



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 3.3.2004
COM(2004) 142 final

2004/0048 (COD)

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

**sobre la certificación del personal conductor de locomotoras y trenes en la red
ferroviaria de la Comunidad**

(presentada por la Comisión)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. EL MARCO REGLAMENTARIO DE LA UE

El proceso de constitución de un mercado único de servicios de transporte ferroviario exigía introducir elementos que enmarcasen las condiciones y aplicación de la apertura del mercado y su reglamentación europea. Por este motivo la Comunidad adoptó en 2001 el denominado paquete legislativo de infraestructuras ferroviarias¹. La Directiva 2001/12/CE, al modificar determinadas disposiciones de la Directiva «madre» 91/440/CE, aclara los papeles y responsabilidades de los distintos actores: empresas ferroviarias, administradores de infraestructuras y, por último, organismos de control encargados del arbitraje de los conflictos que puedan surgir entre los dos primeros. La Directiva 2001/13/CE sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias introduce el principio de reconocimiento mutuo autorizando el acceso al mercado a una empresa que disponga de una licencia en un Estado miembro y desee realizar transportes internacionales de mercancías. Finalmente, la Directiva 2001/14/CE regula el proceso de atribución de capacidades y tarifación de infraestructuras, sobre la base del doble principio de transparencia y neutralidad.

Paralelamente, este proceso obligaba a eliminar los obstáculos «técnicos» al desarrollo del tráfico transeuropeo, manteniendo al mismo tiempo un nivel de seguridad óptimo. Las directivas de interoperabilidad ferroviaria² permitieron emprender los trabajos técnicos necesarios para la definición de las denominadas Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad (ETI), indispensables para la prestación de servicios ferroviarios paneuropeos. Las ETI «Gran velocidad» fueron adoptadas el 30 de mayo de 2002. La primera generación de ETI convencionales, por su parte, se está elaborando actualmente, estando su aprobación prevista para mayo de 2004.

Con la presentación del segundo paquete ferroviario³ en enero de 2002, la Comisión Europea reforzó el marco legislativo comunitario en relación con la seguridad ferroviaria, en función de las necesidades derivadas de la definición de una red interoperable desde los puntos de vista técnico y del personal. El segundo paquete ferroviario está compuesto por cuatro propuestas legislativas interrelacionadas:

- Una propuesta de **directiva de seguridad ferroviaria** que define los elementos esenciales de los sistemas de seguridad para el administrador de infraestructuras y las empresas ferroviarias. Su objetivo es el desarrollo de un planteamiento común sobre la seguridad y la creación de un sistema común que gobierne la expedición, contenido y validez de los

1 Directivas 2001/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001, por la que se modifica la Directiva 91/440/CEE sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios, 2001/13/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001, por la que se modifica la Directiva 95/18/CE del Consejo sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias, y 2001/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001, relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad, DO L 75 de 15.3.2001.

2 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 y 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 20.04.2001.

3 Comunicación de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo - «Hacia un espacio ferroviario europeo integrado», 23.1.2002, COM(2002)18.

certificados de seguridad. Además, al igual que en otros sectores, se introduce el principio de independencia de las investigaciones técnicas en caso de accidente.

- Una modificación de las directivas de interoperabilidad **96/48/CE** y **2001/16/CE**. Además de las adaptaciones necesarias para armonizar ambos textos y reflejar la experiencia adquirida en este terreno, el objetivo fundamental es reconocer el papel de la futura Agencia y velar por la coherencia de ámbitos de aplicación entre la red de acceso abierto y la red en que deberán aplicarse las reglas de interoperabilidad.
- Una propuesta de **reglamento por el que se crea una agencia ferroviaria europea** que brindará asistencia técnica en las actividades relacionadas con la interoperabilidad y la seguridad. La Agencia intervendrá, por una parte, en la elaboración de normas comunes de seguridad y en el desarrollo y gestión de un sistema de vigilancia de la seguridad ferroviaria y, por otra, en la gestión a largo plazo del sistema de elaboración y aplicación de las ETI, así como en la vigilancia de su aplicación sobre el terreno.
- Una propuesta de **modificación de la Directiva 91/440** para ampliar los derechos de acceso a la infraestructura a los servicios ferroviarios de transporte de mercancías en el interior de un Estado miembro y acelerar la apertura del mercado.

La adopción definitiva de esas propuestas está prevista para comienzos de 2004.

La propuesta de directiva de seguridad ferroviaria dispone que los administradores de infraestructuras y las empresas ferroviarias establecerán sistemas de gestión de la seguridad de modo que el sistema ferroviario satisfaga al menos los denominados «objetivos comunes de seguridad», se ajuste a las normas de seguridad nacionales y cumpla los requisitos de seguridad definidos en las ETI, y que se apliquen los pertinentes elementos de los «métodos comunes de seguridad». Tal sistema de gestión de la seguridad prevé programas de formación del personal y sistemas para un mantenimiento óptimo de su nivel de competencia.

Además, la propuesta de directiva citada exige a las empresas ferroviarias un certificado de seguridad para poder acceder a la infraestructura. Dicho certificado refrenda las disposiciones adoptadas por la empresa ferroviaria para cumplir los requisitos específicos necesarios para una explotación segura de una red. Tales requisitos pueden hacer referencia a la aplicación de las ETI y las normas de seguridad nacionales, la aceptación de los certificados del personal y la autorización de puesta en servicio de material rodante. En relación con el personal, la certificación se basa en la documentación que facilitará la empresa ferroviaria en relación con las diversas categorías de personal empleadas o contratadas para el servicio, incluidas pruebas de que cumplen los requisitos de las ETI o las normas nacionales y disponen de la debida certificación.

En relación con este último punto, enseguida se hizo evidente la necesidad de adoptar normas comunes para la certificación de maquinistas, a fin de facilitar la interoperabilidad y mejorar la gestión de esta categoría de personal. Ello deberá facilitar la certificación de las empresas ferroviarias, manteniendo al mismo tiempo un alto nivel de seguridad y garantizando las condiciones de libre circulación de trabajadores en el sector ferroviario.

El análisis de las propuestas del segundo paquete ferroviario confirmó la importancia de este aspecto de la interoperabilidad para la realización de un mercado ferroviario integrado; por ello la Comisión se comprometió, con ocasión del acuerdo político del Consejo de 28 de marzo de 2003, a presentar al Parlamento Europeo y al Consejo, antes de que concluyera

2003, una propuesta para la creación de una licencia europea de maquinista. Tal necesidad se ha hecho más acuciante a raíz de la segunda lectura del Parlamento Europeo, el cual ha aceptado retirar una serie de enmiendas a condición de un compromiso aún más firme por parte de la Comisión para la presentación de dicha propuesta en el plazo más breve posible.

2. APORTACIONES DEL DIÁLOGO SOCIAL

Ya en 1996 el Grupo de Estudios de Interoperabilidad del Comité Paritario de Ferrocarriles⁴ presentó un informe⁵ a la Comisión sobre los aspectos sociales de la política ferroviaria europea. Los interlocutores sociales que participaron en la redacción subrayaron **la importancia de la dimensión social de la interoperabilidad, paralelamente a la dimensión técnica, para acelerar los intercambios que utilizan el modo ferroviario**. Las principales conclusiones del informe de 1996 fueron:

- Es necesario armonizar la competencia de los maquinistas, más que su formación.
- Los requisitos para la comunicación entre el administrador de infraestructuras y el personal a bordo deben ser definidos por el primero.
- Determinadas competencias precisan exámenes médicos y psicológicos que requieren un planteamiento uniforme.

En sus conclusiones, los interlocutores sociales indicaron que «esta convergencia de intereses plantea la cuestión de una armonización de estas competencias profesionales que permita establecer un *proceso de aseguramiento de la calidad* a nivel comunitario».

Inspirándose directamente en este primer informe, y a la vista de las propuestas de la Comisión sobre el paquete de infraestructuras de 1998 y sobre la interoperabilidad del ferrocarril convencional de 1999, el Comité de Diálogo Sectorial profundizó en este tema y presentó sus conclusiones a la Comisión en marzo de 2000⁶. Dichas conclusiones hacían referencia a una clasificación de competencias, posibles métodos de certificación de maquinistas y al papel de los distintos actores (Estados miembros, administradores de infraestructuras, empresas ferroviarias, instituciones europeas).

Más recientemente, la Comunidad Europea del Ferrocarril (CER) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) llegaron a un acuerdo sobre las condiciones laborales que deben encuadrar el mercado europeo del ferrocarril. Las negociaciones, que se habían iniciado en febrero de 2003 cuando la presente propuesta figuraba ya en el programa de trabajo anual de la Comisión, se centraron en las condiciones de trabajo del personal móvil empleado en servicios transfronterizos de transporte ferroviario y en la licencia europea para maquinistas. Con el citado acuerdo se intenta crear un régimen transitorio de licencia europea⁷ que se

⁴ Comité creado en 1984 para asistir a la Comisión en la elaboración y aplicación de la política social comunitaria en relación con la mejora y armonización de las condiciones de vida y trabajo en los ferrocarriles. Actualmente el diálogo social en el sector se rige por las disposiciones de la Decisión 98/500/CE de la Comisión, de 20 de mayo de 1998, relativa a la creación de Comités de diálogo sectorial para promover el diálogo entre los interlocutores sociales a escala europea (DO L 225 de 12.8.1998). En el sector ferroviario se creó en 1999 un Comité de Diálogo Social que reúne a representantes de la Comunidad Europea del Ferrocarril (CER) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF).

⁵ Grupo de Estudios «Interoperabilidad» del Comité Paritario de Ferrocarriles, Grupo de Trabajo n°1, "Aspects sociaux de la politique ferroviaire européenne", octubre de 1996.

⁶ Railway Social Dialogue (ETF/CER), Joint Study Group on Interoperability, Final Report, March 2000

⁷ Acuerdo entre la CER y la ETF sobre la licencia europea para maquinistas que efectúan un servicio de interoperabilidad transfronteriza, 27 de enero de 2004.

anticipa a la entrada en vigor de la presente propuesta de directiva. Dicho acuerdo reafirma los objetivos generales que subyacen a la creación de una licencia europea de maquinistas:

- «Facilitar la interoperabilidad del personal de conducción a fin de incrementar el tráfico ferroviario internacional.
- Mantener el nivel de seguridad, y acrecentarlo si cabe, garantizando a tal fin el nivel de calidad de las prestaciones del personal de conducción, asegurando y verificando los niveles de competencia adaptados a las redes europeas utilizadas.
- Contribuir a la eficacia de los métodos de gestión de los maquinistas en interoperabilidad por parte de las compañías ferroviarias.
- Reducir los riesgos de dumping social».

Si bien las condiciones de trabajo del personal móvil corresponden plenamente al ámbito de aplicación del artículo 137 del Tratado y, en consecuencia, pueden ser objeto de una decisión del Consejo conforme a lo dispuesto en el artículo 139, la cuestión de la licencia hace referencia a la seguridad y la interoperabilidad del sistema ferroviario. Los aspectos relacionados con la seguridad pública, así como la imperiosa necesidad de una definición uniforme de requisitos mínimos y condiciones de expedición de tales licencias, exigen un marco legislativo claro a nivel europeo, que a su vez debe estar coordinado perfectamente con la interoperabilidad y la seguridad, tal como aparecen reguladas en el segundo paquete ferroviario

Para la presente propuesta, la Comisión se ha inspirado en gran medida en el acuerdo sobre la licencia europea para maquinistas, especialmente en lo relativo a los requisitos mínimos de aptitud médica y psicológica y los exámenes periódicos obligatorios, así como a las competencias obligatorias del maquinista. La única diferencia importante entre el acuerdo suscrito entre los interlocutores sociales y la presente propuesta radica en el espíritu comunitario de esta última, que implica un desdoblamiento en dos componentes del certificado de conducción que propone la Comisión:

- El primer componente es la licencia UE, que acredita el cumplimiento de los requisitos mínimos comunitarios, válidos en todo el territorio de la Unión Europea. Esta licencia es expedida por la autoridad y pertenece al maquinista.
- El segundo componente es el certificado complementario armonizado, que acredita el cumplimiento por el maquinista de los requisitos particulares del servicio que está autorizado a prestar, poseyendo pues validez limitada. Este certificado lo expide la empresa ferroviaria.

A medida que se haga realidad el espacio ferroviario único, el componente comunitario tenderá a incrementarse. Además, el certificado complementario podría también integrarse en la licencia mediante el uso, por ejemplo, de tarjetas inteligentes con chips integrados.

El acuerdo CER-ETF sólo prevé una licencia expedida por la empresa ferroviaria. La licencia sigue siendo propiedad de esta última y está ligada al contrato de trabajo. Además, no sustituye a la reglamentación nacional sobre certificación de maquinistas.

3. EL ESTUDIO DE LA COMISIÓN

En 2002 la Comisión encargó un estudio sobre la formación y las competencias necesarias para el personal ferroviario dedicado a operaciones transfronterizas⁸.

Las conclusiones del estudio se presentaron en noviembre de 2002 y revelan la existencia de una gran diversidad de normativas nacionales de certificación de maquinistas, así como las complejidades administrativas que ello provoca en la concesión de certificados de seguridad a empresas ferroviarias que desean operar en las redes de distintos Estados miembros, con las consiguientes dificultades operacionales para la organización de servicios transfronterizos.

El estudio confirma que el personal empleado a bordo de trenes en operaciones transfronterizas, al igual que el encargado de la inspección del material rodante procedente de otros Estados miembros o del extranjero, así como del control (dispatching) de trenes con personal extranjero a bordo, necesita conocimientos y formación suplementarios. Las competencias necesarias difieren significativamente según los países en función del idioma utilizado, las normas que rigen las operaciones y señalización, el conocimiento de las infraestructuras que se van a recorrer, la utilización de distintos tipos de material rodante y los procedimientos en caso de emergencia.

El estudio realiza tres recomendaciones generales:

- Definir y aplicar a nivel comunitario (o de los Estados miembros) un umbral mínimo de competencias obligatorias para los maquinistas que sustituya a los sistemas de certificación nacidos de los usos de los antiguos operadores históricos.
- Ampliar el concepto de interoperabilidad a un enfoque «multi-fronterizo» que trascienda los planteamientos bilaterales tradicionales.
- Basarse en la aplicación de sistemas armonizados como ERTMS/ETCS para simplificar la formación de maquinistas, personal de «dispatching» y personal de control y mando.

