

NOTA INFORMATIVA SOBRE LA RESPUESTA DE LA CNMC A LA CONSULTA PÚBLICA DE LA COMISIÓN EUROPEA SOBRE LA REVISIÓN DE LA DIRECTIVA 2007/59/CE

1. INTRODUCCIÓN

La Directiva 2007/59/CE identificó al personal de conducción ferroviario como uno de los potenciales cuellos de botella para el crecimiento de este modo de transporte. De acuerdo con la Comisión Europea, la progresiva liberalización de este sector supondría un crecimiento del transporte ferroviario transfronterizo que, a su vez, incrementaría la demanda de maquinistas formados y certificados para la prestación de servicios en más de un Estado miembro.

La citada Directiva también tenía como objetivo facilitar la movilidad de este tipo de trabajadores garantizando el reconocimiento de las licencias y certificados fijando, a tal efecto, un conjunto de requisitos mínimos que deben cumplirse para obtener tanto la licencia básica como el certificado complementario armonizado.

De conformidad con el artículo 33 de Directiva 2007/59/CE, la Agencia Europea de Seguridad Ferroviaria (ERA) emitió un informe evaluando la implementación y certificación de los maquinistas de acuerdo con lo previsto en la citada Directiva. La ERA emitió dicho informe en noviembre de 2014 y, sobre la base del mismo, la Comisión Europea ha lanzado la consulta pública de referencia al objeto de conocer la visión de los agentes involucrados en relación con la aplicación de la Directiva 2007/59/CE.

El cuestionario cuenta con 56 preguntas relativas a los diferentes artículos de la Directiva 2007/59/CE incluyendo una evaluación general de su funcionamiento, los roles asumidos por los distintos participantes en el mercado, la idoneidad de los requisitos y otros elementos relacionados con las licencias y certificados, el instrumento jurídico apropiado para su adopción así como un capítulo final sobre otros elementos relevantes.

En el contexto de sus funciones de regulación y promoción de competencia, la CNMC ya había analizado las limitaciones establecidas en la regulación vigente en relación con las diferentes profesiones ferroviarias. Efectivamente, el pasado 1 de septiembre de 2015, se publicó el [PRO/003/15–Propuesta referente a la regulación de los títulos habilitantes para el desarrollo de profesiones ferroviarias con incidencia en la seguridad](#) (en adelante el informe propuesta) proponiendo una regulación alternativa en relación con los títulos habilitantes para el desarrollo de profesiones ferroviarias con incidencia en la seguridad.

La regulación vigente sobre los maquinistas así como las divergencias entre los Estados Miembros erigen barreras a la movilidad de los maquinistas con efectos sobre la competencia en el mercado, como sucede en el caso español. Es en ese contexto en el que se enmarcan las respuestas de la CNMC al cuestionario de la Comisión Europea.

La Nota informativa presenta el enfoque general con el que se han contestado las preguntas diferenciando los diferentes bloques del cuestionario (valoración general, roles, licencias, certificados y otras cuestiones) así como un Anexo en el que se da respuesta a las preguntas del cuestionario publicado por la Comisión Europea.

2. CONSIDERACIONES GENERALES SOBRE EL IMPACTO DE LA DIRECTIVA 2007/59/CE

El primer bloque de preguntas del cuestionario lanzado por la Comisión trata de evaluar, de forma general, el valor añadido de la Directiva 2007/59/CE y la valoración de la misma por parte de los agentes en el mercado.

En primer lugar, las preguntas de la 2 a la 6 hacen referencia a la importancia de que se facilite la movilidad de los maquinistas, mediante el reconocimiento de las licencias y certificados en diferentes Estados Miembros, así como los principales beneficios de dicha Directiva. En segundo lugar se solicita la evaluación sobre la capacidad de la Directiva 2007/59/CE para solventar los problemas de segmentación del mercado interior en relación con las licencias y certificados (preguntas 6 y 7). Finalmente, el cuestionario hace referencia a si los requisitos en la Directiva en relación con las licencias y certificados son los adecuados para alcanzar los objetivos fijados en la misma (preguntas 8 y 9).

En la valoración que se realiza de la Directiva 2007/59/CE se señalan los aspectos positivos, dado que su aprobación supuso la creación de un sistema común de certificación de los maquinistas, basado en licencias y certificados, así como el reconocimiento obligatorio de las primeras, algo que no sucedía con anterioridad. Sin embargo, también se ponen de manifiesto las limitaciones actuales de la Directiva 2007/59/CE, que es demasiado genérica y permite divergencias sustanciales en su aplicación.

Como el citado informe de la ERA señala, los requisitos sobre conocimientos profesionales para obtener una licencia establecidos en el Anexo IV de la Directiva son tan genéricos que permiten la convivencia de formaciones con cargas lectivas muy diferentes (entre 24 y más de 600 horas). De este modo, aunque existe una obligación de reconocer la licencia por parte de los diferentes Estados Miembros, éstos exigen requisitos para la obtención de los certificados muy diferentes en función del país de origen de la licencia, con efectos negativos para la movilidad de los maquinistas.

De esta forma, si bien la Directiva identificó de forma acertada que la liberalización de los mercados ferroviarios requería solventar la fragmentación de los marcos legales nacionales en relación con la certificación de los maquinistas, su implementación práctica ha limitado estos beneficios, en particular en relación con la movilidad de este personal.

En efecto, el caso español es ilustrativo de los limitados beneficios que en su actual formulación ha conllevado la implementación de la Directiva 2007/59/CE. De

acuerdo con las memorias económicas publicadas, Renfe Viajeros y Mercancías cuentan con una plantilla de 4.047 y 959 maquinistas respectivamente, mientras que el número del conjunto de empresas ferroviarias entrantes se encuentra en torno a los 110 maquinistas.

La diferencia en la plantilla de personal de conducción provoca que los centros de formación homologados, actualmente dos en activo, diseñen su oferta formativa en función de los planes de incorporación de personal del operador histórico. Por el contrario, las empresas ferroviarias alternativas no cuentan con una escala mínima que haga viable para los centros formativos adecuar una oferta para sus necesidades, entre otras cosas porque no pueden prestar servicios comerciales de viajeros al no estar liberalizados.

En estas condiciones cualquier decisión respecto a la política de contratación de maquinistas por parte RENFE afecta a las empresas privadas, como está mostrando las últimas convocatorias para la contratación de maquinistas realizadas. Entre 2014 y 2015, RENFE ha incorporado un total de 508 maquinistas de los que entre 40 y 50 prestaban servicio en otras empresas ferroviarias, esto es, más del 40% de la plantilla en algunos casos. Esta situación está provocando importantes disfunciones en la operación y prestación de servicios por parte de las empresas entrantes, limitando su capacidad de crecimiento en un momento en el que habían alcanzado más del 25% de cuota de mercado en términos de Tm netas/Km transportadas.

