentes de conflictos de intereses. Los examinadores que comprueben las competencias requeridas para obtener la licencia serán acreditados de conformidad con el artículo 18.**

*Justificación*

*No está demostrado que el coste de acreditar examinadores de las competencias requeridas para el certificado complementario armonizado se compense con los beneficios.*

Enmienda 34  
Capítulo IX, título

Certificación **de otros agentes**

Certificación **del personal a bordo**

*Justificación*

*Véanse las enmiendas referentes a los artículos 1 y 2 de la propuesta de directiva.*

Enmienda 35  
Artículo 25

Disposiciones aplicables *a otros agentes*

***Todo agente distinto del maquinista, presente en la locomotora o el tren y que participe indirectamente en la conducción, deberá estar en posesión de un certificado expedido por la autoridad competente conforme a las disposiciones del presente artículo.***

***Los artículos 4 a 24 se aplicarán mutatis mutandis a esos agentes, salvo en lo que respecta a los criterios de formación, aptitudes básicas y cualificaciones profesionales.***

***Estos se definirán mediante***

***- las ETI pertinentes, o***

***- los criterios propuestos por la Agencia en virtud del artículo 17 del Reglamento (CE) n° n° .../2004, y aprobados posteriormente por la Comisión de conformidad con el procedimiento prescrito en el apartado 2 del artículo 30.***

En ausencia de tales normas comunitarias, la autoridad competente adoptará y publicará los requisitos mínimos exigibles.

Disposiciones aplicables *al personal a bordo*

***Todos los miembros del personal a bordo deberán estar en posesión de un certificado expedido por la autoridad competente conforme a las disposiciones del presente artículo.***

***Antes del 1 de enero de 2009, la Agencia examinará los perfiles y competencias de los miembros del personal a bordo teniendo debidamente en cuenta sus efectos respectivos sobre la seguridad del transporte. En el marco del artículo 17 del Reglamento (CE) n° 881/2004, la Agencia elaborará recomendaciones relativas a la certificación del personal a bordo coherentes con la presente Directiva así como con las normas europeas unificadas sobre las cualificaciones.***

***Sobre la base de estas recomendaciones, la Comisión adoptará un esquema de certificación para el personal a bordo de conformidad con el procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 30. Una vez adoptado, el esquema pasará a ser parte integrante de la presente Directiva y se recogerá en un anexo a la misma.***

***Hasta la adopción de dicho esquema, se aplicarán al personal a bordo las ETI pertinentes adoptadas con arreglo a las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE.***

En ausencia de tales normas comunitarias, la autoridad competente adoptará y publicará los requisitos mínimos exigibles.

Enmienda 36  
Artículo 28, letra c bis) (nueva)

***c bis) los maquinistas que sólo conduzcan en sectores cerrados al tráfico normal con fines de mantenimiento, renovación o actualización de redes de ferrocarriles.***

*Justificación*

*Los maquinistas que sólo conduzcan en sectores cerrados al tráfico normal con fines de mantenimiento, renovación o actualización de redes de ferrocarriles no tienen por qué poseer las mismas cualificaciones y formación que los que conducen en la red pública. No se justifica imponerles la carga adicional de un régimen de autorizaciones, que sólo serviría para incrementar los costes de operación de la red de ferrocarril. Estos maquinistas seguirán sujetos a los controles establecidos por el administrador de infraestructuras como parte de su sistema de gestión de la seguridad aprobado por la autoridad competente de conformidad con el apartado 1 del artículo 11 de la Directiva 2004/49/CE*

Enmienda 37  
Artículo 29

Los anexos se adaptarán al progreso técnico y científico con arreglo al procedimiento establecido en el apartado 2 del artículo 30.

Los anexos se adaptarán al progreso técnico y científico con arreglo al procedimiento establecido en el apartado 2 del artículo 30 ***y respetando plenamente los procedimientos y competencias atribuidas por el Reglamento (CE) n° 881/2004 por el que se crea una Agencia Ferroviaria Europea, en particular, sus artículos 3, 4, 6, 12 y 17.***

***Los interlocutores sociales quedarán asociados, en el marco de los «Comités de diálogo social sectorial», creados por la Decisión 98/500/CE de la Comisión de 20 de mayo de 1998<sup>1</sup>, a esta adaptación de los anexos.***