Además, se efectúan otras recomendaciones de carácter más específico: definición de requisitos mínimos para el reconocimiento médico y las revisiones periódicas; formulación de especificaciones comunes que definan las competencias necesarias del personal dedicado a operaciones transfronterizas; establecimiento de un nuevo enfoque que permita un seguimiento del nivel de competencia de los maquinistas certificados; utilización de un sistema de comunicación simplificado, paralelamente a conocimientos básicos de una lengua común; concesión de derechos equivalentes a los maquinistas extranjeros cuando funcione normalmente el sistema ERTMS/ECTS, los cuales, sin embargo, deberán limitarse en caso de situaciones operacionales degradadas; desarrollo de conceptos ferroviarios armonizados para las distintas operaciones; elaboración y aplicación de normas operativas armonizadas europeas.

La necesidad de establecer normas comunitarias para la certificación de maquinistas es evidente tras la lectura de las conclusiones y recomendaciones del estudio. La Comisión emprendió un procedimiento de consultas para evaluar la viabilidad de una propuesta legislativa en este ámbito sobre la base de los dos informes emanados del diálogo social, así como del estudio encargado por ella misma y de acuerdo con sus compromisos.

⁸ ATKINS: Training and staff requirements for railway staff in cross-border operations; Final Report, 28 de noviembre de 2002.

4. LA SITUACIÓN DE LOS DEMÁS MODOS DE TRANSPORTE

Para la elaboración de la presente propuesta se ha podido aprovechar la normativa comunitaria vigente o en curso de aprobación en los demás sectores del transporte. La implantación de sistemas de certificación de maquinistas a nivel comunitario responde a las mismas necesidades:

- Garantizar la libertad de circulación de los maquinistas en el territorio de la UE, tras la apertura de los mercados del transporte.
- Garantizar un nivel de seguridad óptimo en las distintas redes.

En el sector marítimo la Comisión ha introducido ya un sistema similar al propuesto aquí, especialmente en relación con la armonización de las condiciones de obtención de títulos nacionales de patrón de embarcaciones de navegación interior para el transporte de mercancías y personas en la Comunidad⁹. Asimismo ha adoptado recientemente una propuesta de directiva¹⁰ que modifica la Directiva 2001/25/CE sobre el nivel mínimo de formación de las profesiones marítimas, introduciendo un sistema comunitario de reconocimiento de certificados de competencia expedidos a gente de mar del exterior de la Unión Europea. El objetivo de estas disposiciones legislativas es que la gente de mar no comunitaria empleada a bordo de buques abanderados en los Estados miembros reciba una formación y certificación acordes con los requisitos internacionales mínimos.

En el sector el transporte por carretera, simultáneamente a la reciente entrada en vigor de la Directiva 2003/59/CE que regula la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos de carretera destinados al transporte de mercancías o viajeros, la Comisión acaba de proponer una revisión de la normativa europea sobre permisos de conducir¹¹. Esta refundición propone, entre otras cosas, la generalización del modelo de permiso europeo, la instauración del principio de validez administrativa limitada, la armonización de la periodicidad de las revisiones médicas para los conductores profesionales, y el establecimiento de requisitos mínimos para la cualificación inicial y la formación de los examinadores.

En el sector aéreo, a pesar de que la Directiva 91/670/CE¹² ya introdujo el principio de reconocimiento mutuo de las licencias del personal de la aviación civil, pronto se puso de manifiesto la insuficiencia de sus disposiciones, con ocasión de los debates acerca de la creación del cielo único europeo. En efecto, no están armonizados el contenido ni los métodos de formación, como tampoco los criterios de examen y seguimiento. En una declaración unilateral, la Comisión se ha propuesto, *«presentar una propuesta al Parlamento Europeo y al Consejo relativa a las medidas dirigidas a resolver la escasez de controladores y a la armonización de los sistemas de autorización de controladores y personal de gestión del tráfico aéreo al efecto de reforzar la seguridad»*.

9 Directiva 96/50/CE del Consejo de 23 de julio de 1996 sobre la armonización de los requisitos de obtención de los títulos nacionales de patrón de embarcaciones de navegación interior para el transporte de mercancías y pasajeros en la Comunidad, DO L 235 de 17.9.1996.

10 Propuesta de directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 2001/25/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa al nivel mínimo de formación en las profesiones marítimas COM (2003)1.

11 Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre el permiso de conducción (Texto refundido) COM(2003) 621, de 08.10.2003.

12 Directiva 91/670/CEE del Consejo, de 16 de diciembre de 1991, sobre aceptación recíproca de licencias del personal que ejerce funciones en la aviación civil, DO L 373 de 31.12.1991

La presente propuesta de directiva intenta dotar al sector ferroviario de disposiciones inspiradas en las actualmente vigentes o en curso de aprobación en los demás modos de transporte. Como se ha indicado, ello debería facilitar la certificación de las empresas ferroviarias prevista en la directiva de seguridad ferroviaria, manteniendo al mismo tiempo un óptimo nivel de seguridad y garantizando las condiciones de libre circulación de los trabajadores del sector.

Como se observa en el siguiente cuadro, las condiciones de certificación (nivel de formación, edad, requisitos médicos y psicológicos, autoridad expedidora, etc.) se basan en modelos relativamente similares, si bien se tienen en cuenta las particularidades y exigencias propias de cada modo (requisitos físicos, edad, experiencia, conocimiento de las infraestructuras, etc.).

<i>Condiciones de certificación</i>	Ferrocarril (Disposiciones de la propuesta)	Carretera ¹³ 1. Marco general 2. Profesionales	Transporte aéreo ¹⁴ Controladores aéreos	Transporte marítimo ¹⁵ 1. Gente de mar 2. Patrones de embarcaciones fluviales
Procedimiento de selección: Requisitos	- Requisitos de edad, aptitud física y mental, escolaridad.	(1) Requisitos de edad y aptitud física según tipo de vehículo. (2) Obligación de disponer del permiso «civil» correspondiente.	- Requisitos de edad, conocimientos teóricos y de idiomas, experiencia, aptitud física y mental.	(1) Requisitos de edad y aptitud física y mental (2) Idem más experiencia profesional, y conocimientos de las condiciones de navegación locales.
Programa de formación y exámenes.	- Conocimientos de materias relacionadas con la conducción de trenes y conocimiento de infraestructuras.	(1) Conocimientos teóricos y prácticos de las normas de circulación. (2) Conocimiento de las normas de	(1) Formación teórica y práctica «inicial» para los controladores en formación. (2) Formación	(1) basada en los requisitos establecidos por el Convenio STCW ¹⁶ y el cometido específico desempeñado a

13 [Directiva 2003/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2003, relativa a la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte de mercancías o de viajeros por carretera, por la que se modifican el Reglamento \(CEE\) n° 3820/85 del Consejo y la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre el permiso de conducción \(Texto refundido\) COM\(2003\) 621, de 08.10.2003.](#)

14 Los datos del cuadro hacen referencia a un estudio en curso sobre la creación de una licencia europea de controlador aéreo.

15 (1) Directiva 2001/25/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de abril de 2001, relativa al nivel mínimo de formación en las profesiones marítimas DO L 136 de 18.05.2001, p. 17.

- Propuesta de directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 2001/25/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa al nivel mínimo de formación en las profesiones marítimas COM(2003)1.

(2) Directiva 96/50/CE del Consejo, de 23 de julio de 1996, sobre la armonización de los requisitos de obtención de los títulos nacionales de patrón de embarcaciones de navegación interior para el transporte de mercancías y pasajeros en la Comunidad, DO L 235 de 17.9.1996

16 Convenio STCW sobre normas de formación, titulación y guardia de la gente de mar

	<ul style="list-style-type: none"> - Requisitos estrictos de conocimiento de idiomas - Criterios definidos en anexo 	<p>seguridad en marcha y con el vehículo detenido.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Criterios de examen definidos en anexo 	«de unidad» para los controladores (específica para la unidad y tipo de actividad).	<p>bordo.</p> <p>(2) Conocimientos de las reglas de la navegación y técnicas (motor, carga ...)</p>
<p>- Entidad de formación</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Centros de formación u otras entidades acreditadas por la autoridad competente 	<p>(1) Entidades privadas</p> <p>(2) Autoridad competente designada por el Estado miembro</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Una autoridad competente supervisa y puede delegar. Homologación de centros de formación. 	<p>(1) Instituto de formación marítima designado por el Estado miembro</p> <p>(2) No hay organismo específico</p>
<p>- Entidad examinadora</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Centros de formación u otros organismos acreditados por la autoridad competente 	<p>(1) Armonización de la cualificación inicial de los examinadores</p> <p>(2) Autoridad competente designada por el Estado miembro</p>	<p>(1) Formación inicial: Entidad de formación.</p> <p>(2) Formación de unidad: Examinadores designados por la autoridad competente</p>	<p>(1) Autoridad competente designada por el Estado miembro</p> <p>(2) Idem (método no definido)</p>
<p>Expedición de la licencia</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Licencia: autoridad competente - Certificado complementario armonizado: empresa ferroviaria 	<p>(1) Autoridad competente</p> <p>(2) Autoridad competente.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Autoridad nacional competente, independiente de los centros de formación. 	<p>(1) Autoridad competente o con su autorización</p> <p>(2) Autoridad competente.</p>
<p>Poseedor de la licencia</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Licencia: maquinista - Certificado: empresa ferroviaria: 	<p>- (1) y (2): conductor</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Controlador aéreo 	<p>(1) Gente de mar</p> <p>(2) Patrón</p>
<p>Estructura de la licencia</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Modelo comunitario: licencia, certificado complementario armonizado 	<p>- (1) y (2), modelo comunitario</p>	<ul style="list-style-type: none"> - No hay modelo comunitario. Reconocimiento mutuo 	<p>(1) No hay modelo comunitario.</p> <p>(2) Modelo comunitario</p>
<p>Sistema de seguimiento y control</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Reconocimiento médico periódico - Revisiones periódicas (material rodante e infraestructura) 	<p>(1) Validez administrativa renovable</p> <p>(2) Reconocimientos médicos periódicos armonizados y formación continua.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Control periódico de las aptitudes físicas y mentales (renovación) - Número mínimo obligatorio de horas de actividad 	<p>(1) Validez durante 5 años.</p> <p>(2) Validez hasta los 65 años</p>

	- Formación continua		para la renovación	
--	----------------------	--	--------------------	--

5. CONSULTA PRELEGISLATIVA

La Comisión consultó a las partes interesadas a partir de un documento publicado en la página de Europa en Internet el 2 de julio de 2003. Ese documento fue presentado con motivo de una audición organizada por la Comisión el 16 de julio de 2003, a la que se invitó a todos los representantes del sector: administradores de infraestructuras, empresas ferroviarias, interlocutores sociales y sociedades de servicios.

El documento despertó notable interés: en la página de Europa se recibieron y publicaron una treintena de reacciones oficiales. El principio de una propuesta legislativa que estableciese normas comunitarias para la certificación de maquinistas fue acogido favorablemente. Sin embargo, se pidió la máxima cautela ante el efecto económico de una propuesta de ese tipo, en la medida en que se imponen sistemas de certificación y documentación que no existían previamente. Al mismo tiempo, tanto los mecanismos propuestos como los requisitos mínimos que se han de verificar fueron objeto de abundantes comentarios, en los cuales la Comisión se inspiraría en gran medida para la elaboración de su propuesta.

Al término de la consulta y sobre la base de todos los elementos mencionados, se puso de manifiesto que, para garantizar la uniformidad y transparencia necesarias, era necesario que la Comunidad definiese un modelo único de certificación según el principio del reconocimiento mutuo, encomendándose a los Estados miembros de origen, en virtud del principio de subsidiariedad, la expedición de la licencia básica, y a las empresas ferroviarias, la emisión de un certificado complementario armonizado en el que se consignasen cualesquiera autorizaciones específicas.

Las disposiciones de la presente propuesta de directiva se inscriben en la política común de transportes y, a la vez, contribuyen a los objetivos de la libre circulación de trabajadores, el libre establecimiento y la libre prestación de servicios, evitando el riesgo de un falseamiento de la competencia.

6. PRINCIPIOS Y ESTRUCTURA DE LA DIRECTIVA

6.1. **Ámbito de aplicación**

La Comisión se inclinó por limitar en una primera fase la aplicación de la presente propuesta de directiva a los maquinistas que realizan servicios transfronterizos y trabajan de hecho en régimen de interoperabilidad.

En efecto, durante los trabajos preparatorios se evidenció que convenía una aplicación en dos etapas. Ante todo interesaba aplicar rápidamente las disposiciones en materia de certificación a los maquinistas afectados más directamente por la apertura del mercado ferroviario y que deberán trabajar en los territorios de Estados miembros distintos del suyo. Es en este marco donde las necesidades de seguridad del sistema ferroviario son más imperativas y urgentes.

En una segunda fase, y a partir de un informe que se realizará sobre la primera etapa, la Comisión propondrá ampliar la licencia europea a todos los maquinistas, teniendo en cuenta las excepciones ya previstas en el ámbito de aplicación de la futura directiva de seguridad, integrada en el segundo paquete ferroviario.

Asimismo se deja para una etapa posterior la regulación de los demás agentes a bordo del tren que participan de forma indirecta en la seguridad de la circulación.

6.2. Modelo único de certificación de maquinistas

Para garantizar la homogeneidad de forma y contenido de los documentos acreditativos de la aptitud para la conducción de trenes, la Comunidad define en la propuesta un modelo comunitario cuyos distintos elementos serán objeto de reconocimiento mutuo entre los Estados miembros.

Idealmente, el maquinista debería disponer de un documento único en forma de tarjeta inteligente. La tarjeta sería expedida por la autoridad competente, mientras que los distintos elementos específicos a las infraestructuras, material rodante y revisiones periódicas se grabarían en la tarjeta. Estas grabaciones las realizaría la autoridad competente o, por delegación, la empresa ferroviaria u otra entidad autorizada.

Sin embargo, durante la consulta prelegislativa las empresas ferroviarias se opusieron con fuerza a la introducción inmediata de esta solución, alegando las siguientes razones:

- No se dispone aún de las especificaciones de una tarjeta de ese tipo.
- Debido a la cantidad de operaciones de actualización de la tarjeta, la autoridad competente se vería obligada a delegarlas a la empresa ferroviaria, la cual, como resultado, debería dotarse de un sistema costoso.
- No está claro el valor añadido de tal procedimiento, dado el escaso número de maquinistas dedicados al tráfico transfronterizo.