A pesar de la escasez de maquinistas en el mercado español, la experiencia muestra que las empresas entrantes no están pudiendo contratar maquinistas de otros países europeos. Sin duda, el hecho de que la legislación española requiera a los maquinistas con licencias de otros países requisitos adicionales para la obtención del certificado limita el movimiento de este tipo de personal. La experiencia española muestra que la implementación de la Directiva 2007/59/CE ha tenido un impacto limitado para mejorar la fragmentación del mercado europeo en relación con las licencias ferroviarias.

En definitiva, si bien la Directiva 2007/59/CE identificó correctamente los potenciales problemas derivados de la fragmentación del marco regulatorio relativo a la certificación de los maquinistas, la deseable armonización prevista en la Directiva ha resultado ser demasiado genérica, lo que limita la movilidad del personal de conducción. Como se ha dicho, en el informe de la ERA que acompaña el cuestionario incluye en su propuesta de mejora 11 el estudio de criterios homogéneos de evaluación de los conocimientos profesionales.

3. PAPEL DE LOS DISTINTOS INTERVINIENTES EN EL MERCADO: AUTORIDADES COMPETENTES, EMPRESAS FERROVIARIAS, ADMINISTRADORES DE INFRAESTRUCTURAS Y MAQUINISTAS

El cuestionario dedica las preguntas 10 a 14 a dilucidar si el reparto de roles entre los distintos agentes participantes en el mercado de maquinistas es adecuado. Se plantea si las obligaciones atribuidas respectivamente a la autoridad competente,

los operadores ferroviarios (empresas y administradores) y los maquinistas son las indicadas para alcanzar los fines de la Directiva y si pueden ser válidamente desempeñadas por otros agentes.

En relación con esta cuestión, las respuestas que se propone facilitar se articulan sobre los siguientes parámetros, ya plasmados en el informe propuesta de septiembre de 2015:

- La entera responsabilidad en cuanto a la emisión de los títulos habilitantes para los maquinistas debe ser asumida por la autoridad competente (la Agencia Española de Seguridad Ferroviaria en el caso español): *“Cuando los títulos habilitantes se consideren estrictamente necesarios para la seguridad, su expedición, suspensión y revocación debe reservarse a una Agencia o entidad independiente (la Agencia de Seguridad Ferroviaria en nuestro país), sin participación de los propios operadores incumbentes, de forma que: (i) se garantice una formación reglada y homogénea por parte de los centros de formación; (ii) el título concedido no pierda su vigencia por circunstancias derivadas de la carrera profesional del personal afectado.”*
- La autoridad competente ha de contar con todas las garantías de autonomía orgánica y funcional respecto de los Gobiernos, los administradores de infraestructuras y los operadores incumbentes, evitando así los conflictos de interés y asegurando su imparcialidad respecto de los distintos operadores.
- Los operadores ferroviarios deben continuar siendo responsables en cuanto al nivel de formación y cualificación de sus empleados y de quienes realicen trabajos para ellos con incidencia en la seguridad y *“deben tener la posibilidad de particularizar la formación y de establecer contenidos formativos adicionales propios, de conformidad con su sistema de gestión de la seguridad”* tal y como recoge el informe propuesta.

4. LICENCIAS

Según se especifica en el artículo 4 de la Directiva 2007/59 el maquinista debe poseer: a) una licencia que demuestre que el maquinista reúne las condiciones mínimas establecidas en cuanto a requisitos médicos, escolaridad básica y competencias profesionales generales, y b) uno o más certificados en los que se consignarán las infraestructuras por las que el titular está autorizado a conducir y se indicará el material rodante que tiene permitido utilizar.

En la consulta se plantean varias preguntas relativas a la evaluación de los requisitos que deben tomarse en consideración para la emisión de una licencia, las cuales no han sido evaluadas al no entrar dentro de las competencias de la CNMC.

En todo caso, se ha puesto de manifiesto el principal problema observado en relación a las licencias, que es la poca concreción del anexo IV de la Directiva (conocimientos profesionales generales y prescripciones relativas a la licencia). Esa insuficiente concreción permite una gran dispersión entre Estados Miembros

en cuanto a los requisitos para la obtención de una licencia: de conformidad con el citado informe de la ERA, los contenidos y las horas lectivas para la obtención de licencias de maquinistas en la Unión Europea oscilan entre 24 y 600 horas lectivas.

Aunque la Directiva exige en su artículo 7 el reconocimiento mutuo de las licencias, los Estados Miembros vienen exigiendo requisitos para la obtención de los certificados muy diferentes en función del país de origen de la licencia, con efectos negativos para la movilidad de los maquinistas. Este aspecto ha sido igualmente identificado en el Informe 104-2013 de la ERA (European Railway Agency), que sugiere en su propuesta 11 la necesidad de su mejora.

5. CERTIFICADOS

Se dedican a certificados complementarios las preguntas 4, 7,9, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 34, 35, 36, 39, 40, 52, 54. Tratan cuestiones tales como el reconocimiento de certificados entre empresas, la fragmentación del mercado interior entre países y cómo inciden los requisitos para la obtención de certificados y su periódica evaluación en distintas finalidades (seguridad ferroviaria, interoperabilidad, simplificación de la formación, movilidad entre empresas y países).

La valoración general, consistente con la recogida en el apartado de consideraciones generales y plasmada luego con concreción en cada una de las respuestas, es que la regulación que hace la Directiva de los certificados complementarios no soluciona los problemas de movilidad de los maquinistas: no facilita la movilidad entre empresas dentro de un mismo Estado miembro y tampoco facilita la prestación de servicios por el maquinista en un Estado miembro distinto de aquél de expedición de la licencia. Menos problemática resulta quizá la prestación de servicios transfronterizos cuando se lleva a cabo por una única empresa y no hay otros factores que lo dificulten (por ejemplo, distintos anchos de vía).

La persistencia de los problemas de movilidad tras la aprobación de la Directiva se debe, por lo que respecta a los certificados complementarios, a distintas cuestiones:

- **Doble habilitación.-** En primer lugar, debería replantearse, en línea con el informe propuesta, si realmente las exigencias de la seguridad ferroviaria hacen necesaria una doble habilitación o si el certificado complementario podría, en determinados casos, suprimirse. Así, sin intención alguna de pronunciarse sobre el fondo del asunto –que corresponde en todo caso a los organismos de seguridad- en el informe propuesta se señaló que *“convendría emprender una reflexión sobre la necesidad real de que los maquinistas cuenten con un doble título habilitante –licencia y certificado de conducción- por razones de seguridad. Si bien es cierto que se trata de un requisito impuesto a nivel comunitario – art. 4.1 de la Directiva 2007/59/CE-, en otros ámbitos en los que la seguridad es esencial, como el transporte por carretera, no se exige un certificado específico del dominio de*

determinadas rutas o vehículos de forma concurrente al preceptivo permiso de conducir”.