---

<sup>1</sup> ***DO L 225 de 12.8.1998, p. 27.***

*Justificación*

*Algunos elementos de los Anexos ya están cubiertos o estarán cubiertos o precisados por las ETI en proceso de elaboración, en particular las ETI "Explotación". Procede pues velar por que estos textos sean plenamente coherentes. Si cabe pensar en un procedimiento de revisión*



*flexible de los Anexos, éste debe sin embargo hacerse respetando plenamente las disposiciones y procedimientos previstos en el Reglamento por el que se crea una Agencia Ferroviaria Europea en lo que respecta a la adopción de las ETI.*

*Esta enmienda se explica por sí misma.*

Enmienda 38  
Artículo 31, apartado 1

La Agencia llevará a cabo una evaluación del desarrollo de la certificación de maquinistas en virtud de la presente Directiva. En un plazo que finalizará el **1 de enero de 2010**, presentará a la Comisión un informe en el que, si procede, propondrá mejoras del sistema en lo que respecta a los procedimientos de concesión de licencias y certificados complementarios armonizados, acreditación de centros de formación y evaluadores, sistemas de calidad aplicados por las autoridades competentes, reconocimiento mutuo de certificados y movilidad en el mercado de trabajo.

La Agencia llevará a cabo una evaluación del desarrollo de la certificación de maquinistas en virtud de la presente Directiva **y de los otros desarrollos en los Estados miembros relativos a la gestión de las competencias de los maquinistas**. En un plazo que finalizará el **1 de enero de 2009**, presentará a la Comisión un informe en el que, si procede, propondrá mejoras del sistema en lo que respecta a los procedimientos de concesión de licencias y certificados complementarios armonizados, acreditación de centros de formación y evaluadores, sistemas de calidad aplicados por las autoridades competentes, reconocimiento mutuo de certificados y movilidad en el mercado de trabajo.

*Justificación*

*La evaluación de la Comisión de los costes y beneficios de la segunda fase de este régimen de autorización (p. 17/18) es insuficiente y poco convincente. Ampliar el régimen a los maquinistas que no se proponen operar en otro Estado miembro requeriría una decisión positiva de la Comisión mediante un procedimiento de comitología, acompañada de una evaluación adecuada por la AFE, a la luz de los costes reales de establecer el régimen y de los costes de su funcionamiento para los maquinistas "internacionales".*

*La aplicación de esta directiva está estrechamente vinculada a la apertura de los mercados ferroviarios, según el ritmo previsto por la Directiva 91/440/CEE sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios. Habida cuenta de que, al 1 de enero de 2007, el conjunto del mercado del transporte de mercancías debe estar abierto a la competencia y de que los Estados deberían haber establecido en ese plazo el sistema de certificación para el personal afectado, la Agencia debería poder estar en condiciones de hacer un primer balance a partir del 1 de enero de 2009.*

Enmienda 39  
Artículo 33, apartado 1, párrafo 1

1. Los Estados miembros adoptarán las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para ajustarse a lo dispuesto en la presente Directiva a más tardar el [...]. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones, así como una tabla de correspondencias entre las mismas y la presente Directiva.

***Veinticuatro meses después de la fecha de entrada en vigor.***

1. Los Estados miembros adoptarán las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para ajustarse a lo dispuesto en la presente Directiva a más tardar el ***31 de diciembre de 2006***. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones, así como una tabla de correspondencias entre las mismas y la presente Directiva.

#### *Justificación*

*Es importante recordar muy claramente, como en las enmiendas relativas a los artículos 3 y 33, que esta directiva es un complemento indispensable para la apertura de los mercados ferroviarios. Debe por lo tanto seguir el mismo ritmo de aplicación.*

#### Enmienda 40 Artículo 34, apartado 1

1. La presente Directiva se aplicará progresivamente, con arreglo a las siguientes fases:

a) En la primera fase (2006-2008), los Estados miembros incorporarán al Derecho interno la presente Directiva. Asimismo se crearán los registros mencionados en el artículo 20.

b) ***En la segunda fase (2008-2010) se certificará con arreglo a la presente Directiva un primer grupo de maquinistas: el destinado a servicios transfronterizos. A su término, se realizará un primer balance a partir del informe elaborado por la Agencia en cumplimiento del artículo 31.***

c) ***En la tercera fase (2010-2015) se certificará a los demás maquinistas y otros agentes.***