Por todo ello la Comisión propone una aplicación en dos fases:

- Provisionalmente, la certificación comprenderá dos documentos acreditativos: a) la licencia, que será una tarjeta del mismo formato que el permiso de conducción europeo, expedida por la autoridad competente sobre la base de criterios comunitarios y objeto de reconocimiento mutuo; b) un certificado armonizado, expedido por la empresa ferroviaria que emplee al maquinista, que acredita que este último posee los conocimientos específicos necesarios (material rodante, infraestructura, revisiones periódicas), para el desempeño de sus cometidos.
- En un futuro ambos elementos se integrarán en una tarjeta inteligente, cuyas especificaciones funcionales y técnicas serán definidas mediante comitología.

Con el fin de garantizar la máxima coherencia para el marco legislativo introducido a nivel comunitario en el ámbito de la seguridad ferroviaria, la autoridad encargada de la emisión de la licencia será la autoridad nacional de seguridad constituida con arreglo al artículo 15 de la propuesta de directiva COM(2002)21 de seguridad ferroviaria. A esta misma autoridad corresponderá la creación de un registro nacional de licencias, que contendrá los datos esenciales del proceso de adquisición y mantenimiento de competencias de cada maquinista.

La aplicación del principio de reconocimiento mutuo por parte de los Estados miembros de las licencias y certificados complementarios armonizados establecidos según el modelo comunitario deberá impulsar la movilidad de maquinistas entre los Estados miembros, y también entre las empresas ferroviarias. Tal movilidad parece indispensable en la perspectiva

de una mayor apertura del mercado ferroviario, y responde a las distintas libertades contempladas por el Tratado en relación con la creación de un mercado único en este sector.

6.3. Definición de los requisitos mínimos para la certificación

De acuerdo con los resultados del procedimiento de consulta y los trabajos preparatorios, los requisitos mínimos para obtener un certificado de conducción deben hacer referencia como mínimo a la edad, la aptitud médica y psicológica, la experiencia profesional y los conocimientos sobre la conducción de trenes en general y las infraestructuras que se habrán de recorrer en particular.

Es importante señalar que se habla de requisitos mínimos. Un Estado miembro podrá, si lo desea, exigir requisitos adicionales para expedir el certificado de conducción en su territorio. Sin embargo, si un conductor de tren certificado de conformidad con las disposiciones de la presente propuesta de directiva necesita una certificación para acceder al territorio de tal Estado miembro, este último deberá reconocer las partes del certificado correspondientes a los requisitos mínimos definidos en la directiva y, por lo tanto, sólo podrá imponer una formación complementaria en relación con la infraestructura (conocimiento de la línea, señalización, reglamento de explotación, etc.).

Con el fin de responder a determinadas inquietudes y mantener el elevado nivel de seguridad que caracteriza al sistema ferroviario europeo, se establece una serie de requisitos estrictos en cuanto a los conocimientos de idiomas de los candidatos. Los maquinistas deben poseer una capacidad comunicativa en el idioma o idiomas indicados por los administradores de infraestructuras que les permita comunicarse de manera activa y eficaz en situaciones tanto rutinarias como degradadas y de emergencia.

El mantenimiento del certificado se someterá a controles periódicos de los requisitos mínimos, que garanticen una calidad de servicio óptimo y respondan a necesidades de seguridad evidentes.

Por otra parte, aunque se reconoce la calidad de los centros de formación y los procedimientos de certificación existentes en los Estados miembros, la propuesta contempla la posibilidad de que la autoridad normalmente competente delegue parte de sus tareas. Aunque esta autoridad siga siendo plenamente responsable, estará facultada para delegar o subcontratar la realización de determinados cometidos, a condición de que ello no implique conflicto de intereses y se lleve a cabo de manera transparente y no discriminatoria.

6.4. Formación y evaluación de competencias

La propuesta de directiva define en su Anexo V un programa general de formación que especifica los conocimientos profesionales necesarios para la obtención de la licencia. Este programa se completa con objetivos de formación más específicos en relación con el material rodante y las infraestructuras; tales conocimientos, descritos en los anexos VI y VII, permiten obtener el certificado complementario armonizado.

Dado que las posibilidades de formación son a veces limitadas, los Estados miembros deberán publicar el procedimiento para la obtención de licencias y acreditar a las entidades que impartirán la formación. Los candidatos deberán tener acceso a la misma sobre bases no discriminatorias.

Los Estados miembros deberán precisar también el procedimiento por el que se comprobarán las competencias adquiridas por los candidatos. Para garantizar la mayor transparencia posible y evitar todo conflicto de intereses, los tribunales de examen deberán estar compuestos por personas acreditadas por la autoridad nacional de seguridad.

6.5. Sistema de controles y sanciones

La validez y el contenido de la licencia y el certificado complementario armonizado podrán ser objeto de control en cualquier momento por la autoridad competente del territorio.

Para el caso en que una autoridad competente considere que una licencia expedida por la autoridad competente de otro Estado miembro o bien un certificado complementario armonizado no cumplen los requisitos mínimos, la propuesta de directiva prevé un procedimiento de impugnación, que exige dirigirse en primer lugar a la autoridad expedidora (o a la empresa ferroviaria) a continuación, si es necesario, a la Agencia y, por último, a la Comisión.

7. EFECTO ECONÓMICO DE LA DIRECTIVA

7.1. Introducción

El efecto económico se ha evaluado definiendo un supuesto de referencia verosímil (evolución natural en ausencia de la presente propuesta), un supuesto de aplicación de la propuesta en dos fases, y examinando sus efectos desde el punto de vista de los costes y los beneficios.

La estimación que se presenta en las páginas siguientes adolece de la falta de algunos datos, y se basa en ciertas hipótesis.

En efecto,

- No existe ningún dato publicado sobre los costes soportados por las empresas ferroviarias para la formación y certificación de sus maquinistas.
- La directiva propuesta deja a los Estados miembros un amplio margen de libertad para su aplicación, lo que multiplica casi al infinito el número de posibles supuestos.
- El supuesto de referencia, que refleja la evolución del marco reglamentario en ausencia de la presente propuesta, no se puede describir con precisión en un contexto de libertad legislativa total de los Estados miembros.

7.2. Supuesto de referencia

En la consulta prelegislativa, varios Estados manifestaron su intención de introducir en breve plazo un marco legislativo nacional para la certificación de maquinistas o, en su caso, utilizar un marco legislativo vigente. Se trata de una tendencia que puede generalizarse, puesto que la futura directiva de seguridad ferroviaria exige a los Estados miembros aplicar normas nacionales para la certificación de las empresas ferroviarias. En caso de inacción europea, dentro de poco existirán 15 procedimientos nacionales de certificación, y después 25, seguramente muy disímiles, reflejo de las prácticas tradicionales de las compañías ferroviarias nacionales.

En semejante situación las soluciones tendrían que buscarse caso por caso, en función de las operaciones transfronterizas que se quisieran organizar, según afirma el informe final del

estudio ATKINS citado en el capítulo 3. En primer lugar, los maquinistas recibirían formación y estarían certificados en un Estado, y posteriormente tendrían que recibir otra formación y certificación en cada nuevo Estado donde fuesen a prestar sus servicios. Esto equivaldría a superponer programas de formación sin estrategia predefinida, con todas las repeticiones, costes adicionales y pérdidas de tiempo que ello puede suponer.

7.3. Supuesto de aplicación de la directiva

La directiva propuesta se aplicará en dos fases:

- Fase 1: aplicación limitada a los maquinistas que realicen tráfico transfronterizo.
- Fase 2: aplicación a todos los demás maquinistas.

Por lo que respecta al papel de la autoridad competente, se manejan dos hipótesis principales:

- La autoridad competente sólo desempeña una función de autoridad «de control». La tarea de atribución de la licencia se delega a una empresa ferroviaria, salvo por lo que respecta a los maquinistas de las empresas competidoras. El registro lo lleva esta misma empresa o un tercero neutral, por ejemplo, el administrador de infraestructuras. Las empresas ferroviarias expiden los certificados armonizados complementarios.
- La autoridad competente desempeña plenamente su papel de autoridad emisora y de control. Atribuye las licencias y lleva el registro, eventualmente subcontratando los aspectos técnicos e informáticos. Las empresas ferroviarias expiden los certificados armonizados complementarios.

Con independencia de cuál sea la solución, el efecto económico será distinto en función de los actores, aunque globalmente los costes serán aproximadamente los mismos.

7.4. Otras hipótesis

7.4.1. Número de maquinistas a los que se deben expedir certificados

En el total de la UE25 existen aproximadamente 200 000 maquinistas. Los afectados por la primera fase (tráfico transfronterizo) suponen como máximo un 5% del total, es decir, 10 000. Se prevé un crecimiento anual del 5% debido al incremento del tráfico transfronterizo, es decir, 500 maquinistas al año. Hay que contar además con un índice de renovación del 5%, lo que supone otros 500. Así pues, en la Fase 1 habrá que certificar a 1 000 maquinistas al año, cifra que pasará a 10 000 en la Fase 2.

Dado el número de maquinistas por certificar, cabe superponer las dos fases: se podrá comenzar a certificar a los demás maquinistas antes de haber completado la certificación de los que se dedican al tráfico transfronterizo.

7.4.2. Coste de los examinadores

Es necesario un examinador por cada 50 maquinistas, es decir, 20 examinadores independientes en la Fase 1 y 200 en la Fase 2. Estos examinadores deberán ser seleccionados entre los maquinistas existentes. Ello supondrá un coste adicional evaluado en 1 000 € por conductor en la Fase 1 y 500 € en la Fase 2, más una cantidad global al comienzo de cada fase.

7.4.3. Costes de acreditación

Estos costes se basan en la siguiente hipótesis: una persona por Estado durante un año para poner en marcha el sistema en la Fase 1, el doble en la Fase 2. A ello se debe añadir un décimo de año-persona por Estado para mantener el sistema.

7.4.4. Costes de producción de la licencia

El modelo propuesto corresponde al modelo de permiso de conducción europeo para vehículos de carretera. Este permiso, en forma de tarjeta de plástico, debe ser fabricado para millones de conductores de carretera; dados estos volúmenes, el coste de producción se evalúa en 20 céntimos de euro por tarjeta.

7.4.5. Ventajas de la reducción del tiempo de formación

El estudio ATKINS de 2002 ha demostrado que, en el caso de los servicios transfronterizos estudiados, los conductores sólo pueden cruzar las fronteras tras recibir una importante formación. La presente directiva debe permitir reducir tanto el tiempo de formación de los maquinistas, al tenerse en cuenta desde el principio el aspecto internacional, como las evaluaciones necesarias. Se puede calcular en un 10% como mínimo el tiempo de formación ahorrado en relación con el tiempo medio de formación de un maquinista.

7.4.6. Ventajas relacionadas con la reducción del tiempo necesario para la certificación de las empresas ferroviarias

Conforme a la directiva de seguridad ferroviaria, la empresa ferroviaria debe solicitar un certificado de seguridad que confirme la autorización de las disposiciones adoptadas por la empresa ferroviaria para satisfacer los requisitos específicos necesarios para una explotación segura de la red. Estos requisitos pueden afectar a la aplicación de las ETI y las normas nacionales de seguridad, los procedimientos de certificación del personal y autorización de puesta en servicio del material rodante utilizado por la empresa ferroviaria. En relación con el personal, la certificación se basa en la documentación que facilitará la empresa ferroviaria relativa a la selección de las diversas categorías de personal empleadas o contratadas para el servicio, incluidas pruebas de que cumplen los requisitos de las ETI o las normas nacionales y disponen de la debida certificación.

La directiva propuesta deberá permitir reducir el tiempo necesario para que la empresa ferroviaria prepare la documentación necesaria y la autoridad nacional de seguridad la evalúe.

Sobre la base de un reciente estudio realizado por NERA, se pueden inferir las cifras siguientes para UE15:

- aproximadamente 800 000 trabajadores de los ferrocarriles comunitarios;
- coste salarial medio: 40 000 euros/año;
- masa salarial: 32 000 millones de euros/año;
- los costes de personal representan una media del 50% de los costes de explotación;
- costes de explotación medios: 64 000 millones de euros/año;
- los ingresos representan de media un 70% de los costes de explotación, es decir, aproximadamente 44 800 millones de euro/año;
- el transporte de mercancías constituye aproximadamente el 30% de los ingresos totales, o sea aproximadamente 13 440 millones de euros/año;

Las ventajas no serán las mismas para una empresa ya establecida que para otra que acabe de entrar en el mercado, pero el hecho de abreviar en un mes el procedimiento de obtención del certificado de seguridad para operaciones transfronterizas representa un beneficio sustancial tanto en ahorro de costes administrativos como iniciales. Teniendo en cuenta las cifras citadas y haciendo una extrapolación de UE15 a UE25 sobre la base del criterio de población (Según los cálculos de NERA, las relaciones entre niveles de tráfico son aproximadamente las mismas que entre niveles de población) se puede tomar como hipótesis verosímil un beneficio medio anual de 5,3 millones de euros.

7.4.7. Ventajas derivadas de la reducción de riesgos

Las empresas ferroviarias son responsables de la selección y formación de sus maquinistas. La presente propuesta establece condiciones mínimas para las mismas, así como un proceso de certificación. Cabe pues afirmar que la directiva permitirá reducir determinados riesgos en el plano de la seguridad ferroviaria, como los generados por las empresas que no aplican las condiciones mínimas en materia de selección y formación del personal o en relación con determinados aspectos del proceso de certificación.

Por ejemplo, un grupo de trabajo de la UIMC (Union Internationale des Services Médicaux des Chemins de fer) estudió recientemente la cuestión de la evaluación psicológica del personal que desempeña funciones de seguridad. Su informe de septiembre 2003 recomienda la utilización sistemática de pruebas psicológicas en el momento de la selección del personal, en el reconocimiento médico de los 50 años, y también cuando surjan dudas sobre la aptitud de una persona para desempeñar cometidos críticos en relación con la seguridad. El informe indica que podrían haberse evitado accidentes si se hubiesen tomado medidas a raíz de que tales pruebas hubiesen revelado determinados indicios.