- **Vinculación del certificado al operador ferroviario que lo expide y pérdida de validez al abandonar una relación laboral.-** El hecho de que el certificado esté vinculado a una infraestructura y material concretos no debe implicar su vinculación a la empresa para la que el maquinista presta servicios y que expide el certificado. Esa vinculación supone una barrera inaceptable a la movilidad profesional de los maquinistas. El certificado complementario, sin el cual cabe recordar que no se puede ejercer de maquinista, debe mantener, por tanto, su validez con independencia de las vicisitudes de la carrera profesional del maquinista.

Como se señalaba en el informe propuesta, “la pérdida de una habilitación oficial al abandonar una relación laboral es, per se, contraria a los principios de regulación económica eficiente y promoción de la competencia por injustificada. Sin la remoción de esta barrera del ordenamiento jurídico, los nuevos operadores verán injustificadamente restringidas sus opciones de acudir al mercado para contratar maquinistas, en clara desventaja con el respectivo incumbente, que mantendrá una capacidad de control del mercado con perjuicios para los propios afectados (personal ferroviario), para el resto de competidores potenciales y en definitiva para los consumidores, que no se podrán beneficiar de los mejores precios y/o servicios que brinda la competencia”.

La expedición de los certificados por la autoridad competente podría facilitar el reconocimiento mutuo de éstos por parte de las entidades ferroviarias, al proporcionarles seguridad acerca de la formación y los procedimientos seguidos.

- **Falta de armonización del contenido y requisitos de los certificados.** La Directiva establece unos requerimientos mínimos comunes, que además son muy generales y susceptibles de diversas interpretaciones, de modo que no armoniza totalmente el contenido de los certificados. Al igual que sucede en relación con los requisitos sobre las licencias, queda al arbitrio de cada Estado la interpretación de esos requisitos y el establecimiento, en su caso, de requisitos adicionales. La ausencia de una armonización y/o de una obligación de reconocimiento mutuo facilita el que los Estados Miembros utilicen los certificados para exigir requisitos no contemplados en la licencia.

Por ejemplo, en España, tal y como pone de manifiesto el informe propuesta, se utilizan los certificados de conducción para compensar el hecho de que determinadas licencias emitidas en otros Estados exigen un nivel de

formación mucho menor que el requerido por la licencia española¹. Tal práctica es susceptible de minar la validez en toda la UE de las licencias. Al respecto, la CNMC señaló en el informe propuesta que *“debe darse a todas las licencias expedidas en el seno de la Unión un trato equivalente y no discriminatorio, puesto que el sistema europeo de licencias, como cualquier sistema de reconocimiento mutuo de títulos en cualquier ámbito, se basa en la confianza entre Autoridades reguladoras, no en la perfecta identidad de los títulos y las condiciones para su obtención.”*

- **Ausencia de una obligación de reconocimiento mutuo.** La ausencia de una obligación de reconocimiento mutuo de los certificados complementarios (que sí existe en la licencia, con validez europea conforme al artículo 7 de la Directiva) permite que la fragmentación perviva, por lo que debe ser igualmente objeto de reconsideración.

6. OTROS ASPECTOS

La consulta pública también plantea toda una serie de cuestiones adicionales para solucionar la fragmentación del mercado europeo en lo que se refiere al instrumento jurídico para favorecer una mayor armonización, la lengua de comunicación o la implementación de Smart cards como soporte de licencias y certificados.

Finalmente, el cuestionario pregunta por la posibilidad de adoptar un sistema de certificación común para el personal ferroviario que realice tareas con incidencia en la seguridad.

La falta de una legislación a nivel europeo que fije un sistema común de certificación de estas profesiones permite divergencias importantes entre Estados Miembros. Así, por ejemplo, la legislación española impone la certificación de un número elevado de trabajadores relacionados con el transporte ferroviario, algunos de ellos sin incidencia real sobre la seguridad, regulando pormenorizadamente sus habilitaciones, cuya validez se extingue al abandonar la empresa ferroviaria o administrador de infraestructuras que las expidió. Sin embargo, la situación real del mercado hace que, por ejemplo, en el caso del tráfico internacional ferroviario, puedan circular trenes cuya formación y carga haya sido realizada por personal con menores requisitos a los exigidos para los trenes con origen en España.

La CNMC² ya se pronunció sobre la necesidad de redefinir el sistema, restringiendo la exigencia de habilitación a los puestos o funciones esenciales para garantizar la

¹ Cabe citar a este respecto el [Informe de la Comisión técnica-científica constituida en el Ministerio de Fomento](#), que sobre la base de datos de la European Railway Agency (ERA) muestra diferencias en las horas de formación de los maquinistas entre las 80 horas requeridas en Francia y las más de 600 de otros EM (incluido España).

² Ver PRO/CNMC/003/15 Propuesta referente a la regulación de los títulos habilitantes para el desarrollo de profesiones ferroviarias con incidencia en la seguridad.

seguridad, y atribuyendo su expedición a un organismo independiente, como la Agencia Española de Seguridad Ferroviaria, con el fin de facilitar su reconocimiento por todos los participantes en el mercado.

ANEXO. RESPUESTA LAS PREGUNTAS DEL CUESTIONARIO

The relevance, effectiveness, efficiency, coherence and EU-added value of the directive

1. How familiar are you with the provisions of the Directive?

Very familiar

Very familiar

Familiar to a limited extent

Superficially familiar

2. Do you think it is important that train drivers can work in different Member States?

Yes

No

No opinion

If your answer was "Yes" or "No", please comment

La libertad de movimientos del personal de conducción es un derecho reconocido por el TFUE por lo que no debería cuestionarse su importancia. Además, como muestra el caso español, en mercados con una liberalización asimétrica, esto es, el operador histórico está presente en más mercados que sus competidores, las empresas entrantes enfrentan importantes limitaciones para acceder a maquinistas formados dado que no cuentan con una masa crítica que haga viable una oferta formativa específica para ellos. Por este motivo, para asegurar su independencia de las decisiones del operador histórico, garantizar la libre circulación del personal de conducción resulta esencial.

3. Do you think it is important that train driver licenses are recognised in other Member States?

Yes

No

No opinion

If your answer was "Yes" or "No", please comment

El reconocimiento mutuo de las licencias de maquinistas es un elemento esencial para garantizar la movilidad de este personal. Sin embargo, para que la licencia europea tenga efectos reales en los diferentes mercados, es necesaria una mayor homogeneización de los requisitos para su obtención, dado que algunos Estados Miembros justifican su exigencia de requerimientos adicionales para la obtención de los certificados sobre la base de las importantes divergencias existentes en las licencias, limitando los efectos reales de la previsión de reconocimiento mutuo.

4. Do you think it is important that the complementary certificates are recognised by all railway undertakings and infrastructure managers?