1. La presente Directiva se aplicará progresivamente, con arreglo a las siguientes fases:

a) En la primera fase (2006-2008), los Estados miembros incorporarán al Derecho interno la presente Directiva. Asimismo se crearán los registros mencionados en el artículo 20.

b) ***A partir del 1 de enero de 2007, se certificará con arreglo a la presente Directiva un primer grupo de maquinistas, a saber, aquellos que conduzcan trenes cuyo acceso a la red ferroviaria de la Comunidad resulte de la Directiva 91/440/CEE o que conduzcan trenes de viajeros operados con arreglo a acuerdos de cooperación transfronteriza entre empresas.***

c) ***A partir del 1 de enero de 2009 y sobre la base de una propuesta que adoptará la Comisión de conformidad con el artículo 25, los miembros del personal a bordo deberán estar certificados con arreglo a la***

*presente Directiva.*

*c bis) A partir del 1 de enero de 2010, los demás maquinistas deberán estar certificados con arreglo a la presente Directiva.*

*1 bis. A solicitud de cualquier Estado miembro, la Comisión pedirá a la Agencia que realice, en consulta con el Estado miembro que lo solicite, un análisis costes/beneficios de la aplicación de la presente Directiva a los maquinistas y al personal a bordo que operen exclusivamente en el territorio de ese Estado miembro. El análisis costes/beneficios cubrirá un período de 10 años y se presentará a la Comisión antes del final de la fase mencionada en la letra a) del apartado 1.*

*Si el análisis costes/beneficios muestra que los costes de la aplicación de la presente Directiva a dichos maquinistas y a dicho personal a bordo superan los beneficios, la Comisión adoptará, de conformidad con el procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 30, una decisión en el plazo de 6 meses tras la presentación del análisis costes/beneficios. Dicha decisión podrá eximir a dichos maquinistas y a dicho personal a bordo de la aplicación de las letras c) y c bis) por un período de hasta 10 años.*

Enmienda 41

Artículo 34, apartado 3

3. Antes de 2015 los Estados miembros sustituirán todos los certificados expedidos previamente a la entrada en vigor de la presente Directiva y durante el mencionado período transitorio por licencias y certificados complementarios armonizados conformes a la presente Directiva.

3. Antes de 2015 los Estados miembros sustituirán todos los certificados expedidos previamente a la entrada en vigor de la presente Directiva y durante el mencionado período transitorio por licencias y certificados complementarios armonizados conformes a la presente Directiva, *sin perjuicio del apartado 1 bis.*

Enmienda 42  
Artículo 34, apartado 5

5. *En el curso de la segunda fase*, la Agencia **evaluará** la posibilidad de utilizar una tarjeta inteligente en lugar de la licencia y certificado complementario armonizado previstos en el artículo 4. Tal tarjeta tendría la ventaja de combinar esos dos elementos en uno y de poder utilizarse para otros fines, tanto en el ámbito de la seguridad como en la gestión de maquinistas. Si procede, la Comisión aprobará las especificaciones técnicas y funcionales de dicha tarjeta inteligente conforme al procedimiento del apartado 2 del artículo 30, y sobre la base de un proyecto elaborado por la Agencia.

5. La Agencia **podrá en todo momento evaluar** la posibilidad de utilizar una tarjeta inteligente en lugar de la licencia y certificado complementario armonizado previstos en el artículo 4. Tal tarjeta tendría la ventaja de combinar esos dos elementos en uno y de poder utilizarse para otros fines, tanto en el ámbito de la seguridad como en la gestión de maquinistas. Si procede, la Comisión aprobará las especificaciones técnicas y funcionales de dicha tarjeta inteligente conforme al procedimiento del apartado 2 del artículo 30, y sobre la base de un proyecto elaborado por la Agencia.

*Justificación*

*Se adapta el texto a la supresión de carácter progresivo de la aplicación prevista en la enmienda 101.*

Enmienda 43  
Anexo III, apartado 3.2, párrafo 1

La aptitud física será verificada periódicamente, así como después de un accidente laboral. El médico o servicio médico de la empresa podrán decidir efectuar un reconocimiento médico complementario, en especial tras una baja por enfermedad de 30 días. El empleador podrá solicitar al médico que verifique la aptitud física del maquinista si éste ha debido ser retirado del servicio por razones de seguridad.