En consecuencia, cabe afirmar que la obligación de utilizar examinadores acreditados, definir condiciones mínimas exigibles, comprobar periódicamente el cumplimiento de determinados criterios y certificar al personal en función de etapas clave son todos ellos elementos que contribuyen a reducir los riesgos de que se produzcan errores, incidentes y accidentes.

Resulta difícil cuantificar estas ventajas. A título de ejemplo, el beneficio evaluado por ECORYS en el análisis coste-beneficios que se está llevando a cabo actualmente en el marco de la Directiva 2001/16/CE para la aplicación de ERTMS se sitúa en 6,5 millones de euros en un período de 20 años; se trata de un valor neto actualizado (método *Net Present Value*) y que se basa en una reducción del número de víctimas mortales evaluado en 14. Este valor no tiene en cuenta los beneficios derivados de la disminución del número de heridos graves y daños materiales, y se limita a los efectos en el territorio UE15. Otra fuente es el análisis económico realizado en 2000 para la ETI Control y mando y señalización de alta velocidad, que apuntaba un valor NPV de 3,7 millones de euros. Estos estudios utilizan como hipótesis un valor de 1,5 millones de euros por accidente mortal.

7.4.8. Ventajas derivadas de una mayor movilidad entre empresas

La directiva propuesta facilitará a los maquinistas encontrar empleo en otra empresa. Así, se reducirán los costes laborales en caso de cierre o reestructuración empresarial. Por otra parte, podría producirse un incremento de la movilidad por iniciativa personal, lo que puede generar costes de contratación suplementarios. La creación de un auténtico mercado de maquinistas en la Unión Europea acrecentará el interés por esa profesión. La recuperación del dinamismo que se prevé el mercado ferroviario europeo deberá permitir incrementar en un futuro las perspectivas de contratación.

7.5. Cuadro comparativo

Las cifras se dan en euros constantes no descontados.

	Supuesto de referencia	de	Directiva–Fase 1	Directiva–Fase 2
Costes				
Coste medio de formación de un maquinista	45 000 euros		No hay efecto	No hay efecto
Obligación de exámenes independientes	Aproximadamente 35 millones de euros		Approx. 1000 euros /maquinista o sea, 1 millón de euros / año, más 1 millón de euros en 2007 o sea, 11 millones de euros en total	Approx. 500 euros /maquinista o sea, 5 millones de euros / año, más 10 millones de euros en 2009 o sea, 60 millones de euros en total
Obligación de acreditación	Aproximadamente 6 millones de euros		1 millón de euros en 2006, más 0,1 millones de euros / año o sea, 2 millones de euros	5 millones de euros en 2008, más 0,5 Millones de euros / año o sea, 10 millones de euros
Creación y gestión del registro	Aproximadamente 34 millones de euros		1 millón de euros por Estado en 2006, más 0,1 millones por Estado/año o sea, 46 millones de euros	0,1 millones de euros al año/Estado o sea, 23 millones de euros
Fabricación de licencia en papel (60 euros/licencia)	Aproximadamente 12 millones de euros		Nada	Nada
Fabricación de licencia UE	Nada		2 millones de euros en 2006, posteriormente 40 000 euros al año o sea, 2,4 millones de	200 000 € al año o sea, 2 millones de euros

		euros	
Fabricación de certificados armonizados	Nada	60 000 euros al año O sea, 0.6 millones de euros	60 euros por licencia O sea, 12 millones de euros
Total de costes	87 millones de euros aproximadamente	62 millones de euros	107 millones de euros
Beneficios			
Beneficio : Reducción formación de maquinista 2º país	Nada	4,5 millones de euros / año o sea, 45 millones de euros	4,5 millones de euros / año o sea, 45 millones de euros
Beneficio : Reducción de certificación de maquinista 2º país	Nada	0,1 millones de euros / año o sea, 1 millones de euros	0,1 millones de euros / año o sea, 1 millones de euros
Beneficio : Reducción tiempo de certificación de empresa	26,5 millones de euros aproximadamente	5,3 millones de euros al año o sea, 53 millones de euros	5,3 millones de euros al año o sea, 53 millones de euros
Beneficio : Reducción de riesgos	14 millones de euros aproximadamente	7 millones de euros	21 millones de euros
Beneficio : movilidad entre empresas	- 20 millones de euros aproximadamente en costes laborales	Nada	Nada
TOTAL de beneficios	20,5 millones de euros aproximadamente	106 millones de euros	120 millones de euros
Saldo	- 66,5 millones de euros	+ 44 millones de euros	+ 13 millones de euros

7.6. Conclusiones

En ausencia de directiva, el mantenimiento de la situación actual podría implicar una pérdida de 66,5 millones de euros para los 25 Estados miembros durante los próximos años.

Si se acepta la propuesta de directiva, no solamente evitarán los Estados miembros la citada pérdida, sino que también cabe esperar un beneficio de 44 millones de euros en la primera

fase (certificación de maquinistas en servicio transfronterizo) y 13 en la segunda (certificación de todos los demás maquinistas).

8. COMENTARIOS AL ARTICULADO

Artículo 1

Este artículo precisa los objetivos de la propuesta de directiva, confirmando al mismo tiempo las responsabilidades de los administradores de infraestructuras y empresas ferroviarias.

Artículo 2

Este artículo contiene las definiciones de la directiva.

Artículo 3

Este artículo define el ámbito de aplicación. La directiva se aplicará no solamente a los maquinistas, sino también a los demás agentes, presentes en la locomotora o el tren, que participen directa o indirectamente en la conducción y cuyas cualificaciones profesionales, por tanto, influyen sobre la seguridad de la circulación. Durante la consulta prelegislativa, varios expertos y autoridades reclamaron normas europeas para la certificación del personal que desempeña cometidos críticos en relación con la seguridad; esta petición ha sido también objeto de enmiendas del Parlamento Europeo en la primera y segunda lecturas del segundo paquete ferroviario.

Artículo 4

Este artículo define el modelo comunitario de certificación y hace referencia al Anexo I. El modelo consta de tres partes: la licencia, el certificado complementario armonizado y los datos que deben figurar en el registro nacional.

Artículo 5

Este artículo precisa quiénes expedirán la licencia y el certificado armonizado.

Artículo 6

Este artículo especifica la validez de la licencia y el certificado complementario armonizado.

Artículos 7 a 11

Estos artículos fijan los requisitos necesarios para la obtención de la licencia y el certificado complementario armonizado.

Artículo 14

Este artículo establece las condiciones que deberá reunir el maquinista para mantener la licencia y el certificado complementario armonizado. Se trata en particular de controles periódicos, tales como reconocimientos médicos y comprobación de los conocimientos sobre las líneas.

Artículo 15

Este artículo regula los efectos sobre la licencia del cambio de empresa o abandono del puesto de trabajo por parte del maquinista.

Artículos 16 a 19

Estos artículos regulan las tareas de las autoridades competentes en relación con la expedición de licencias y el régimen de delegación de las tareas correspondientes.

Artículo 20

En este artículo se fijan las disposiciones en materia de registro de datos durante todo el proceso de certificación de los maquinistas.

Artículos 21 a 24

Estos artículos especifican los procedimientos relativos a la formación, exámenes y evaluaciones independientes.

Artículo 25

Este artículo contiene las disposiciones aplicables a los demás agentes, presentes en la locomotora o el tren, que participan de forma directa o indirecta en la conducción, y cuyas cualificaciones profesionales, por tanto, influyen en la seguridad de la circulación.

Artículos 26 y 27

Estos artículos regulan el control que puede ejercer la autoridad competente, así como las sanciones penales que los Estados miembros pueden aplicar.

Artículo 28

Este artículo regula las excepciones. Las excepciones autorizadas son idénticas a las previstas en la directiva de seguridad ferroviaria.

Artículos 29 y 30

Se recogen aquí las disposiciones habituales sobre modificación de los anexos y comitología. Conviene señalar que el comité competente es el creado por las directivas de interoperabilidad, que a su vez es el mismo de la directiva de seguridad ferroviaria.

Artículo 31

Este artículo dispone que la Agencia vigilará la aplicación de la presente directiva y preparará el correspondiente informe. Este informe permitirá adoptar las medidas necesarias antes de aplicar la directiva a la totalidad de los maquinistas y otros agentes.

Artículos 32 y 33

Disposiciones normalizadas sobre la incorporación de la directiva al derecho nacional.

Artículo 34

En este artículo se propone una aplicación progresiva de la directiva: en primer lugar, la transposición y creación de registros nacionales, seguidamente la certificación de maquinistas destinados a servicios transfronterizos, y por último la certificación de otros maquinistas y agentes. Este artículo regula asimismo la situación de los maquinistas que ejercen su profesión o siguen un proceso de certificación con arreglo a una normativa vigente antes de la entrada en vigor de la directiva.

ANEXO I

Este anexo contiene el modelo comunitario de los distintos elementos de la certificación: licencia, certificado complementario armonizado y datos que figurarán en el registro.

ANEXO II

Este anexo especifica los cometidos del maquinista.

ANEXO III

Se establecen en este anexo los requisitos básicos para la designación de maquinistas: duración de la escolaridad, reconocimiento médico, pruebas de idiomas. También se especifican las verificaciones periódicas necesarias. Este anexo se inspira en gran medida en el acuerdo suscrito entre los interlocutores sociales el 27 de enero de 2004.

ANEXO IV

En este anexo se especifican los criterios a que deberán ajustarse el programa general de formación y los exámenes.

ANEXO V

Se definen aquí los objetivos relacionados con los conocimientos profesionales generales. Este anexo se inspira en gran medida en el acuerdo suscrito entre los interlocutores sociales el 27 de enero de 2004.

ANEXO VI

Se formulan en este anexo los objetivos relacionados con los conocimientos profesionales sobre el material rodante. Este anexo se inspira en gran medida en el acuerdo suscrito entre los interlocutores sociales el 27 de enero de 2004.

ANEXO VII

Se describen aquí los objetivos relacionados con los conocimientos profesionales sobre la infraestructura. Este anexo se inspira en gran medida en el acuerdo suscrito entre los interlocutores sociales el 27 de enero de 2004.

9. SUBSIDIARIEDAD

La directiva propuesta establece un marco reglamentario común sobre certificación del personal a bordo de trenes y locomotoras utilizados para el transporte de viajeros y mercancías. El nuevo texto legal permitirá alcanzar los siguientes objetivos: facilitar la interoperabilidad del personal de conducción a fin de incrementar el tráfico ferroviario internacional; mantener el nivel de seguridad, e incluso acrecentarlo, garantizando a tal fin el nivel de calidad de las prestaciones del personal de conducción, asegurando y verificando los niveles de competencia adaptados a las redes europeas utilizadas; contribuir a la eficacia de los métodos de gestión de los maquinistas en interoperabilidad por parte de las compañías ferroviarias; y reducir los riesgos de dumping social.

Dado que tales objetivos no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros, según demostró el estudio de la Comisión realizado en 2002 (capítulo 3) y pueden lograrse mejor a nivel comunitario, tal como pone de manifiesto la evaluación de efectos económicos (capítulo 7), la Comisión puede adoptar medidas de conformidad con el principio de subsidiariedad enunciado en el artículo 5 del Tratado. Con arreglo al principio de proporcionalidad que figura en ese mismo artículo, la directiva no excede de lo estrictamente necesario para alcanzar esos objetivos.

10. INCIDENCIA FINANCIERA

La presente propuesta no contiene ficha de financiación.

Se utilizará un comité existente (artículo 21 de la Directiva 96/48/CE) para los procedimientos decisorios previstos. El coste de posibles reuniones suplementarias se imputará a la línea presupuestaria de dicho comité.

Los costes que suponga para la Agencia la aplicación de la directiva serán sufragados por ella misma; tales costes se han tenido ya en cuenta parcialmente en la ficha de financiación que acompaña la propuesta de reglamento de creación de la Agencia, integrado en el segundo paquete ferroviario. Corresponderá al Director Ejecutivo, conforme a dicho reglamento, proponer eventuales incrementos presupuestarios en función de una evaluación de las necesidades reales.

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

sobre la certificación del personal conductor de locomotoras y trenes en la red ferroviaria de la Comunidad

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, su artículo 71,

Vista la propuesta de la Comisión¹⁷,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo¹⁸,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones¹⁹,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado²⁰,

Considerando lo siguiente:

- (1) De conformidad con la Directiva 2004/xxx/CE de ... del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la seguridad ferroviaria²¹, los administradores de infraestructuras y las empresas ferroviarias establecerán un sistema de gestión de la seguridad tal que el sistema ferroviario satisfaga al menos los objetivos comunes de seguridad y se ajuste a las normas de seguridad nacionales y a los requisitos de seguridad marcados por las especificaciones técnicas de interoperabilidad, y que se apliquen los elementos pertinentes de los métodos comunes de seguridad. Dicho sistema prevé, entre otras cosas, programas de formación del personal y mecanismos para que se mantengan las competencias del personal y éste desempeñe sus cometidos profesionales en consonancia.
- (2) La Directiva 2004/xxx/CE [sobre la seguridad ferroviaria] dispone que, para poder acceder a la infraestructura ferroviaria, la empresa ferroviaria deberá estar en posesión de un certificado de seguridad.
- (3) De conformidad con la Directiva 91/440/CEE del Consejo, de 29 de julio de 1991, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios²², a partir del 15 de marzo de 2003 las empresas ferroviarias titulares de una licencia tendrán derecho de acceso a la red transeuropea de transporte ferroviario de mercancías y, no más tarde de 2008, a toda la

¹⁷ DO C de, p..

¹⁸ DO C de, p..

¹⁹ DO C de, p..

²⁰ DO C de, p..

²¹ DO L [...] de [...], p. [...]

²² DO L237 de 24.8.1991. Directiva modificada en último lugar por el Acta de adhesión de 2003.

red para los servicios de transporte ferroviario internacional de mercancías. Además, el segundo paquete ferroviario²³ extenderá ese derecho de acceso al conjunto de la red a todo tipo de servicios de transporte de mercancías por ferrocarril. Esta progresiva ampliación de los derechos de acceso impulsará inevitablemente el crecimiento del transporte ferroviario transfronterizo. Como resultado, crecerá la demanda de maquinistas formados y certificados para la prestación de servicios a través de las fronteras.