Yes

No

No opinion

If your answer was "Yes" or "No", please comment

El reconocimiento de los certificados por parte de todos los agentes del sector es esencial para facilitar la movilidad de este personal. Sin embargo, el actual sistema cuenta, a juicio de la CNMC, con dos limitaciones relevantes para que se produzca ese reconocimiento general. En primer lugar, como ya se ha comentado, las divergencias en los requisitos para la obtención de una licencia se trasladan a la obtención de los certificados, que son a veces distintos según la licencia sea nacional o de otro EM. En segundo lugar, los certificados pierden su validez cuando el trabajador abandona su relación laboral con la empresa o administrador que expidió el certificado. La emisión de los certificados por un organismo independiente podría facilitar su reconocimiento por todas las empresas del sector.

5. What do you think are the main benefits of the Directive? Please explain.

500 character(s) maximum

La Directiva 2007/59/CE identificó correctamente los potenciales problemas derivados de la fragmentación del mercado europeo de maquinistas, fijando un modelo común de certificación de maquinistas basado en el reconocimiento mutuo de las licencias del personal de conducción. Sin embargo, las previsiones incluidas en la Directiva, en particular, en relación con los conocimientos profesionales (Anexo IV), han resultado ser demasiado genéricas, permitiendo diferencias notables en los requisitos para la obtención de los certificados en función del país de expedición de las licencias, lo que ha limitado, en la práctica, los beneficios que, para mercados cada vez más liberalizados, esta iniciativa podría haber tenido.

6. Overall, do you think that the Directive solved the problem of fragmentation regarding the licences of train drivers?

Yes, completely

Yes, to a limited extent

No

No opinion

If your answer was "Yes, to a limited extent" or "No", please comment

Aunque avanza en la dirección correcta, al establecer un reconocimiento mutuo de las licencias, las previsiones incluidas en el Directiva han resultado ser demasiado genéricas, permitiendo diferencias en los requisitos para la obtención de los certificados en función del país de expedición de las licencias, lo que ha limitado, en la práctica, los beneficios que, para mercados cada vez más liberalizados, esta iniciativa podría haber tenido. De hecho, la Directiva 2007/59/CE no ha conseguido facilitar la contratación de personal de conducción de otros países por parte de las empresas ferroviarias entrantes españolas a pesar de la escasez actual de maquinistas.

7. Overall, do you think that the Directive solved the problem of fragmentation regarding the complementary certificates of train drivers?

Yes, completely

Yes, to a limited extent

No

No opinion

If your answer was "Yes, to a limited extent" or "No", please comment

La falta de armonización de los requisitos sobre las licencias se traslada a los certificados, por lo que se considera que la Directiva no ha solventado la fragmentación del mercado europeo. Como se describirá posteriormente, en el caso español, los requisitos para obtener un certificado ferroviario son diferentes en función de si el solicitante es un maquinista con licencia española o no. Además, la pérdida del certificado cuando se produce un cambio de empresa incrementa los costes y erige barreras al cambio para los maquinistas.

8. In your opinion, are the requirements concerning the licence set out in the Directive the right instrument for achieving objectives of implementing common minimum requirements for certification of train drivers, EU-wide interoperability of train drivers and simplifying the training of train drivers?

Yes, completely

Yes, to a limited extent

No

No opinion

If your answer was "Yes, to a limited extent" or "No", please comment

Si bien los requerimientos establecidos en la Directiva van en la dirección correcta y podrían ser los apropiados (edad, educación básica, aptitud física y psicológica y conocimientos profesionales), su falta de concreción en el Anexo IV de la Directiva hace que existan importantes divergencias en los programas formativos en los diferentes países. De hecho, actualmente existen importantes discrepancias en la formación exigida a los maquinistas en función del país que la emita, con una horquilla muy elevada en el número de horas necesarias para obtenerla.

9. In your opinion are the requirements concerning the complementary certificates set out in the Directive the right instrument for achieving objectives of implementing common minimum requirements for certification of train drivers, EU-wide interoperability and simplifying the training of train drivers?

Yes, completely

Yes, to a limited extent

No

No opinión

Como en el caso anterior, si bien los requisitos fijados por la Directiva podrían ser los apropiados (conocimiento lingüístico, del material rodante y de la

infraestructura), la implementación práctica del sistema de certificación hace que existan importante divergencias, permitiendo, como en el caso español, diferentes exigencias en función del país de origen de la licencia y obligando al trabajador a certificarse cada vez que cambia de empresa. Una mayor interoperabilidad, menores duplicidades de costes y simplificación de la formación requerirían 1) una armonización más extensa y prescriptiva, quizá a través de otro tipo de instrumento normativo con eficacia directa, como los reglamentos comunitarios y 2) una obligación de reconocimiento mutuo de los certificados complementarios.

10. Are the obligations set out in the Directive for competent authorities the right instrument to achieve the objectives of implementing common minimum requirements for certification of train drivers, EU-wide interoperability and simplifying the training of train drivers?

Yes, completely

Yes, to a limited extent

No

No opinion

If your answer was "Yes, to a limited extent" or "No", please comment

Las especificaciones de la Directiva sobre las autoridades competentes (Agencia de seguridad en el caso español) se consideran un primer paso. Sin embargo la interoperabilidad y la armonización de la formación de los maquinistas requerirían un cambio de modelo en el que la entera responsabilidad en cuanto a la emisión de los títulos habilitantes para los maquinistas fuese asumida por la autoridad competente. No son las empresas y los administradores ferroviarios quienes deben emitir los certificados complementarios. Se solucionaría así el problema de la pérdida de vigencia al finalizar la relación laboral.

11. Do you think that the tasks of the competent authority could be fulfilled by another organisation?

Yes, completely

Yes, partly

No

No opinion

If your answer was "Yes, completely" or "Yes, partly", please explain what tasks could be fulfilled by another organisation

No. Sin embargo, es esencial que la autoridad competente cuente con todas las garantías de autonomía orgánica y funcional respecto del Gobierno, los administradores de infraestructuras y el operador incumbente, evitando así los conflictos de interés y asegurando su imparcialidad respecto de los distintos operadores. “

12. Are the obligations set out in the Directive for Railway Undertakings (RU) and Infrastructure Managers (IM) the right instrument to achieve the objectives of implementing common minimum requirements for certification of train drivers, EU-wide interoperability and simplifying the training of train drivers?

Yes, completely

Yes, partly

No

No opinion

If your answer was "Yes, to a limited extent" or "No", please comment

Las obligaciones de la Directiva son un primer paso, sin embargo, como se ha subrayado en la pregunta número 10, esta autoridad considera que todas las tareas relativas a la expedición, suspensión y revocación de habilitaciones oficiales deben centralizarse en la autoridad competente, sin que ello deba suponer un obstáculo para la responsabilidad de las entidades ferroviarias en cuanto al nivel de formación y cualificación de sus empleados y de quienes realicen trabajos para ellos con incidencia en la seguridad.