La aptitud física será verificada periódicamente, así como después de un accidente laboral **y de una interrupción del servicio como consecuencia de un accidente en el que intervengan terceras personas**. El médico **laboral** o **el** servicio médico de la empresa podrán decidir efectuar un reconocimiento médico complementario, en especial tras una baja por enfermedad de 30 días. El empleador podrá solicitar al médico **acreditado** que verifique la aptitud física del maquinista si éste ha debido ser retirado del servicio por razones de seguridad.

*Justificación*

*En la práctica, los maquinistas deben hacer frente a menudo a casos de suicidio, que suponen para el interesado un alto grado de estrés psicológico. Con miras a garantizar una gestión segura del servicio, es conveniente reconocer esas fuentes de estrés y prestar una ayuda al interesado que pueda prevenir el síndrome postraumático. Con el fin de evitar una*

*estigmatización individual, debe prescribirse la disponibilidad de una asistencia de este tipo.*

Enmienda 44  
Anexo III, apartado 4.5.3

**4.5.3. Antropometría** **suprimido**

***Las medidas antropométricas del personal deberán ser las apropiadas para la utilización segura del material rodante. No se pedirá a los maquinistas que manejen determinados tipos de material rodante, ni se les autorizará a hacerlo, si su altura, peso u otras características pueden suponer un riesgo.***

*Justificación*

*La Directiva 89/391/CEE relativa a la mejora de la seguridad y la salud de los trabajadores en el trabajo tiene otra finalidad. No corresponde al trabajador adaptarse al lugar de trabajo, sino que este último debe organizarse de tal forma que garantice una actividad laboral segura y sin perjuicio para la salud.*

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La presente propuesta de Directiva tiene por objeto establecer condiciones europeas armonizadas para la certificación de los maquinistas en la perspectiva, ya iniciada, de la apertura del transporte ferroviario de mercancías (desde el 15 de marzo de 2003 para el tráfico internacional y a partir de 1 de enero de 2007 para el cabotaje) y de la apertura, probable pero a más largo plazo, del transporte de viajeros.

En el marco del diálogo social sectorial, las compañías ferroviarias (CER) y los sindicatos de ferroviarios (ETF) prepararon y anticiparon ampliamente este proyecto de texto, celebrando el 27 de enero de 2004 un acuerdo convencional ejemplar referente, por una parte, a las condiciones de trabajo del personal móvil empleado en los servicios transfronterizos de transporte ferroviario y, por otra, a una licencia europea de maquinista que realiza servicios transfronterizos. Este proyecto de texto se inspira en gran medida en este último acuerdo. Por esta razón, debemos acoger el proyecto de la Comisión Europea como un paso decisivo hacia un espacio ferroviario europeo tanto más cuanto que ya se ha alcanzado un amplio consenso en torno a la oportunidad de esta directiva.

### **1. Breve presentación de la propuesta de directiva**

La propuesta de directiva prevé un sistema de certificación a dos niveles para todos los maquinistas y todo el personal asociado a la conducción para el conjunto de la red ferroviaria europea. Esta certificación se materializará en un soporte único.

El primer nivel está constituido por una licencia expedida por las autoridades competentes de los Estados miembros sobre la base de criterios profesionales, médicos y lingüísticos armonizados. La licencia pertenece al agente. La autoridad competente puede delegar algunas de estas tareas, en particular, a las empresas ferroviarias (EF). La licencia está sometida al sistema general de reconocimiento de las cualificaciones profesionales del Derecho europeo (Directiva 92/51/CE).

El segundo nivel está constituido por el certificado complementario armonizado para las infraestructuras y el material móvil específicos en los que los maquinistas están autorizados a conducir. La EF expide el certificado sobre la base de procedimientos propios.

La autoridad nacional de seguridad acredita a los examinadores para los dos niveles de certificación. Los criterios de examen y los examinadores son propuestos por la Agencia y son adoptados por la Comisión o, en su defecto, por las autoridades nacionales de seguridad.

Las autoridades nacionales de seguridad mantienen un registro interoperable de las licencias y certificados complementarios expedidos en la UE. Deben comunicar los datos correspondientes a las licencias y certificados a las autoridades de los otros Estados miembros, a la Agencia y a las EF.

El certificado está sometido a una comprobación periódica y está sujeto a posibilidades de modificación y retirada.