- (4) Un estudio realizado en 2002 por la Comisión reveló la gran diversidad existente entre las legislaciones nacionales en cuanto a las condiciones de certificación del personal conductor. Para afrontar ese fenómeno, preservando al mismo tiempo el alto nivel de seguridad característico del sistema ferroviario comunitario, procede adoptar normas comunitarias para la certificación de maquinistas.
- (5) Dichas normas deben contribuir además a la realización de las políticas comunitarias de libre circulación de trabajadores, libertad de establecimiento y libre prestación de servicios en el contexto de la política común de transportes, evitando al mismo tiempo eventuales falseamientos de la competencia.
- (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 licencia básica, y a las empresas ferroviarias, la emisión de un certificado complementario armonizado.
- (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 licencia básica y el certificado complementario armonizado.
- (8) Tales requisitos deben hacer referencia al menos a la edad mínima necesaria para la conducción de trenes, la aptitud física y psicológica del candidato, su experiencia profesional y sus conocimientos de determinadas materias relacionadas con la conducción de trenes, así como de las infraestructuras que deberá recorrer.
- (9) La presente Directiva debe entenderse sin perjuicio de las disposiciones de la Directiva 95/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de octubre de 1995, relativa a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos²⁴, ni del Reglamento (CE) n° 45/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de diciembre de 2000, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales

²³ Comunicación de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo - «Hacia un espacio ferroviario europeo integrado» COM(2002)18

²⁴ DO L 281 de 23.11.1995, p. 31.

por las instituciones y los organismos comunitarios y a la libre circulación de estos datos²⁵.

- (10) Todos los datos contenidos en la licencia, el certificado complementario armonizado y los registros deben ser utilizados por las autoridades nacionales de seguridad para facilitar la evaluación de la certificación del personal regulada en los artículos 10 y 11 de la Directiva 2004/xxx/CE sobre la seguridad ferroviaria, y acelerar la concesión de los certificados de seguridad previstos en esos mismos artículos.
- (11) Las medidas necesarias para la ejecución de la presente Directiva deben aprobarse con arreglo a la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión²⁶.
- (12) Los Estados miembros deben establecer los controles y sanciones adecuados para las infracciones a las disposiciones nacionales de aplicación de la presente Directiva.
- (13) Para el buen funcionamiento del transporte ferroviario, es necesario que los maquinistas que ejerzan su profesión antes de entrar en vigor la presente Directiva puedan conservar sus derechos adquiridos durante un período transitorio.
- (14) Dado que la implantación de un marco reglamentario común para la certificación del personal a bordo de locomotoras y trenes que presten servicio de transporte de viajeros y mercancías no puede ser realizada por los Estados miembros, la Comunidad puede tomar medidas, de conformidad con el principio de subsidiariedad enunciado en el artículo 5 del Tratado. Con arreglo al principio de proporcionalidad que figura en ese mismo artículo, la presente Directiva no excede de lo estrictamente necesario para alcanzar esos objetivos.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

²⁵ DO L 8 de 12.01.2001, p. 1.

²⁶ DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

Capítulo I

Objeto, ámbito de aplicación y definiciones

Artículo 1

Objeto

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.

El empleo de personal a bordo certificado de conformidad con la presente Directiva no dispensa a las empresas ferroviarias y administradores de infraestructuras de la obligación de aplicar un sistema de vigilancia y control interno de la competencia y el comportamiento de dicho personal con arreglo al artículo 9 y el Anexo III de la Directiva 2004/xxx/CE sobre la seguridad ferroviaria. El certificado no exime a la empresa ferroviaria ni al administrador de infraestructuras de su responsabilidad en relación con la seguridad y, en particular, con la formación de su personal.

Artículo 2

Definiciones

A efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

- a) «autoridad competente», aquélla a quien el Estado miembro encomiende la expedición de la licencia de maquinista tras comprobar que el candidato cumple los requisitos establecidos. Dicha autoridad se identifica con la autoridad nacional de seguridad del artículo 16 de la Directiva 2004/xxx/CE [sobre la seguridad ferroviaria];
- 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;
- 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;
- d) «administrador de infraestructuras», toda entidad o empresa encargada del establecimiento y mantenimiento de infraestructuras ferroviarias, o de parte de las mismas, con arreglo a la definición del artículo 3 de la Directiva 91/440/CEE;

- e) «empresa ferroviaria», toda empresa privada o pública cuya actividad consista en prestar servicios de transporte de mercancías y/o viajeros por ferrocarril, debiendo ser dicha empresa quien aporte la tracción; esta definición abarca asimismo a las empresas que sólo proporcionan la tracción.
- f) «especificaciones técnicas de interoperabilidad» o «ETI», las adoptadas en el marco de las Directivas 96/48/CE²⁷ del Consejo y 2001/16/CE²⁸ del Parlamento Europeo y del Consejo, cuyas disposiciones deben observarse para garantizar la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo;
- g) «Agencia», la Agencia Ferroviaria Europea, creada en virtud del Reglamento [(CE) n° .../2004 [del Parlamento Europeo y del Consejo] ²⁹;
- h) «certificado de seguridad», el expedido a una empresa ferroviaria por la autoridad nacional de seguridad conforme al artículo 10 de la Directiva 2004/xxx/CE [sobre la seguridad ferroviaria];
- i) «autorización de seguridad», el certificado expedido a un administrador de infraestructuras por la autoridad de seguridad conforme al artículo 11 de la Directiva 2004/xxx/CE sobre la seguridad ferroviaria.

Artículo 3
Ámbito de aplicación

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.

Capítulo II **Certificación de maquinistas**

Artículo 4
Modelo comunitario de certificación

1. Todo maquinista poseerá la aptitud y cualificaciones necesarias para conducir trenes, siendo titular de la siguiente documentación:
 - a) Una licencia que lo identifique, donde figuren asimismo la autoridad emisora y su período de validez. Dicha licencia será expedida, tras la correspondiente solicitud, al maquinista que reúna las condiciones mínimas establecidas en cuanto a aptitud médica y psicológica, escolaridad básica y competencias profesionales generales, y pertenecerá a dicha persona. La licencia se ajustará a lo prescrito en el Anexo I.

²⁷ DO L [...] de [...]

²⁷ DO L 235 de 17.9, p. [...].

²⁸ DO L 235 de 17.9.1996, p. 6.

²⁹ DO L [...] de [...]

- b) Un certificado armonizado que acredite que su titular ha recibido la oportuna formación complementaria en el marco del sistema de gestión de la seguridad de la empresa ferroviaria, o del administrador de infraestructuras si el maquinista estuviese empleado por este último, en el que se consignarán las infraestructuras por las que el titular está autorizado a conducir y el material rodante que tiene permitido utilizar. El certificado armonizado se ajustará a lo prescrito en Anexo I.
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.
 3. Por lo que respecta a la licencia contemplada en la letra a) del apartado 1, seguirá aplicándose al reconocimiento de las cualificaciones profesionales de los maquinistas nacionales de un Estado miembro que hayan obtenido su título de formación en un tercer país el sistema general establecido por la Directiva 92/51 del Consejo. Los maquinistas cuyas cualificaciones profesionales sean reconocidas sobre esa base deberán obtener su certificación de conformidad con la presente Directiva.

Artículo 5
Entidades emisoras

1. La licencia a que hace referencia la letra a) del apartado 1 del artículo 4 será expedida por la autoridad competente citada en la letra a) del artículo 2. La autoridad competente podrá delegar dicha tarea exclusivamente en las condiciones fijadas en el artículo 17.
2. El certificado armonizado a que hace referencia la letra b) del apartado 1 del artículo 4 será expedido por la empresa ferroviaria que emplee al maquinista o, si procede, el administrador de infraestructuras.

Artículo 6
Reconocimiento mutuo

1. El maquinista que disponga de una licencia y certificado complementario armonizado expedidos de conformidad con la presente Directiva podrá conducir trenes siempre que la empresa ferroviaria o administrador de infraestructuras responsable del correspondiente transporte estén en posesión del preceptivo certificado de seguridad o autorización de seguridad, y únicamente en la red que figure tanto en el certificado complementario armonizado como, según el caso, en el certificado de seguridad o la autorización de seguridad.
2. Las licencias expedidas de conformidad con la presente Directiva serán objeto de reconocimiento mutuo por parte de los Estados miembros.

Capítulo III

Condiciones y procedimiento para la obtención de la licencia y el certificado complementario armonizado

Artículo 7 *Requisitos mínimos*

Para obtener la licencia, el solicitante deberá satisfacer los requisitos mínimos prescritos en los artículos 8 y 9 y en los apartados 1 y 2 del artículo 11.

Para obtener el certificado complementario armonizado, el solicitante deberá estar en posesión de una licencia y satisfacer los requisitos mínimos establecidos en el artículo 10 y los apartados 1, 3 y 4 de artículo 11.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 6, un Estado miembro podrá ser más exigente en lo que respecta a la expedición de licencias para su propio territorio.

Artículo 8 *Edad mínima*

El solicitante deberá tener una edad mínima de 20 años. No obstante, se podrán expedir licencias a titulares de 18 años de edad, aunque en este caso la validez de las mismas quedará circunscrita al territorio del Estado miembro emisor.

Artículo 9 *Formación y aptitudes básicas*

1. El solicitante deberá tener una formación básica equivalente al nivel 3 de la Decisión 85/368/CEE del Consejo³⁰ y reunir los requisitos establecidos en el Anexo III.
2. El solicitante deberá demostrar su aptitud física y mental superando un reconocimiento médico que realizará un médico acreditado por la autoridad competente. Dicho reconocimiento abarcará al menos los criterios indicados en los puntos 2.1 y 4 del Anexo III.
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.
4. Se deberá cumplir el criterio sobre los conocimientos lingüísticos básicos del punto 5 del Anexo III, sometiéndose dicho cumplimiento a comprobación cada vez que un maquinista deba recorrer nuevas infraestructuras que impliquen nuevos requisitos en materia de conocimiento de idiomas.

³⁰ DO L 199 de 31.7.1985, p. 56.

Artículo 10
Experiencia profesional

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.

Artículo 11
Cualificaciones profesionales

1. El solicitante deberá haber cursado un programa de formación completo con arreglo al punto 1 del anexo IV, integrado por una parte relativa a la licencia y otra relativa al certificado complementario armonizado. El método de formación se ajustará a los criterios enunciados en los puntos 2 y 3 del Anexo IV.
2. El solicitante deberá superar un examen de sus conocimientos profesionales generales; dicho examen deberá abarcar al menos las materias generales indicadas en el Anexo V.
3. El solicitante deberá superar un examen de sus conocimientos profesionales sobre el material rodante para el que pida el certificado complementario armonizado; dicho examen deberá abarcar al menos las materias generales indicadas en el Anexo VI.
4. El solicitante deberá superar un examen de sus conocimientos profesionales sobre las infraestructuras para las que pida el certificado complementario armonizado. Dicho examen deberá abarcar al menos las materias generales indicadas en el Anexo VII. Ese examen comprenderá también, si procede, los conocimientos lingüísticos conforme al apartado 4 del artículo 9.

Artículo 12
Solicitud de licencia

1. La autoridad competente publicará el procedimiento que deberá seguirse para la obtención de una licencia, incluidos los impresos necesarios.
2. Toda solicitud de licencia deberá ser dirigida a la autoridad competente por el empleador del maquinista que la pide, o bien por este último.
3. Las solicitudes dirigidas a la autoridad competente podrán referirse a:
 - a) la concesión de una nueva licencia, cuando se trate de un maquinista que acabe de adquirir tal condición u otra persona que ejerciera su profesión con anterioridad a la entrada en vigor de la presente Directiva, o de una solicitud de duplicado;
 - b) una actualización, cuando se trate de modificar uno o varios datos consignados en una licencia.

Artículo 13
Concesión de la licencia

La autoridad competente expedirá la licencia transcurrido un plazo máximo de tres semanas tras la recepción de todos los documentos necesarios.

La licencia estará redactada en la lengua o lenguas oficiales del Estado miembro emisor. La licencia deberá renovarse cada cinco años.

La licencia quedará en propiedad del maquinista y se expedirá en un solo ejemplar. Queda prohibida toda reproducción de la licencia, excepto si la efectúa la autoridad competente para atender una solicitud de duplicado.

Artículo 14
Verificaciones periódicas

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 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.

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.

Artículo 15
Cesación de empleo

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

La licencia conservará su validez sin perjuicio del artículo 14.

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

Artículo 16
Modificaciones y retiradas

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.
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 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.
3. Los Estados miembros adoptarán todas las disposiciones necesarias para evitar los riesgos de falsificación de certificados y manipulación no autorizada del registro mencionado en el artículo 20. El empleador controlará en todo momento que siguen siendo válidas la licencia y el certificado complementario de sus maquinistas.

Capítulo V

Tareas y decisiones de la autoridad competente

Artículo 17
Tareas de la autoridad competente

1. La autoridad competente desempeñará sus tareas de forma transparente y no discriminatoria.

La autoridad competente responderá rápidamente a las solicitudes de información y, en su caso, comunicará sin demora sus peticiones de información complementaria durante el proceso de elaboración de las licencias.

2. La autoridad competente podrá delegar o subcontratar a terceros las tareas previstas en el apartado 4 a condición de que el mandatario pueda llevarlas a cabo sin conflicto de intereses.

Las tareas se delegarán de manera transparente y no discriminatoria.

3. Cuando la autoridad competente delegue o subcontrate tareas a una empresa ferroviaria, se deberá dar al menos una de las dos condiciones siguientes:

a) la empresa ferroviaria sólo expide licencias a sus propios conductores.

b) la empresa ferroviaria no goza de exclusividad en el territorio sobre ninguna de las tareas delegadas o subcontratadas.