13. Do you think that the tasks of the Rail Undertakings/Infrastructure Managers could be fulfilled by another organisation?

Yes, completely

Yes, to a limited extent

No

No opinion

If your answer was "Yes, completely" or "Yes, partly", please explain what tasks could be fulfilled by another organisation

Tal y como se ha especificado en las preguntas anteriores, se considera que, si bien empresas y administradores ferroviarios deben continuar siendo competentes para particularizar los requisitos formativos de sus empleados, consecuentemente con su responsabilidad última en materia de seguridad, la expedición, suspensión y revocación de cualesquiera títulos con validez oficial, incluyendo los certificados complementarios de conducción, deben corresponder a la autoridad competente, en el caso español la Agencia Española de Seguridad Ferroviaria.

14. Are the rights and obligations set out in the Directive for train drivers the right instrument to achieve the objectives of implementing common minimum requirements for certification of train drivers, EU-wide interoperability and simplifying the training of train drivers?

Yes, completely

Yes, to a limited extent

No

No opinion

If your answer was "Yes, to a limited extent" or "No", please comment

Los derechos y obligaciones dispuestos en la Directiva para los maquinistas han significado una primera aproximación para lograr los objetivos inicialmente propuestos, sin embargo queda un amplio margen de mejora para lograr una armonización real del proceso de certificación de maquinistas. Se considera que la mejora debe venir por una mayor definición y concreción de los requisitos necesarios para la obtención de la licencia y de los certificados complementarios garantizando el reconocimiento mutuo de los mismos. Asimismo, es precisa una mayor implicación de la autoridad competente en la emisión de los certificados complementarios, facilitando de esta forma el reconocimiento de los mismos por los distintos participantes en el mercado.

15. In your opinion did the Directive make it easier for employers to assign the train drivers to operations in various Member States?

Yes, completely

Yes, to a limited extent

No

No opinion

If your answer was "Yes, to a limited extent" or "No", please comment.

Al tratarse de operaciones transfronterizas llevadas a cabo por un conductor que trabaja para la misma empresa, y ser ésta la que emite los certificados, se considera que se minimiza el problema, si bien pueden existir diferentes requisitos en los países para la obtención de los certificados complementarios.

16. In order to obtain a driver licence, the applicant has to fulfil a series of requirements regarding the minimum age, education, basic training, physical fitness, occupational psychological fitness, and general professional competence. What do you think about the level of these requirements?

Please explain

La poca concreción del anexo IV de la Directiva (conocimientos profesionales generales y prescripciones relativas a la licencia) permite que aunque se reconozcan las licencias entre países –ex art. 7 de la Directiva-, existan importantes divergencias en los requisitos necesarios para la obtención de licencias entre países y que los EM exijan requisitos para la obtención de los certificados muy diferentes en función del país de origen de la licencia, con efectos negativos para la movilidad de los maquinistas.

17. Do you think that any of these requirements for issuing the driver licence should be repealed?

Yes

No

No opinion

If your answer was "Yes", please explain

18. With regard to issuing the driver licence: do you think that there are any requirements missing?

Yes

No

No opinion

If your answer was "Yes", please explain

19. How do you assess the contribution of the requirements to obtain a licence to easing the assignment of train drivers to operations in various Member States?

Please explain

La poca concreción del anexo IV de la Directiva (conocimientos profesionales generales y prescripciones relativas a la licencia) permite que aunque se reconozcan las licencias entre países –ex art. 7 de la Directiva-, existan importantes divergencias en los requisitos necesarios para la obtención de licencias entre países y que los EM exijan requisitos para la obtención de los certificados muy diferentes en función del país de origen de la licencia, con efectos negativos para la movilidad de los maquinistas.. En todo caso, al tratarse de operaciones transfronterizas llevadas a cabo por un conductor que trabaja para la misma empresa, y ser esta la que emite los certificados, se considera que se minimiza el problema, si bien pueden existir diferentes requisitos en los países para la obtención de los certificados complementarios.

20. For the licence to remain valid, the train driver has to undergo periodic examinations and/or tests of the physical fitness and occupational psychological fitness. What do you think about the frequency of the periodic examinations and/or tests?

The frequency is too high.

The frequency is adequate.

The frequency is too low.

No opinion

If your answer was "Too high" or "Too low", please explain

21. Do you think that the periodic examinations and/or tests cover all necessary elements?

Yes

No

No opinion

If your answer was “No” please explain

22. How do you assess the contribution of the requirements to undergo periodic examinations and/or tests to maintain the validity of a licence to easing the assignment of train drivers to operations in various Member States?

Comments

La evaluación de estos requisitos no es competencia de la CNMC. Sin embargo, nos remitimos a la respuesta a la pregunta 20.

23. In order to obtain a complementary certificate, the applicant has to fulfil a series of requirements regarding linguistic knowledge, professional knowledge and competence and training on Safety Management Systems (SMS). Do you think that each of these requirements covers all necessary elements?

La poca concreción del anexo IV de la Directiva (conocimientos profesionales generales y prescripciones relativas a la licencia) permite que aunque se reconozcan las licencias entre países –ex art. 7 de la Directiva-, existan importantes divergencias en los requisitos necesarios para la obtención de licencias entre países y que los EM exijan requisitos para la obtención de los certificados muy diferentes en función del país de origen de la licencia, con efectos negativos para la movilidad de los maquinistas.

24. Do you think that any of the requirements for obtaining a complementary certificate should be repealed?

Yes

No

No opinion

If your answer was “Yes”, please explain

25. With regard to obtaining the complementary certificate: do you think that there are any requirements missing?

Yes

No

No opinion

If your answer was "Yes", please explain

26. How do you assess the contribution of the requirements to obtain a complementary certificate to easing the assignment of train drivers to operations in various Member States?

Comments

La Directiva ha significado un primer paso. Sin embargo, la poca concreción del anexo IV de la Directiva (conocimientos profesionales generales y prescripciones relativas a la licencia) permite que aunque se reconozcan las licencias entre países –ex art. 7 de la Directiva-, existan importantes divergencias en los requisitos necesarios para la obtención de licencias entre países y que los EM exijan o requisitos para la obtención de los certificados muy diferentes en función del país de origen de la licencia, con efectos negativos para la movilidad de los maquinistas. En todo caso, al tratarse de operaciones transfronterizas llevadas a cabo por un conductor que trabaja para la misma empresa, y ser esta la que emite los certificados, se considera que se minimiza el problema, si bien pueden existir diferentes requisitos en los países para la obtención de los certificados complementarios.

27. For the complementary certificate to remain valid, the train driver has to undergo periodic examinations and/or tests regarding linguistic knowledge and professional qualifications. What do you think about the minimum frequency of the periodic examinations and/or tests?