Está prevista una aplicación por etapas. Primero, los maquinistas transfronterizos deben ser certificados entre 2008 y 2010; los otros maquinistas y el personal asociado, entre 2010 y 2015.

### **3. Observaciones del ponente**

Sólo se consideran aquí los puntos que puedan dar origen a debates y controversias, tal como resulta del primer intercambio de puntos de vista celebrado en nuestra comisión el 6 de octubre pasado así como de los intercambios que el ponente ha mantenido con el conjunto de los actores ferroviarios.

#### **3.1 El ámbito de aplicación de la Directiva**

Éste plantea dos series de cuestiones:

##### a) ¿Qué personal resulta afectado?

Si los maquinistas son los que están más directa y ampliamente afectados por esta propuesta de directiva, otros miembros del personal -el personal a bordo- contribuyen indiscutiblemente a la seguridad de los trenes. Aunque parece necesario establecer una normativa europea para este personal, nos parece prematuro integrarlo directamente en esta directiva, al menos en los términos propuestos por la Comisión Europea en los artículos 1 y 2, salvo si se altera considerablemente la arquitectura.

El ponente propone por lo tanto modificar y aclarar las definiciones propuestas en el artículo 2 para, por una parte, distinguir entre los maquinistas y los otros agentes y, por otra, para sólo incluir en el ámbito de la directiva al personal a bordo que participa indirectamente en la conducción de los trenes y cuya certificación estará cubierta más específicamente por el artículo 25. (Enmiendas 7, 8, 9, 10, 15, 16 y 17).

##### b) El calendario aplicable a los tráficos afectados

La Comisión Europea propone aplicar este sistema de certificación al conjunto de la red ferroviaria (artículo 3) aunque su aplicación es progresiva (artículo 34): en 2008-2010, sólo los maquinistas destinados a servicios transfronterizos deberán ser certificados de acuerdo con los procedimientos previstos en la directiva. Los otros maquinistas (nacionales) deberán ser certificados entre 2010 y 2015. Se prevé también que la Agencia Ferroviaria elabore un informe de evaluación al final de la primera etapa (artículo 31).

El ponente propone simplificar este calendario y adaptarlo a las fechas europeas de apertura de las redes, concentrándose en primer lugar en los maquinistas dedicados al transporte de mercancías (en la medida en que el conjunto del transporte de mercancías deberá estar abierto el 1 de enero de 2007), antes de prever la extensión del sistema de certificación sobre la base del informe de evaluación de la Agencia, que debería adelantarse al 1 de enero de 2009, por una parte, y teniendo en cuenta las decisiones europeas sobre la apertura del transporte de viajeros, por otra. (Enmiendas 10, 21, 22, 23 y 24).

### **3.2 La cuestión del coste y de la propiedad de la formación**

La formación de los maquinistas correrá a cargo de organismos autorizados por las autoridades nacionales de seguridad y por la Agencia Europea con, por lo tanto, la posibilidad de que las EF continúen asumiendo, como ocurre actualmente en la mayoría de los Estados miembros, la formación de los maquinistas. Las EF financiarán pues mayoritariamente la formación inicial y complementaria de un maquinista, lo que representa un coste de aproximadamente 50 000 euros por maquinista.

El ponente considera que, desde el momento en que nos situamos en un entorno competitivo y con el fin de evitar inútiles y costosos contenciosos, es necesario prever una cláusula de salvaguardia de la inversión realizada por las EF. Propone por lo tanto incluir una nueva enmienda que establece que el abandono voluntario por un maquinista de la EF que le formó le obliga a compensar a la EF con un importe proporcional al coste residual de la formación, sobre la base de criterios armonizados que deberán ser definidos por una recomendación de la Agencia. (Enmienda 14).

### **3.3 La cuestión de la empleabilidad y de la protección de las competencias profesionales adquiridas por el maquinista**

Inversamente, en un entorno competitivo, parece absolutamente indispensable facilitar el reemplazo de los maquinistas de una empresa que pierda un servicio en beneficio de un competidor. Para ello, resulta necesario que el maquinista pueda hacer valer su cualificación en una línea o en un servicio, presentando el certificado complementario armonizado expedido por la EF para que un posible nuevo empleador pueda prever una formación reducida para la expedición de un nuevo certificado complementario armonizado. La enmienda 13 debería resolver lo anterior de manera coherente y complementaria con la enmienda 14 que garantiza al empleador que formó al maquinista una indemnización del coste residual de su formación.