4. Podrán delegarse las tareas mencionadas en las letras a) a e) siguientes si se cumplen las condiciones indicadas a continuación de las mismas:
 - a) Verificación de aptitudes físicas y mentales: debe ser efectuada por médicos o servicios médicos acreditados por la autoridad competente.
 - b) Verificación de aptitudes psicológicas: debe ser efectuada por psicólogos o centros de psicología laboral acreditados por la autoridad competente.
 - c) Verificación de competencias profesionales generales: debe ser efectuada por centros o examinadores acreditados por la autoridad competente.
 - d) Concesión de nuevas licencias y actualización de las mismas: se podrá delegar a terceros acreditados por la autoridad competente.
 - e) Tareas relacionadas con el mantenimiento del registro mencionado en el artículo 20: se podrán delegar a terceros designados por la autoridad competente.
5. Cuando la autoridad competente delegue o subcontrate sus tareas, los mandatarios o subcontratistas deberán observar, en el ejercicio de las mismas, las obligaciones que la presente Directiva impone a las autoridades competentes.
6. Cuando la autoridad competente delegue o subcontrate sus tareas, aplicará un sistema de control de la ejecución de las mismas que le permita asegurarse de que se satisfacen las condiciones establecidas en los apartados 2 y 3.
7. La verificación de las competencias profesionales relacionadas con el material rodante y las infraestructuras será efectuada por la empresa ferroviaria.

Artículo 18 Acreditación

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.

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

Artículo 19 Decisiones de la autoridad competente

1. La autoridad competente motivará sus decisiones.
2. La autoridad competente establecerá un procedimiento de recurso administrativo que permita al empleador y al maquinista pedir que se revise toda decisión relativa a las solicitudes previstas en el artículo 12 o las retiradas previstas en el apartado 2 del artículo 16.

3. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para que las decisiones adoptadas por la autoridad competente se sometan a control judicial.

Artículo 20
Intercambio de datos y registros

1. Las autoridades competentes se atenderán a las siguientes disposiciones:
 - a) Llevarán un registro de todas las licencias expedidas, caducadas, modificadas, suspendidas, anuladas o declaradas extraviadas o destruidas. Dicho registro contendrá los datos de cada licencia, localizables mediante el número nacional atribuido a cada maquinista. El registro deberá ser actualizado periódicamente.
 - b) Facilitarán información sobre la situación de dichas licencias a las autoridades competentes de los demás Estados miembros, la Agencia o todo empleador de maquinistas que desee conocer o comprobar determinados datos en un procedimiento de contratación.
2. Las empresas ferroviarias se atenderán a las siguientes disposiciones:
 - a) Llevarán un registro de todos los certificados complementarios armonizados expedidos, caducados, modificados, suspendidos, anulados o declarados extraviados o destruidos. Dicho registro contendrá los datos de cada certificado, así como los relativos a las verificaciones periódicas previstas en el artículo 14. El registro deberá ser actualizado periódicamente.
 - b) Cooperarán con la autoridad competente del Estado en que estén domiciliadas para interconectar su registro con el de la autoridad competente, a fin de proporcionar a esta última acceso instantáneo a los datos necesarios.
 - c) Facilitarán información sobre la situación de los certificados a las autoridades competentes de los demás Estados miembros.
3. Las autoridades competentes colaborarán con la Agencia para garantizar la interoperabilidad entre los registros. A tal fin la Comisión aprobará, según el procedimiento prescrito en el apartado 2 del artículo 30, y sobre la base de una propuesta elaborada por la Agencia, los parámetros fundamentales de los registros, tales como los datos que deben consignarse, formato y protocolo de intercambio.
4. Las autoridades competentes se asegurarán de que los registros establecidos en virtud del apartado 1 y los modos de utilización de los mismos se atienen a lo preceptuado en la Directiva 95/46/CE.
5. La Agencia se asegurará de que el sistema introducido en virtud de las letras a) y b) del apartado 2, cumple el Reglamento (CE) n° 45/2001.

Capítulo VII

Formación de maquinistas

Artículo 21 Formación

1. El procedimiento para la obtención de una licencia establecido en el apartado 1 del artículo 12 incluirá el programa de formación necesario para el cumplimiento de los requisitos en materia de cualificaciones profesionales del artículo 11.

Los objetivos de dicha formación se definen en el anexo V. Dichos objetivos podrán completarse mediante:

- a) las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad pertinentes;
 - b) los criterios propuestos por la Agencia en virtud del artículo 17 del Reglamento (CE) n° .../2004 y aprobados por la Comisión de conformidad con el procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 30.
2. El procedimiento para la obtención del certificado armonizado será competencia de la empresa ferroviaria. Los objetivos del programa de formación se enuncian en el artículo 11 y, en particular, en los anexos VI y VII.
 3. Con arreglo al artículo [13] de la Directiva 2004/xxx/CE [sobre la seguridad ferroviaria], los Estados miembros velarán porque los maquinistas dispongan de un acceso equitativo y no discriminatorio a la formación necesaria para reunir las condiciones de obtención de la licencia y el certificado complementario armonizado.

Artículo 22 Exámenes

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.

La designación de examinadores y el establecimiento de exámenes se realizarán en función de criterios comunitarios propuestos por la Agencia y adoptados por la Comisión con arreglo al procedimiento fijado por el apartado 2 del artículo 30. En ausencia de dichos criterios comunitarios, las autoridades competentes definirán criterios nacionales.

Capítulo VIII

Evaluación

Artículo 23 *Normas de calidad*

Las autoridades competentes se asegurarán de que todas las tareas de formación, evaluación de competencias y actualización de licencias y certificados complementarios son objeto de control permanente en el marco de un sistema de normas de calidad, a fin de garantizar la realización de los objetivos formulados por la presente Directiva en relación con los requisitos básicos y cualificaciones profesionales.

Artículo 24 *Evaluación independiente*

1. En todos los Estados miembros se efectuará, a intervalos no superiores a cinco años, una evaluación independiente de los procesos de adquisición y evaluación de conocimientos, comprensión, aptitudes y competencia, así como del sistema de concesión de licencias y certificados complementarios armonizados. Dicha evaluación será realizada por personas cualificadas, las cuales no podrán estar dedicadas a las actividades en cuestión.
2. Los resultados de dicha evaluación independiente irán acompañados de documentos justificativos, y se comunicarán a la autoridad competente interesada. En su caso, los Estados miembros adoptarán las medidas oportunas para remediar las deficiencias reveladas.

Capítulo IX

Certificación de otros agentes

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) nº 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.

Capítulo X

Controles y sanciones

Artículo 26 *Controles del Estado*

1. La autoridad competente podrá verificar en todo momento, a bordo de los trenes que circulen por el territorio sometido a su jurisdicción, que el personal conductor está provisto de los documentos expedidos de conformidad con la presente Directiva.
2. No obstante la verificación citada en el apartado 1, se podrá exigir a los maquinistas que demuestren su competencia en caso de falta cometida en el lugar de trabajo. Esa demostración podrá consistir, en particular, en una comprobación del cumplimiento de los requisitos formulados en los apartados 3 y 4 del artículo 11.
3. La autoridad competente podrá efectuar investigaciones administrativas sobre el cumplimiento de las disposiciones de la presente Directiva por parte de los maquinistas, empresas ferroviarias, administradores de infraestructuras, evaluadores y centros de formación que desarrollen sus actividades en el territorio bajo su jurisdicción.
4. Si una autoridad competente considera que la licencia expedida por una autoridad competente de otro Estado miembro incumple los criterios pertinentes, podrá dirigirse a ella para solicitar la realización de un control complementario, o bien la retirada de la licencia en cuestión. La autoridad expedidora de la licencia se comprometerá a examinar tal solicitud en el plazo de tres semanas y a comunicar su decisión a la autoridad solicitante.
5. Si una autoridad competente considera que un certificado complementario incumple los criterios pertinentes, podrá dirigirse a la empresa ferroviaria para solicitar un control complementario, o bien la retirada del certificado en cuestión.
6. Si un Estado miembro considera que una decisión adoptada por una autoridad competente de otro Estados miembro al amparo del apartado 4 incumple los criterios pertinentes, someterá el asunto a la Comisión, la cual emitirá un dictamen en el plazo de tres meses. De ser necesario, se propondrán medidas correctoras al Estado miembro interesado. En caso de desacuerdo o litigio se someterá la cuestión al comité del apartado 1 del artículo 30, y la Comisión adoptará las medidas necesarias con arreglo al procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 30.

Artículo 27
Sanciones

Los Estados miembros determinarán el régimen de sanciones aplicable a las infracciones de las disposiciones nacionales adoptadas en aplicación de la presente Directiva, y adoptarán todas las medidas necesarias para asegurar su aplicación. Estas sanciones deberán ser efectivas, proporcionadas y disuasorias. Los Estados miembros notificarán esas disposiciones a la Comisión a más tardar en la fecha mencionada en el artículo 33, así como, a la mayor brevedad, toda ulterior modificación de las mismas.

Capítulo XI

Disposiciones finales

Artículo 28

Excepciones

Los Estados miembros podrán excluir del ámbito de la presente Directiva:

- a) los metros, tranvías y otros sistemas ferroviarios urbanos;
- b) las redes separadas funcionalmente del resto del sistema ferroviario y que se destinen con carácter exclusivo a la explotación de servicios de viajeros locales, urbanos o suburbanos, así como las empresas ferroviarias que exploten exclusivamente ese tipo de redes;
- c) la infraestructura ferroviaria de propiedad privada utilizada exclusivamente por su propietario para sus propias operaciones de transporte de mercancías.

Artículo 29
Modificaciones de los anexos

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

Artículo 30
Comité

1. La Comisión estará asistida por el Comité establecido por el artículo 21 de la Directiva 96/48/CEE.
2. Cuando se haga referencia al presente apartado, se aplicarán los artículos 5 y 7 de la Decisión 1999/468/CE, sin perjuicio de lo dispuesto en su artículo 8.

El plazo previsto en el apartado 6 del artículo 5 de la Decisión 1999/468/CE queda fijado en tres meses.

3. El Comité aprobará su reglamento interno.

Artículo 31 *Informe*

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 Comisión tomará las medidas pertinentes atendiendo a esas recomendaciones; en su caso, propondrá modificaciones de la presente Directiva.

Artículo 32 *Cooperación*

Los Estados miembros se prestarán asistencia mutua en la aplicación de la presente Directiva.

Artículo 33 *Transposición*

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. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones, así como una tabla de correspondencias entre las mismas y la presente Directiva.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, éstas harán referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de dicha referencia.

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las disposiciones básicas de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva. Ésta, a su vez, informará rápidamente a los demás Estados miembros.

Artículo 34 *Aplicación progresiva*

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

³¹ Veinticuatro meses después de la fecha de entrada en vigor.

- 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.
2. Se define un período transitorio que comenzará en la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva y finalizará dos años después de la decisión relativa a los parámetros fundamentales de los registros prevista en el artículo 20. Durante dicho período transitorio, los Estados miembros podrán certificar a maquinistas con arreglo a las disposiciones que se aplicasen con anterioridad a la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva, a condición de que, antes de dicha fecha, éstos ejerciesen ya su profesión o hubiesen iniciado un programa de enseñanza o cursos de formación aprobados.
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.
4. Todo maquinista debidamente certificado conforme a disposiciones aplicadas con anterioridad a la entrada en vigor de la presente Directiva podrá seguir ejerciendo su actividad profesional hasta 2010 en servicios transfronterizos, y hasta 2015 en los demás. Los correspondientes certificados no gozarán de derecho de reconocimiento mutuo en virtud de la presente Directiva, sin perjuicio del sistema general de reconocimiento mutuo aplicado en cumplimiento de la Directiva 92/51, que seguirá aplicándose hasta la conclusión del período transitorio.
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.

Artículo 35

La presente Directiva entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Artículo 36

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

Por el Consejo
El Presidente

ANEXO I

MODELO COMUNITARIO DE LICENCIA Y CERTIFICADO COMPLEMENTARIO

1. CARACTERÍSTICAS DE LA LICENCIA

Las características físicas de la licencia de maquinista se atenderán a las normas ISO 7810 e ISO 7816-1.

Los métodos de verificación de las características del permiso de conducción que permitan garantizar su conformidad con las normas internacionales se ajustarán a la norma ISO 10373.

2. CONTENIDO DE LA LICENCIA

La cara anterior de la licencia contendrá los siguientes elementos:

- a) La mención «licencia de maquinista» impresa en caracteres gruesos en la lengua o lenguas del Estado miembro emisor.
- b) El nombre del Estado miembro que expide la licencia (facultativo).
- c) El signo distintivo del Estado miembro expedidor de la licencia según el código ISO 3166, impreso en negativo en rectángulo azul y rodeado de doce estrellas amarillas.
- d) Los datos específicos del documento expedido, numerados del siguiente modo:
 1. Apellidos del titular.
 2. Nombre del titular.
 3. Fecha y lugar de nacimiento del titular.
 - 4 a. Fecha de expedición de la licencia.
 - 4 b. Fecha de expiración de la validez administrativa de la licencia.
 - 4 c. Designación de la autoridad expedidora de la licencia.
 5. Número del documento que da acceso a los datos del registro nacional.
 6. Fotografía del titular.
 7. Firma del titular.
 8. Residencia, domicilio o dirección postal (facultativo).
- e) La mención «Modelo de las Comunidades Europeas» en la lengua o lenguas del Estado miembro que expida el permiso y la mención «Licencia de

conducción de trenes» en las demás lenguas de la Comunidad, impresas en amarillo para constituir el fondo del permiso.

- f) colores de referencia:
- azul: Pantone Reflex Blue,
 - amarillo: Pantone Yellow.

3. CERTIFICADO COMPLEMENTARIO ARMONIZADO

El certificado complementario armonizado contendrá los siguientes elementos:

9. Nombre y dirección de las empresas ferroviarias por cuenta de las cuales el maquinista está autorizado a conducir.
10. Categorías en que el titular tiene derecho a conducir.
11. Tipo de material rodante que el titular está autorizado a conducir.
12. Infraestructuras por las que el titular está autorizado a conducir;
13. Eventuales menciones adicionales o restrictivas.

4. DATOS QUE FIGURARÁN EN LOS REGISTROS NACIONALES

a) Datos relativos a la licencia

14. Datos sobre el control de los requisitos establecidos en el artículo 8.
15. Datos sobre el control de los requisitos establecidos en el artículo 9.
16. Datos sobre el control de los requisitos establecidos en el artículo 10.
17. Datos sobre el control de los requisitos establecidos en los apartados 1 a 2 del artículo 11.
18. Datos sobre las verificaciones periódicas—artículo 14.

b) Datos relativos al certificado complementario armonizado

19. Datos relativos a la empresa ferroviaria (material rodante autorizado— apartado 3 del artículo 11, servicios autorizados, formación relacionada con el sistema de gestión de la seguridad)
20. Datos sobre el control de los requisitos establecidos en el apartado 4 del artículo 11: infraestructuras autorizadas (hace referencia al registro de

infraestructuras previsto en el artículo 24 de las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE).