The frequency is too high.

The frequency is adequate.

The frequency is too low.

No opinión

If your answer was "Too high" or "Too low", please explain

28. Do you think that any of the requirements for obtaining a complementary certificate should be repealed?

Yes

No

No opinion

If your answer was "No" please explain

29. How do you assess the contribution of the requirements to obtain a complementary certificate to easing the assignment of train drivers to operations in various Member States?

Comments

La evaluación de estos requisitos no es competencia de la CNMC.

30. What do you think about the prescribed level of linguistic requirements?

Too high

Adequate

Too low

No opinion

If your answer was "Too high" or "Too low", please comment
500 character(s) maximum

31. In your opinion did the Directive make it easier for train drivers to work in different Member States?

Yes, completely

Yes, to a limited extent

No

No opinion

If your answer was "Yes, to a limited extent" or "No", please comment

La Directiva ha significado un primer paso. Sin embargo, la poca concreción del anexo IV de la Directiva (conocimientos profesionales generales y prescripciones relativas a la licencia) permite que aunque se reconozcan las licencias entre países –ex art. 7 de la Directiva–, existan importantes divergencias en los requisitos necesarios para la obtención de licencias entre países y que los EM exijan requisitos para la obtención de los certificados muy diferentes en función del país de origen de la licencia, con efectos negativos para la movilidad de los maquinistas.

32. In order to obtain a licence, the applicant has to fulfil a series of requirements. How do you assess the contribution of these requirements to making it easier for train drivers to work in different Member States?

Comments

La evaluación de estos requisitos no es competencia de la CNMC. Sin embargo la poca concreción del anexo IV de la Directiva (conocimientos profesionales

generales y prescripciones relativas a la licencia) permite que aunque se reconozcan las licencias entre países –ex art. 7 de la Directiva-, existan importantes divergencias en los requisitos necesarios para la obtención de licencias entre países y que los EM exijan requisitos para la obtención de los certificados muy diferentes en función del país de origen de la licencia, con efectos negativos para la movilidad de los maquinistas., tal y como se ha mencionado igualmente en la pregunta 31 anterior. Este aspecto ha sido igualmente identificado en el Report 104-2013 de la ERA y en su propuesta 11 que sugiere la mejora del anexo.

33. For the licence to remain valid, the train driver has to fulfil a series of requirements. How do you assess the contribution of these requirements to making it easier for train drivers to work in different Member States?

Comments

La evaluación de estos requisitos no es competencia de la CNMC. Sin embargo a este respecto es preciso remitirse a lo indicado en las respuestas a las preguntas 31 y 32 anteriores.

34. In order to obtain a complementary certificate, the applicant has to fulfil a series of requirements. How do you assess the contribution of these requirements to making it easier for train drivers to work in different Member States?

Como se ha indicado en cuestiones anteriores, lo que de verdad facilitaría a los maquinistas trabajar en EM distintos al de origen sería bien la eliminación, bien la completa armonización de los certificados complementarios. Tal y como está configurado el sistema de certificación, los EM utilizan los certificados complementarios para evitar un reconocimiento pleno de las licencias de conducción, exigiendo contenidos formativos adicionales a los de la licencia armonizada.

35. For the complementary certificate to remain valid, the train driver has to fulfil a series of requirements. How do you assess the contribution of these requirements to making it easier for train drivers to work in different Member States?

No se tiene una opinión concreta respecto a los requisitos especificados, que versan sobre la frecuencia y el contenido de las evaluaciones periódicas. Como se ha señalado en respuestas anteriores, las dificultades para trabajar en distintos EM vienen no tanto de estas evaluaciones sino de la falta de armonización plena de los certificados complementarios en los distintos EM y de una obligación de reconocimiento mutuo de los mismos.

36. In your opinion did the Directive make it easier for train drivers to move from one Railway Undertaking to another?

Yes, completely

Yes, to a limited extent

No

No opinion

If your answer was "Yes, to a limited extent" or "No", please comment

La licencia no es un tema que influya en la movilidad de conductores entre empresas del mismo país. El problema está en el reconocimiento de certificados por las diferentes empresas, para lo cual sería recomendable un papel más activo por parte de la Agencia de Seguridad.

Como se ha indicado en respuestas anteriores, si bien el establecimiento de una licencia europea con validez en todo el territorio de la UE es un avance en la dirección correcta, el hecho de que ejercer la actividad requiera así mismo, de manera concurrente, unos certificados complementarios que pierden, además su validez cuando se abandona la empresa o administrador que los expidió, deja la situación en un estado semejante al previo a la Directiva. Lo que de verdad facilitaría la movilidad entre empresas de los maquinistas sería bien la eliminación, bien la vigencia certificados complementarios con independencia de la empresa de adscripción.

37. In order to obtain a licence, the applicant has to fulfil a series of requirements. How do you assess the contribution of these requirements to making it easier for train drivers move from one Rail Undertaking to another?

Comments

La evaluación de estos requisitos no es competencia de la CNMC. Sin embargo la licencia no es un tema que influya en la movilidad de conductores entre empresas del mismo país. El problema está en el reconocimiento de certificados por las diferentes empresas, para lo cual sería recomendable un papel más activo por parte de la Agencia de Seguridad.

38. For the licence to remain valid, the train driver has to fulfil a series of requirements. How do you assess the contribution of these requirements to making it easier for train drivers to move from one Rail Undertaking to another?

Comments

La evaluación de estos requisitos no es competencia de la CNMC. Sin embargo se remite a la respuesta 37 anterior.

39. In order to obtain a complementary certificate, the applicant has to fulfil a series of requirements. How do you assess the contribution of these requirements to making it easier for train drivers move from one Rail Undertaking to another?

La licencia no es un tema que influya en la movilidad de conductores entre empresas del mismo país. El problema está en el reconocimiento de certificados

por las diferentes empresas, para lo cual sería recomendable un papel más activo por parte de la Agencia de Seguridad.

Como se ha indicado en respuestas anteriores, si bien el establecimiento de una licencia europea con validez en todo el territorio de la UE es un avance en la dirección correcta, el hecho de que ejercer la actividad requiera así mismo, de manera concurrente, unos certificados complementarios que pierden, además su validez cuando se abandona la empresa o administrador que los expidió, deja la situación en un estado semejante al previo a la Directiva. Lo que de verdad facilitaría la movilidad entre empresas de los maquinistas sería bien la eliminación, bien la vigencia certificados complementarios con independencia de la empresa de adscripción.

40. For the complementary certificate to remain valid, the train driver has to fulfil a series of requirements. How do you assess the contribution of these requirements to making it easier for train drivers to move from one Rail Undertaking to another?