### **3.4 La cuestión de la compatibilidad y de la revisión de los Anexos con las ETI**

El ponente recuerda que las exigencias mínimas (definidas en los Anexos II a VI) vinculadas a la obtención de la licencia (parte 1) o del certificado armonizado de maquinista (parte 2) entran, en su mayoría, en el ámbito de las ETI sobre la base de las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE revisadas por la Directiva 2004/50/CE. Por lo tanto, se plantea la cuestión de la pertinencia de su presencia en la presente directiva.

El ponente considera que conviene mantener los Anexos en la actual propuesta de directiva por dos razones esenciales:

- el propio objeto de la directiva implica que se definan claramente las exigencias mínimas que regulan la calificación y en consecuencia la certificación del personal;
- estas exigencias mínimas fueron, esencialmente, objeto de un acuerdo entre las partes afectadas en el marco del diálogo social sectorial y hacen que resulte inútil una renegociación posterior en el marco de las ETI.



No obstante, para que sus posibles necesidades de adaptación al progreso técnico y humano no requieran una revisión de esta directiva que sería necesariamente muy técnica y larga, el ponente propone que su revisión se remita al procedimiento previsto para la adopción de las ETI, respetando plenamente los procedimientos previstos por la Directiva 2004/50/CE y el Reglamento (CE) nº 881/2004 por el que se crea la Agencia Ferroviaria Europea. (Enmiendas 6, 18, 19 y 20).

## PROCEDIMIENTO

<b>Título</b>	Certificación del personal conductor de locomotoras y trenes en la red ferroviaria de la Comunidad		
<b>Referencias</b>	COM(2004)0142 – C6-0002/2004 – 2004/0048(COD)		
<b>Fundamento jurídico</b>	art. 251, apdo. 2, y art. 71 CE		
<b>Fundamento reglamentario</b>	art. 51		
<b>Fecha de la presentación al PE</b>	4.3.2004		
<b>Comisión competente para el fondo</b> Fecha del anuncio en el Pleno	TRAN 15.9.2004		
<b>Comisión(es) competente(s) para emitir opinión</b> Fecha del anuncio en el Pleno	EMPL 15.9.2004		
<b>Opinión no emitida</b> Fecha de la decisión	EMPL 20.9.2004		
<b>Cooperación reforzada</b> Fecha del anuncio en el Pleno			
<b>Ponente(s)</b> Fecha de designación	Gilles Savary 1.9.2004		
<b>Ponente(s) sustituido(s)</b>			
<b>Procedimiento simplificado</b> Fecha de la decisión			
<b>Impugnación del fundamento jurídico</b> Fecha de la opinión JURI			
<b>Modificación de la dotación financiera</b> Fecha de la opinión BUDG			
<b>Consulta al Comité Económico y Social Europeo</b> Fecha de la decisión en el Pleno			
<b>Consulta al Comité de las Regiones</b> Fecha de la decisión en el Pleno			
<b>Examen en comisión</b>	6.10.2004	23.10.2004	19.1.2005
<b>Fecha de aprobación</b>	19.4.2005		
<b>Resultado de la votación final</b>	a favor:	39	
	en contra:	0	
	abstenciones:	3	
<b>Miembros presentes en la votación final</b>	Margrete Auken, Inés Ayala Sender, Etelka Barsi-Pataky, Philip Bradbourn, Sylwester Chruszcz, Paolo Costa, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Armando Dionisi, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Mathieu Grosch, Ewa Hedkvist Petersen, Jeanine Hennis-Plasschaert, Stanisław Jałowiecki, Georg Jarzembowski, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Evelin Lichtenberger, Erik Meijer, Janusz Onyszkiewicz, Josu Ortuondo Larrea, Willi Piecyk, Luís Queiró, Reinhard Rack, Luca Romagnoli, Gilles Savary, Ingo Schmitt, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Marta Vincenzi y Corien Wortmann-Kool		
<b>Suplentes presentes en la votación final</b>	Fausto Correia, Den Dover, Elisabeth Jeggle, Willem Schuth y Dominique Vlasto		

<b>Suplentes (art. 178, apdo. 2) presentes en la votación final</b>	
<b>Fecha de presentación – A6</b>	3.5.2005 A6-0133/2005
<b>Observaciones</b>	...