21. Datos relativos a las verificaciones periódicas– artículo 14

ANEXO II

Cometidos del maquinista

1. Realizar las comprobaciones obligatorias antes de la salida, en especial en relación con la capacidad de carga y tracción del vehículo.
2. Participar en la comprobación de la eficacia de los dispositivos de frenado.
3. Conducir locomotoras de manera competente y segura respetando las señales y las velocidades permitidas y teniendo en cuenta los horarios previstos.
4. Accionar y controlar el dispositivo de control de vigilancia automática y el dispositivo de mandos de marcha, así como observar y manipular los instrumentos a bordo.
5. Detectar y localizar rápidamente las perturbaciones técnicas y de explotación, así como las incidencias inusuales del viaje y, si procede, examinar los vagones para detectar averías y fallos, ocuparse de la protección del tren y recabar ayuda exterior.
6. Solventar perturbaciones menores y tomar medidas con vistas a la resolución de otras más graves acaecidas en los vehículos.
7. Inmovilizar el tren y estacionarlo con total seguridad.
8. Rendir cuentas del ejercicio de su función por medios orales o escritos o mediante un sistema informatizado, en especial en caso de acontecimientos inusuales, elaborando informes precisos.

ANEXO III REQUISITOS BÁSICOS

1. CUALIFICACIÓN

- Al menos 9 años de escolaridad a nivel secundario, seguidos de 2 a 3 años de enseñanza postsecundaria en profesiones técnicas o aprendizaje o en profesiones comerciales.
- Otra posibilidad: al menos 12 años de escolaridad.

2. CONTENIDOS MÍNIMOS DEL EXAMEN PREVIO A LA DESIGNACIÓN

2.1. Reconocimientos médicos

- Reconocimiento médico general
- Examen de funciones sensoriales (visión, audición, percepción de colores)
- Análisis de sangre y orina para la detección de diabetes mellitus y otras condiciones indicadas por el examen clínico
- ECG en reposo
- Detección de drogas prohibidas

2.2. Exámenes psicológicos

El objetivo de los exámenes psicológicos es ayudar a la empresa ferroviaria en la designación y gestión del personal, garantizando que éste posee las aptitudes cognitivas, psicomotoras, comportamentales y de personalidad necesarias para ejecutar sus tareas sin riesgo.

En la determinación del contenido del examen, el psicólogo deberá tener en cuenta, como mínimo, los siguientes criterios, adecuados a las exigencias de cada función de seguridad:

- Cognitivos: atención y concentración; memoria; capacidad de percepción; razonamiento; comunicación.
- Psicomotores: rapidez de reacción, coordinación gestual.
- Comportamentales y de personalidad: autocontrol emocional, fiabilidad comportamental, autonomía, consciencia.

Si el psicólogo omite uno de dichos criterios deberá justificar y documentar debidamente su decisión.

3. EXÁMENES PERIÓDICOS TRAS LA DESIGNACIÓN

Al margen de la periodicidad establecida en el apartado 1 del artículo 14, el médico laboral prescribirá exámenes más frecuentes si así lo exige el estado de salud del miembro del personal.

3.1. Contenido mínimo del reconocimiento médico posterior a la designación

Si el agente supera el reconocimiento efectuado antes de la designación, los reconocimientos periódicos especializados deberán incluir como mínimo:

- Reconocimiento médico general.
- Examen de funciones sensoriales (visión, audición, percepción de colores).
- Análisis de sangre y orina para la detección de diabetes mellitus y otras condiciones indicadas por el examen clínico.
- Detección de drogas prohibidas.

Además, se realizará un ECG en reposo a los maquinistas mayores de 40 años.

3.2. Validación de la aptitud física

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.

En ningún momento de su servicio deberá encontrarse el maquinista bajo la influencia de sustancias que puedan afectar a su concentración, nivel de alerta o comportamiento.

4. REQUISITOS MÉDICOS

4.1. Requisitos generales

El personal no deberá padecer enfermedad ni recibir tratamiento médico que puedan provocar los siguientes efectos:

- Pérdida repentina de conciencia.
- Disminución de la atención o concentración.
- Incapacidad repentina.
- Pérdida de equilibrio o coordinación.
- Limitación significativa de la movilidad.

4.2. Visión

El personal cumplirá los siguientes requisitos en relación con su capacidad visual:

- Agudeza visual lejana, con o sin corrección: 0,8; mínimo 0,3 para el ojo de menor visión.
- Lentillas correctoras máximas: hipermetropía +5, miopía -8. Se autorizarán excepciones en casos especiales y tras dictamen de un oftalmólogo. La decisión última corresponderá al médico laboral.
- Visión próxima e intermedia: suficiente, con o sin corrección.
- Se autorizan las lentes de contacto.
- Visión de colores normal: utilización de una prueba reconocida, como la de Ishihara, complementada con otra prueba reconocida, en caso necesario.
- Campo de visión: completo
- Visión por los dos ojos: efectiva.
- Visión binocular: efectiva.
- Sensibilidad al contraste: buena.
- Ausencia de enfermedades degenerativas del ojo.
- Sólo se permitirán implantes oculares, queratomías y queratectomías a condición de que sean objeto de reconocimiento a intervalos anuales o según la periodicidad decidida por el médico laboral.

4.3. Audición

Audición suficiente, confirmada por un audiograma, esto es:

- audición suficiente para mantener una conversación telefónica y ser capaz de oír tonalidades de alerta y mensajes de radio.

Los siguientes valores, recogidos a título informativo, deberán ser considerados como referencia:

- La pérdida auditiva no deberá ser superior a 40 dB a 500 y 1 000 Hz.
- La pérdida auditiva no deberá ser superior a 45 dB a 2 000 Hz para el oído de peor conducción aérea.

4.4. Embarazo

El embarazo deberá ser considerado causa provisional de exclusión del maquinista en casos de mala tolerancia o patología. El médico laboral (como se ha definido anteriormente) deberá asegurarse de que se aplican las disposiciones legales de protección de las agentes embarazadas.

4.5. Criterios de salud especiales para los maquinistas

4.5.1. Visión

- agudeza visual a distancia, con o sin corrección: 1,2; al menos 0,5 para el ojo de menor visión.
- Capacidad de resistencia al deslumbramiento.
- No están autorizadas las lentes de contacto de color ni las lentillas fotocromáticas. Se autorizan las lentillas con filtro UV.

4.5.2. Requisitos relativos a la audición y la conversación

- Ninguna anomalía del sistema vestibular.
- Ningún problema crónico de lenguaje (dada la necesidad de intercambiar mensajes en voz alta y clara).
- No está autorizado el uso de dispositivos acústicos.

4.5.3. Antropometría

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.

5. PRUEBA LINGÜÍSTICA

El personal encargado del control de la circulación ferroviaria deberá poder aplicar los mensajes y la metodología de comunicación prescritos en las ETI «Explotación».

Los maquinistas y el resto del personal de las empresas ferroviarias que deban comunicarse con el administrador de infraestructuras sobre cuestiones críticas en relación con la seguridad deberán poseer la necesaria competencia lingüística en el idioma indicado por éste. Dicha competencia lingüística deberá permitirles comunicarse de manera activa y eficaz en situaciones tanto rutinarias como degradadas y de emergencia.

ANEXO IV

CUALIFICACIONES PROFESIONALES

Programa general y método de formación

1. INTRODUCCIÓN

El contenido y organización de los cursos de formación comprenderán:

- Una introducción sobre la empresa ferroviaria y el puesto, en especial en las áreas de primeros auxilios y seguridad e higiene en el trabajo.
- Normas de explotación y reglamentación en materia de seguridad del tráfico.
- Ingeniería (infraestructuras ferroviarias y material rodante), con especial hincapié en la señalización, sistemas de frenado y control de trenes, preparación de trenes, y localización y reparación de averías. Toma de decisiones en relación con la capacidad de la locomotora para el servicio.
- Comunicación: formación en el uso de altavoces para el servicio a los clientes.
- Adquisición de competencias de conducción: en compañía de un conductor experimentado, conducción bajo vigilancia, uso de simulador, conducción en solitario.
- Adquisición de conocimientos sobre itinerarios y condiciones locales; esta formación podrá realizarse tras la obtención de la cualificación, cuando el maquinista sea destinado a una determinada zona de servicio.
- Incidentes y situaciones anómalas: aprender a afrontarlos en situaciones tensas o comprometidas.
- Lucha contra incendios.

Las competencias necesarias se dividen en tres categorías:

- Las competencias «generales» figuran en el Anexo V.
- Las relacionadas con el material rodante se recogen en el Anexo VI.
- Las relacionadas con las infraestructuras se exponen en el Anexo VII.

2. MÉTODO DE FORMACIÓN

Es necesario un correcto equilibrio entre la formación teórica (aula y demostraciones) y práctica (experiencia de trabajo, conducción con y sin supervisión).

Se acepta la formación asistida por ordenador para el aprendizaje individual de las normas de explotación, situaciones de señalización, etc. Sin embargo se deberán utilizar simuladores de última generación.

La utilización de simuladores puede ser provechosa para la formación de los maquinistas; en particular, permiten reducir el tiempo de conducción en la infraestructura, adiestrarse para situaciones anómalas y completar la formación para la conducción de nuevos tipos de locomotoras.

Por lo que se respecta a la adquisición de conocimientos sobre un itinerario, hay que privilegiar el sistema en que el candidato va acompañado por otro maquinista durante un determinado número de trayectos diurnos y nocturnos a lo largo de dicho itinerario. Como complemento de la formación se pueden utilizar grabaciones de los itinerarios realizadas desde la cabina del maquinista.

3. EXÁMENES

Se fijarán exámenes teóricos y prácticos al término del curso de formación.

La evaluación de la aptitud para la conducción se efectuará mediante pruebas de conducción en la red. Se podrán utilizar simuladores, con carácter complementario, para comprobar la aplicación de las normas de explotación y el comportamiento del conductor en situaciones particularmente difíciles.

ANEXO V

EXAMEN DE LOS CONOCIMIENTOS PROFESIONALES GENERALES

Materias generales

La formación general aspira a los siguientes objetivos:

- Adquisición de conocimientos y práctica de técnicas ferroviarias, incluida la reglamentación en materia de seguridad y explotación.
- Adquisición de conocimientos y práctica sobre los riesgos relacionados con la explotación ferroviaria y los medios para controlarlos.
- Adquisición de conocimientos y práctica sobre uno o varios modos de explotación.
- Adquisición de conocimientos y práctica sobre uno o varios tipos de material rodante.

En particular, el maquinista debe poder:

- apreciar las condiciones concretas del ejercicio del oficio de maquinista, su interés y sus exigencias tanto en el plano profesional con personal (jornadas de trabajo dilatadas, ausencia del domicilio, etc.);
- aplicar las reglas de seguridad del personal;
- identificar las máquinas motrices;
- conocer y aplicar con precisión un método de trabajo;
- identificar los distintos documentos de referencia y aplicación (Manual de procedimientos y Libro de itinerarios, tal como se definen en la ETI «Explotación», Manual de conducción, Guía de reparación de averías, etc.);
- adoptar una higiene de vida compatible con una profesión relacionada con la seguridad de las personas;
- conocer la existencia de procedimientos aplicables en caso de accidente con víctimas;
- distinguir los riesgos relacionados con la explotación ferroviaria en general;
- conocer la existencia de los diversos principios de la seguridad de la circulación;
- poseer nociones básicas de electrotecnia.

ANEXO VI

EXAMEN DE LOS CONOCIMIENTOS PROFESIONALES SOBRE EL MATERIAL RODANTE

Al término de la formación específica sobre el material rodante, el maquinista deberá poder realizar satisfactoriamente las siguientes tareas.

1. PRUEBAS Y VERIFICACIONES PRESCRITAS ANTES DE LA SALIDA

El maquinista debe poder:

- consultar el servicio que debe realizar y los documentos correspondientes;
- procurarse la documentación y equipo necesarios;
- comprobar la capacidad de la máquina motriz;
- comprobar las indicaciones que figuren en los documentos a bordo de la máquina motriz;
- asegurarse, realizando las pruebas y comprobaciones previstas, de que la máquina motriz está condiciones de asegurar el remolque del tren, habida cuenta de la capacidad de tracción y los dispositivos de seguridad;
- asegurar las operaciones corrientes de mantenimiento preventivo eventualmente previstas.

2. CONOCIMIENTO DEL MATERIAL RODANTE

Para conducir la máquina motriz, el maquinista debe conocer la totalidad de los sistemas de mando e indicadores puestos a su disposición, en particular los relacionados con:

- la tracción
- el frenado
- los dispositivos relacionados con la seguridad de la circulación

Para poder detectar y localizar una anomalía del material rodante, señalarla y determinar las condiciones de reanudación de la marcha así como, en determinados casos, efectuar una intervención, el maquinista debe conocer³²:

- los elementos que constituyen el material móvil, su función y los dispositivos particulares del material remolcado, en especial el sistema de parada del tren por descompresión del circuito general de frenado;
- el dispositivo de marcado, que figura en el interior y en el exterior del material, especialmente los símbolos utilizados para el transporte de mercancías peligrosas;
- los elementos particulares de las máquinas motrices³³.

3. PRUEBAS DE FRENADO DEL TREN

El maquinista debe ser capaz de:

- verificar la potencia de frenado del tren antes de la salida de éste mediante los documentos de los vehículos que especifican la potencia de frenado prescrita para la línea;
- verificar el funcionamiento del frenado de la máquina motriz antes de toda puesta en movimiento, en la puesta en servicio y en marcha.

4. TIPO DE MARCHA Y VELOCIDAD MÁXIMA DEL TREN EN FUNCIÓN DE LAS CARACTERÍSTICAS DE LA LÍNEA

El maquinista debe ser capaz de:

- enterarse de las informaciones que se le transmitan antes de toda salida;
- determinar el tipo de marcha y la velocidad máxima del tren en función de elementos variables como limitaciones de velocidad o modificaciones eventuales de la señalización.