No se tiene una opinión concreta respecto a los requisitos especificados, que versan sobre la frecuencia y el contenido de las evaluaciones periódicas. Como se ha señalado en la respuesta 39 anterior, las dificultades de movilidad de los maquinistas vienen no tanto de estas evaluaciones periódicas sino de la propia existencia de los certificados complementarios y, asumida la misma, de la falta de una obligación de reconocimiento mutuo de los mismos en los distintos EM, empresas y administradores de infraestructuras. Mucho más grave para la movilidad que la evaluación periódica del certificado es su pérdida de vigencia una vez que se abandona la empresa o el administrador de infraestructuras que lo expidió.

41. In your opinion did the Directive contribute to maintaining (or even raising) the safety level of the railway system?

Yes, completely
Yes, to a limited extent
No

No opinion

If your answer was "Yes, to a limited extent" or "No", please comment

42. In your opinion has the Directive led to any effects, other than those mentioned in the questions above?

Yes, only positive effects
Yes, only negative effects
Yes, both positive and negative effects
No other effects

No opinion

If your answer was "Yes, ... ", please comment

43. A directive is a legislative act setting out a goal that all EU countries must achieve. However, it is up to each Member State to devise their own laws on how to reach these goals. Do you think that in case of the certification of train drivers this form of intervention (i.e. Directive) was the adequate one?

Yes, completely

Yes, to a limited extent

No

No opinion

If your answer was "Yes, to a limited extent" or "No", please comment

Como se ha indicado ya en varias de las preguntas precedentes, esta Comisión estima que muchos de los problemas para la movilidad de los maquinistas, tanto entre empresas como entre EM o incluso para la realización de operaciones transfronterizas, derivan de una armonización deficiente de los títulos habilitantes, tanto de la licencia de maquinista como de los certificados complementarios. En relación con estos últimos se echa de menos, además, una obligación de reconocimiento mutuo para los EM, las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras, de forma que se garantice su vigencia en toda la Unión Europea.

Por lo que atañe a la necesidad de una mayor armonización, el citado informe de la ERA muestra diferencias en las horas de formación de los maquinistas entre las 24 y más de 600. No es de extrañar que con tanta divergencia en los requisitos formativos surjan entre los EM suspicacias en cuanto a la calidad y suficiencia de la formación.

A fin de evitar esa problemática, en opinión de esta institución, se requeriría una armonización más extensa y prescriptiva, quizá a través de otro tipo de instrumento normativo con eficacia directa, como los reglamentos comunitarios.

44. If your answer to Question 21 was "no", then what would have been the adequate form of intervention?

A more prescriptive form of intervention with direct application (e.g. a Regulation)

Soft law measures (such as Commission Guidelines or Recommendation)

Other, please specify

Please specify Other

Sería necesaria una armonización de los sistemas de habilitación de los maquinistas mucho más exhaustiva y de carácter preceptivo para los EM. En este

sentido, la obligación de resultado que impone la Directiva se considera a todas luces insuficiente.

45. What types and levels of costs (including charges or fees) were incurred by you or your organization due to complying with the requirements provided for by the Directive (e.g. costs related to accreditation/recognition of examiners or submitting an application for a train driver licence)?

Please specify and estimate them (per type, if possible)

Nuestra organización no ha asumido costes por el cumplimiento de requisitos de la Directiva.

46. Did you or your organization achieve any benefits due to complying with the requirements from the Directive?

Yes

No

If your answer was "yes", please list the benefits and link them with the respective requirements of the Directive

47. Were the costs incurred by you or organisation proportionate with the benefits achieved?

Yes

No

Please comment

Nuestra organización no ha asumido costes por el cumplimiento de requisitos de la Directiva.

48. In your opinion are there any inconsistencies in the provisions of the Directive?

Yes

No

If your answer was "yes", please explain

49. Do you think there are any unclear provisions in the Directive?

Yes

No

If your answer was "yes", please explain

Plantea dudas la redacción del artículo 24 dado que, por una lado, la Directiva plantea como uno de sus objetivos facilitar la movilidad laboral de los maquinistas (considerando 6) y evitar cargas burocráticas (considerando 24). Por otro lado, aparece este artículo 24, que refleja lo establecido en el considerando 12, que podría entenderse como una carta blanca a los EM o a las propias empresas para limitar la movilidad de los maquinistas, en tanto en cuanto dicha movilidad siempre va a suponer un aprovechamiento de las inversiones en formación realizadas por la empresa de origen.

No se entiende muy bien cuál es la incidencia práctica del artículo 24 ni cuál ha de ser su interpretación. De hecho, atendiendo al citado informe de la ERA la interpretación y transposición ha sido muy diferente en los distintos EM.

Además, la poca concreción del anexo IV de la Directiva (conocimientos profesionales generales y prescripciones relativas a la licencia) permite que, aunque se reconozcan las licencias entre países, se estén trasladando las divergencias a los requisitos necesarios para la obtención de los certificados complementarios. Este aspecto ha sido igualmente identificado en el Report 104-2013 de la ERA y en su propuesta 11 que sugiere la mejora del anexo.

50. Do you think that some provisions of the Directive are more difficult to implement than the other?

Yes
No

If your answer was "yes", please explain

Las diferencias existentes entre la infraestructura y el material rodante a nivel europeo puede dificultar en la práctica la armonización de la certificación de maquinistas.

51. In your opinion, did the Directive create a framework for EU-wide acceptance and comparability of procedures and requirements for licencing?

Yes, completely
Yes, to a limited extent
No
No opinion

If your answer was "yes, to a limited extent" or "no", please explain

La creación de la licencia europea puede valorarse positivamente a estos efectos. No obstante, en opinión de esta institución, el hecho de que la licencia, único título válido en todo el territorio de la UE, tenga que ser complementado por los certificados de conducción, cuya regulación por encima de unos mínimos queda a cada país, y cuya validez se restringe a la empresa o administrador ferroviario que los emite, no contribuye precisamente a crear un marco de aceptación y

comparabilidad de procedimientos y requisitos de las licencias en la UE. Valga como ejemplo el caso español citado en la respuesta a la pregunta 9.

Sería necesaria una armonización de los sistemas de habilitación de los maquinistas mucho más exhaustiva y de carácter preceptivo para los EM. En este sentido, la obligación de resultado que impone la Directiva se considera a todas luces insuficiente. Además, debería evaluarse la necesidad de un papel más activo de la autoridad competente en la emisión de los certificados, que facilitaría su reconocimiento mutuo entre los participantes en el mercado.

52. In your opinion, did the Directive create a framework for EU-wide acceptance and comparability of procedures and requirements regarding the complementary certificates?

Yes, completely

Yes, to a limited extent

No

No opinion

If your answer was "yes, to a limited extent" or "no", please explain

Tal y como se ha señalado, en opinión de esta institución, el hecho de que la licencia, único título válido en todo el territorio de la UE, tenga que ser complementado por los certificados de conducción, cuya regulación por encima de unos mínimos queda a cada país, y cuya validez se restringe a la empresa o administrador ferroviario que los emite, no contribuye precisamente a crear un marco de aceptación y comparabilidad de procedimientos y requisitos de las licencias en la UE. Valga como ejemplo el caso español citado en la respuesta a la pregunta 9. Adicionalmente, para paliar este aspecto, debería evaluarse la necesidad de un papel más activo de la autoridad competente en la emisión de los certificados, que facilitaría su reconocimiento mutuo entre los participantes en el mercado.

53. In your opinion, did the Directive eliminate the duplication of efforts between Member States regarding licences?

Yes, completely

Yes, to a limited extent

No

No opinion

If your answer was "yes, to a limited extent" or "no", please explain

Como se ha indicado en respuestas anteriores, si bien el establecimiento de una licencia europea con validez en todo el territorio de la UE es un avance en la dirección correcta, el hecho de que ejercer la actividad requiera así mismo, de manera concurrente, unos certificados complementarios nacionales, deja la situación en un estado semejante al previo a la Directiva.

Como los requerimientos para la obtención de una licencia son objetivamente muy distintos entre EM – de conformidad con el Informe de la Comisión Técnico Científica para el estudio de mejoras en el sector ferroviario de junio de 2014, los contenidos y las horas lectivas para la obtención de licencias de maquinistas en la Unión Europea oscilan entre 80 y 600 horas lectivas, siendo España uno de los tres países con más de seiscientas horas de formación- los EM utilizan los certificados complementarios, respecto de los cuales la Directiva no exige validez en todo el territorio de la UE, para compensar estas diferencias –ver respuesta 9-.

No puede, por tanto considerarse que se eliminan las duplicidades de esfuerzos.

54. In your opinion, did the Directive eliminate the duplication of efforts between Member States regarding complementary certificates?

Yes, completely

Yes, to a limited extent

No

No opinion

If your answer was "yes, to a limited extent" or "no", please explain

Tal y como se ha señalado en la pregunta anterior, los EM están utilizando los certificados complementarios para compensar las diferencias en la licencia de conducción, de validez europea pero requisitos dispares según el EM de emisión. Para evitar la duplicidad de esfuerzos se requeriría idealmente una mayor armonización –en principio por la vía del reglamento comunitario- o, al menos, el establecimiento de una obligación de reconocimiento mutuo.

55. In your opinion, did the Directive eliminate the duplication of costs between Member States regarding licences?

Yes, completely

Yes, to a limited extent

No

No opinion

If your answer was "yes, to a limited extent" or "no", please explain.

56. In your opinion, did the Directive eliminate the duplication of costs between Member States regarding complementary certificates?

Yes, completely

Yes, to a limited extent

No

No opinion

If your answer was "yes, to a limited extent" or "no", please explain

Other questions

1. Article 34 of the Directive foresees the examination of the possibility of using smartcards combining the licence and certificates. However, following the cost-benefit analysis hereof prepared by ERA, no further action has been taken with regard to the use of smart cards. Do you think it would make sense to re-consider the possibility of using smart cards?

Yes

No

No opinion

Please explain

La implantación de smartcards que combinen licencias y certificados puede ser una buena actuación, siempre y cuando la tecnología esté suficientemente desarrollada y su coste se considere asumible.

2. Article 28 of the Directive foresees the possibility of bringing forward a legislative proposal on a certification system for other crew members performing safety-critical tasks. However, this option has been discarded following the report produced by ERA in 2009. In your opinion and generally speaking, would a certification system for other crew members performing safety-critical tasks make sense?

Yes, completely

Yes, to a limited extent

No

No opinion

Please explain

Si bien a nivel europeo no existe un sistema de certificación para este otro personal con incidencia en la seguridad, en algunos Estados Miembros, como España, se exige la habilitación por parte de las empresas ferroviarias o gestores de infraestructuras para este tipo de trabajadores. Como en el caso de los certificados para maquinistas, éstos pierden su habilitación cuando cambian de empresa, lo que genera costes a los trabajadores y restricciones al cambio, esencial en los primeros momentos de la liberalización de un sector. De esta forma, se considera que un sistema común de certificaciones supervisado por una entidad independiente permitiría homogeneizar la situación en todos los países, esencial en un contexto de crecimiento del tráfico transfronterizo, y facilitar la movilidad geográfica y entre empresas de los trabajadores.

3. In your opinion, what would be the **advantages** of a certification system for other crew members performing safety –critical tasks?

Las ventajas de un sistema de certificación como el señalado anteriormente son varias. En primer lugar, facilitar la movilidad de los trabajadores, tanto geográfica como entre empresas, esencial en los primeros momentos de la liberalización de un sector. En segundo lugar, homogeneizar las condiciones de circulación y formación de los trenes para el tráfico internacional. Así, en la situación actual, puede darse el caso de que en España circulen trenes con origen en un país no exige la habilitación del personal de carga y auxiliar. Por el contrario, las empresas ferroviarias españolas deberán habilitar a su personal para realizar estas tareas. En definitiva, en la medida en que ya se están produciendo diferencias importantes en los marcos legales aplicables a estas profesiones se requiere su homogeneización a nivel europeo a fin de garantizar el level playing field.

4. In your opinion, what would be the **disadvantages** of a certification system for other crew members performing safety –critical tasks?

No se identifican desventajas relevantes en relación con la implementación de un sistema común de certificaciones para otro personal relacionado con la seguridad en la medida en que en algunos países, como España, esta habilitación ya se está produciendo.

5. Do you think that mandating a single, common operational language (like for example in aviation) would be beneficial?

Yes, totally

Yes, to a limited extent

No

No opinion

Please explain

No existe un consenso sobre las posibles soluciones al reto del idioma en el ámbito ferroviario. Mientras el informe Atkins (2002) defendía la elección de una *lingua franca* de carácter regional (común a varios Estados) para facilitar las operaciones transfronterizas, otros estudios defienden el establecimiento de una lengua operacional común (como es el inglés en el sector aéreo). No está claro cuál es la mejor opción en términos de coste/beneficio, al ser costoso el aprendizaje de lenguas y tener los ferrocarriles, aún un carácter marcadamente nacional. Posiblemente el establecimiento de una lengua operacional común sea una opción adecuada, tanto para permitir el desarrollo de un mercado único de maquinistas como para coadyuvar a la propia interoperabilidad de trenes y trayectos.

6. Are there any other issues related to the Directive to which you would like to draw our attention?

Please give details

7. Please provide references to any studies or documents that you think are relevant for this consultation, with links for download where possible

500 character(s) maximum

https://www.cnmc.es/Portals/0/Ficheros/Promocion/Informes_y_Estudios_Sectoriales/2015/20151028_PRO%20CNMC%20003_15_personal%20ferroviario.pdf

8. Please upload any additional documents (e.g. position papers) to support your contribution to the consultation.