5. DOMINIO DE LA CONDUCCIÓN DEL TREN PARA NO DEGRADAR LAS INSTALACIONES NI EL MATERIAL

El maquinista debe ser capaz de:

³² En particular:

- las estructuras mecánicas
- los órganos de frenado
- los órganos de suspensión y conexión
- los órganos de rodadura
- los equipos de seguridad

³³ En particular :

- los órganos de captación y circuitos de alta tensión
- los depósitos de combustible, dispositivos de alimentación de combustible y órganos de escape
- el mecanismo de tracción, los motores y las transmisiones
- los medios de comunicación (radio suelo tren, etc.)

- utilizar todos los dispositivos de mando y control que estén a su disposición, según las reglas aplicables;
- arrancar el tren respetando las limitaciones relativas a la adherencia y la potencia;
- conocer en todo momento su posición en la línea que recorre;
- utilizar el freno para reducir la velocidad y detener el tren, respetando el material móvil y las instalaciones.

6. ANOMALÍAS

El maquinista debe ser capaz de:

- estar atento a los acontecimientos inusuales relacionados con la conducción del tren;
- identificar los indicadores de anomalías, diferenciarlos y reaccionar según su importancia respectiva, privilegiando en todos los casos la seguridad de la circulación ferroviaria y las personas;
- conocer los medios de protección y comunicación disponibles;
- inspeccionar el tren para detectar eventuales anomalías menores;
- intentar poner remedio a esas anomalías.

7. INCIDENTES Y ACCIDENTES DE EXPLOTACIÓN, INCENDIOS Y ACCIDENTES CON VÍCTIMAS

El maquinista debe ser capaz de:

- tomar las disposiciones de protección y alerta en caso de accidente con víctimas a bordo del tren;
- determinar si el tren transporta mercancías peligrosas e identificarlas sobre la base de la documentación del tren y la lista de vagones.

8. CONDICIONES DE REANUDACIÓN DE LA MARCHA DESPUÉS DE UN INCIDENTE QUE AFECTE AL MATERIAL

Acadecido un incidente, el maquinista debe ser capaz de:

- decidir si el material puede seguir circulando y en qué condiciones;
- notificar esas condiciones lo antes posible al administrador de infraestructuras.

9. INMOVILIZACIÓN DEL TREN

El maquinista debe ser capaz de tomar las medidas necesarias para evitar que el tren se ponga en marcha intempestivamente, incluso en las condiciones más desfavorables.

ANEXO VII

EXAMEN DE LOS CONOCIMIENTOS PROFESIONALES SOBRE LAS INFRAESTRUCTURAS

Materias relacionadas con las infraestructuras

1. PRUEBAS DE FRENADO DEL TREN

- El maquinista debe ser capaz de verificar la potencia de frenado del tren antes de la salida de éste mediante los documentos de los vehículos que especifican la potencia de frenado prescrita para la línea.

2. TIPO DE MARCHA Y VELOCIDAD MÁXIMA DEL TREN EN FUNCIÓN DE LAS CARACTERÍSTICAS DE LA LÍNEA

El maquinista debe ser capaz de:

- enterarse de las informaciones que se le transmitan antes de toda salida, tales como las limitaciones de velocidad o modificaciones eventuales de la señalización;
- determinar el tipo de marcha y la velocidad máxima del tren en función de las características de la línea.

3. CONOCIMIENTO DE LA LÍNEA

El conductor debe ser capaz de prever y reaccionar correctamente desde las perspectivas tanto de la seguridad como del rendimiento. En consecuencia, habrá de conocer bien las líneas e instalaciones ferroviarias que recorra, así como, llegado el caso, los itinerarios equivalentes convenidos.

Son importantes los siguientes aspectos:

- las condiciones de explotación (cambios de vía, circulación en un solo sentido, etc.);
- la determinación de las vías utilizables para el tipo de circulación considerado;
- el régimen de explotación;
- el sistema de bloqueo y reglamentación asociada;
- nombre, situación y localización a distancia de estaciones y puestos de explotación, a fin de prever la conducción;
- la señalización de transición entre los distintos sistemas de explotación o alimentación de energía;
- las velocidades máximas para las distintas categorías de trenes conducidos por el agente;
- los perfiles topográficos;

- las condiciones particulares de frenado, tales como las aplicables en líneas de fuerte pendiente;
- las particularidades de explotación: señales o paneles específicos, condiciones de salida...

4. REGLAMENTACIÓN DE SEGURIDAD

El conductor debe ser capaz de:

- poner el tren en marcha solamente si se reúnen las condiciones reglamentarias (horario, orden o señal de salida, apertura de señales, etc.);
- observar la señalización (lateral o en cabina), descodificarla sin dudas ni errores y llevar a cabo las acciones prescritas;
- circular con total seguridad según los modos particulares de explotación: aplicación de dichos modos cuando se reciba la orden correspondiente, limitación temporal de velocidad, circulación en sentido inverso al normal, autorización de rebasar señales cerradas, maniobras, evoluciones, circulación por vía de obras, etc.;
- observar las paradas que estén previstas en el horario o hayan sido ordenadas, y efectuar si procede las operaciones de servicio de viajeros en las mismas, especialmente la apertura y cierre de puertas.

5. CONDUCCIÓN DEL TREN

El conductor debe ser capaz de:

- conocer en todo momento su posición en la línea que recorre;
- utilizar el freno para reducir la velocidad y detener el tren, respetando el material móvil y las instalaciones;
- regular la marcha del convoy con arreglo al horario y las eventuales consignas de ahorro de energía, teniendo en cuenta las características de la máquina motriz, el tren, la línea y el entorno.

6. ANOMALÍAS

El maquinista debe ser capaz de:

- estar atento, en la medida en que la conducción del tren lo permita, a los acontecimientos inusuales relacionados con la infraestructura y el entorno: señales, vía, alimentación de energía, pasos a nivel, alrededores de la vía, otras circulaciones;
- estar atento a los acontecimientos inusuales relacionados con la conducción del tren;
- conocer las distancias de franqueo de obstáculos;

- notificar lo antes posible al administrador de infraestructuras el lugar y naturaleza de las anomalías constatadas, asegurándose de ser bien interpretado por su interlocutor.
- Cuidar o hacer que se vele por la seguridad de la circulación de personas siempre que sea necesario.

7. INCIDENTES Y ACCIDENTES DE EXPLOTACIÓN, INCENDIOS Y ACCIDENTES CON VÍCTIMAS

El conductor debe ser capaz de:

- adoptar las disposiciones de protección y alerta en caso de accidente con víctimas;
- determinar el punto de parada del tren tras un incendio y, si procede, facilitar la evacuación de los viajeros;
- facilitar en cuanto sea posible los datos pertinentes sobre el incendio, si no ha podido dominarlo él mismo;
- tras un incidente, decidir si el material puede seguir circulando, y en qué condiciones;
- notificar cuanto antes dichas condiciones al administrador de infraestructuras.

FICHA DE EVALUACIÓN DE IMPACTO

FICHA DE IMPACTO DE LA PROPUESTA SOBRE LAS EMPRESAS, ESPECIALMENTE SOBRE LAS PEQUEÑAS Y MEDIANAS EMPRESAS (PYME)

TÍTULO DE LA PROPUESTA

Directiva sobre la certificación del personal conductor de locomotoras y trenes en la red ferroviaria de la Comunidad.

NÚMERO DE REFERENCIA DEL DOCUMENTO

PROPUESTA

1. *Teniendo en cuenta el principio de subsidiariedad, expóngase la necesidad de una normativa comunitaria en este campo, y cuáles son sus principales objetivos*

La directiva propuesta establece un marco reglamentario común para la certificación del personal a bordo de trenes y locomotoras utilizados para el transporte de viajeros y mercancías. El nuevo texto legal permitirá alcanzar los siguientes objetivos: facilitar la interoperabilidad del personal de conducción a fin de incrementar el tráfico ferroviario internacional; mantener el nivel de seguridad, e incluso acrecentarlo, garantizando a tal fin el nivel de calidad de las prestaciones del personal de conducción, asegurando y verificando los niveles de competencia adaptados a las redes europeas utilizadas; contribuir a la eficacia de los métodos de gestión de los maquinistas en interoperabilidad por parte de las compañías ferroviarias; y reducir los riesgos de dumping social.

SU IMPACTO SOBRE LAS EMPRESAS

2. *Precítese qué empresas resultarán afectadas por la propuesta*
- de qué sectores

La presente propuesta afecta principalmente a las empresas ferroviarias y las autoridades competentes de los Estados miembros; también se ven afectados los administradores de infraestructuras, si bien en menor medida. Como muestra el capítulo 7 de la exposición de motivos, la repercusión económica global de la propuesta es favorable en términos de costes y beneficios. Normalmente no deberá suponer cargas financieras suplementarias para la mayor parte de las empresas ferroviarias. En cambio, al establecer un marco común de certificación del personal, se mejora la transparencia del proceso de certificación, actualmente parte integrante de la gestión interna del personal, incrementando la interoperabilidad de este último y facilitando el proceso de certificación de las propias empresas.

- *- de qué tamaño (cuál es la concentración de pequeñas y medianas empresas)*

En la actualidad el sector está dominado por los operadores históricos pero, a raíz de la apertura del mercado ferroviario de transporte de mercancías, está apareciendo un número creciente de pequeñas y medianas empresas. La propuesta puede facilitar el acceso al mercado de tales empresas, que pueden realizar servicios transfronterizos sin ruptura de carga en las fronteras y, por consiguiente, enfrentarse a la competencia del transporte por carretera.

- *Indíquese si existen zonas geográficas concretas de la Comunidad donde se encuentre este tipo de empresas*

Existen empresas ferroviarias en todos los Estados miembros.

3. *Especifíquese qué empresas deberán conformarse a la propuesta*

El efecto inmediato de la propuesta, una vez incorporada al derecho nacional, será la transferencia de parte de las tareas de formación y certificación del personal a las autoridades competentes y centros de formación acreditados. Llegado el caso, las autoridades competentes deberán acreditar a los médicos laborales, formadores y examinadores. Asimismo deberán prestar su colaboración para la creación de los registros. La propuesta será favorable para las empresas, al permitirles concentrarse más en las actividades comerciales.

4. *Efectos económicos probables de la propuesta*

En el capítulo 7 de la exposición de motivos se comenta la repercusión económica de la presente propuesta desde el punto de vista de sus costes y ventajas generales.

- *sobre el empleo*

La revitalización del sector introducirá una mayor competencia interna en el sector y soluciones más rentables de transporte, que pueden suponer una reducción del empleo. No obstante, un ferrocarril más competitivo podrá acrecentar su cuota de mercado a costa de otros modos de transporte y desarrollarse considerablemente, lo cual incrementará el número de puestos de trabajo estables e interesantes en el sector ferroviario. La presente propuesta hará más visible la parte sumergida del iceberg y revalorizará la profesión de maquinista. Asimismo contribuirá a una mayor flexibilidad del mercado de trabajo y, por consiguiente, reducirá los costes laborales ocasionados por la transformación de empresas.

- *sobre la inversión y la creación de empresas*

Un sistema ferroviario más competitivo que pase de explotar sobre todo los mercados nacionales a cubrir el mercado comunitario brindará nuevas oportunidades para las empresas y estimulará las inversiones. La propuesta facilitará la creación de nuevas empresas gracias a la reducción de la inseguridad jurídica y a los mecanismos de acreditación de los centros de formación y examinadores.

- *sobre la competitividad de las empresas*

La propuesta reducirá los costes de formación y certificación de los maquinistas que realicen servicios transfronterizos; ello supondrá un incremento de ingresos para las empresas ferroviarias y, consiguientemente, una mayor capacidad para incrementar su cuota de mercado frente al transporte por carretera. Una mejor accesibilidad a los centros de formación y mayor movilidad de los maquinistas beneficiarán especialmente a las pequeñas y medianas empresas ferroviarias.

Además, un control aún más sistemático de riesgos es un factor crucial en un sector donde los accidentes pueden tener consecuencias catastróficas tanto en vidas humanas como en la actividad de las empresas.

5. *Señálese si la propuesta contiene medidas especialmente diseñadas para las pequeñas y medianas empresas (obligaciones menores o diferentes, etc.).*

En aplicación del principio de subsidiariedad, los Estados miembros podrán decidir qué tareas se atribuyen a la autoridad competente y cuáles se delegan a las empresas ferroviarias. Por lo tanto, podrán adoptar medidas para tener en cuenta la situación específica de las pequeñas y medianas empresas.

CONSULTA

6. *Cítense las entidades que han sido consultadas sobre la propuesta y expóngase la opinión que han dado sobre ella.*

A la propuesta precedió un estudio, según se recordó en la exposición de motivos.

La Comisión consultó a las partes interesadas sobre la base de un documento publicado en su página Europa de Internet el 2 de julio 2003. Dicho documento fue presentado con motivo de la audiencia realizada por la Comisión de 16 de julio 2003, a la que se invitó a todos los representantes del sector: administradores de infraestructuras, empresas ferroviarias, interlocutores sociales y empresas de servicios.

El documento despertó notable interés: entre el 15 de agosto y el 30 de octubre de 2003 se recibieron y publicaron en la página de Europa una treintena de reacciones oficiales³⁴. El principio de una propuesta legislativa que estableciese normas comunitarias para la certificación de maquinistas fue acogido favorablemente. Sin embargo, se subrayó la importancia de evaluar los efectos económicos de tal propuesta. Al mismo tiempo, tanto los mecanismos propuestos como los requisitos mínimos que se han de verificar fueron objeto de abundantes comentarios, en los cuales la Comisión se inspiraría en gran medida para la elaboración de su propuesta.

La Comisión debatió también una serie de principios fundamentales de la propuesta con expertos en seguridad: representantes de las autoridades, ministerios, administradores de infraestructuras y empresas ferroviarias, la Unión Internacional de Ferrocarriles (UIC) y el International Liaison Group of Government Railway Inspectorates (ILGGRI). La Comisión presentó los elementos fundamentales de la propuesta al Comité de Reglamentación creado en virtud del artículo 21 de las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo, así como en otros foros.

Más recientemente, la Comunidad Europea del Ferrocarril (CER) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) llegaron a un acuerdo sobre las condiciones laborales que deben encuadrar el mercado europeo del ferrocarril. La Comisión se ha inspirado en gran medida en este acuerdo, tal como se indica en el capítulo 2 de la exposición de motivos.

³⁴ Véanse las reacciones publicadas en EUROPA
(http://europa.eu.int/comm/transport/rail/package2003/reaction_en.htm)

