



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 22.2.2007  
COM(2007)80 definitivo

2004/0048 (COD)

**PARERE DELLA COMMISSIONE**

**a norma dell'articolo 251, paragrafo 2, terzo comma, lettera c), del trattato CE  
sugli emendamenti del Parlamento europeo  
alla posizione comune del Consiglio in merito alla  
proposta di**

**DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO  
E DEL CONSIGLIO**

**relativa alla certificazione del personale viaggiante addetto alla guida di locomotori e  
treni sulla rete ferroviaria europea della Comunità**

**CHE MODIFICA LA PROPOSTA DELLA COMMISSIONE  
ai sensi dell'articolo 250, paragrafo 2, del trattato CE**

**PARERE DELLA COMMISSIONE**

**a norma dell'articolo 251, paragrafo 2, terzo comma, lettera c), del trattato CE  
sugli emendamenti del Parlamento europeo  
alla posizione comune del Consiglio in merito alla  
proposta di**

**DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO  
E DEL CONSIGLIO**

**relativa alla certificazione del personale viaggiante addetto alla guida di locomotori e  
treni sulla rete ferroviaria europea della Comunità**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

**1. INTRODUZIONE**

L'articolo 251, paragrafo 2, terzo comma, lettera c), del trattato CE prevede che la Commissione formuli un parere sugli emendamenti proposti dal Parlamento europeo in seconda lettura. La Commissione esprime qui di seguito il proprio parere sui 33 emendamenti proposti dal Parlamento.

**2. SINTESI**

Data di trasmissione della proposta al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2004) 142-C6-0002/2004– 2004/0048(COD))	4 marzo 2004
Data del parere del Comitato delle regioni	17 novembre 2004
Data del parere del Comitato economico e sociale europeo	9 febbraio 2005
Data del parere del Parlamento europeo, in prima lettura	28 settembre 2005
Data di adozione della posizione comune a maggioranza qualificata	24 luglio 2006
Data di adozione in seconda lettura della risoluzione del Parlamento europeo, che comprende 33 emendamenti alla posizione comune	18 gennaio 2007

**3. OGGETTO DELLA PROPOSTA**

Il 3 marzo 2004 la Commissione ha proposto una serie di misure ("terzo pacchetto ferroviario") il cui esame è stato avviato dal Consiglio nell'aprile 2004 e dal Parlamento nell'ottobre 2004. Si tratta di quattro proposte legislative tra cui una direttiva relativa alla certificazione del personale viaggiante addetto alla guida di locomotori e treni sulla rete ferroviaria della Comunità. Elaborato in consultazione con i rappresentanti del settore e delle parti sociali, questo testo prevede un meccanismo che consente di definire più precisamente le competenze e le responsabilità in materia di formazione, valutazione e riconoscimento delle

qualifiche dei macchinisti e del personale viaggiante che svolgono funzioni di sicurezza. Un macchinista dovrà detenere una licenza, che gli appartiene, che attesti le sue competenze generali e sarà valida su tutto il territorio della Comunità. La licenza deve essere completata da un attestato rilasciato dall'impresa ferroviaria che riconosce la formazione specifica relativa alla linea percorsa, al materiale utilizzato e alle procedure operative e di sicurezza proprie di quella impresa ferroviaria.

#### **4. PARERE DELLA COMMISSIONE SUGLI EMENDAMENTI DEL PARLAMENTO EUROPEO**

##### **4.1. Emendamenti accolti dalla Commissione**

Riepilogando:

- 16 emendamenti sono accolti *in toto*: 2-3-5-6-7-8-9-12-20-21-22-24-25-28-29-30
- 4 emendamenti sono accolti nella sostanza: 15-17-18-19
- 5 emendamenti sono accolti in parte: 1-16-26-27-33

##### *4.1.1. Emendamenti accolti nella sostanza*

Le possibilità di ricorso previste dall'emendamento 15 sono di fatto già previste agli articoli 15 e 21 della posizione comune.

Gli emendamenti 17 e 18 mirano a correggere un'incoerenza tra i paragrafi 1 e 2 dell'articolo 19, ma la loro formulazione non è chiara.

L'emendamento 19 precisa le possibilità di delega di compiti da parte dell'autorità competente, ma modifica la terminologia degli articoli cui si riferisce e deve pertanto essere riformulato.

##### *4.1.2 Emendamenti accolti in parte*

L'emendamento 1 si riferisce all'accordo sul tempo di lavoro/riposo. Quest'ultimo tuttavia nella fattispecie non è pertinente e dunque non è opportuno farvi riferimento.

Il monitoraggio del datore di lavoro menzionato nell'emendamento 16 è già previsto all'articolo 18 della posizione comune.

L'emendamento 26 riguarda la certificazione del personale viaggiante che partecipa direttamente a compiti di sicurezza del treno e dei suoi passeggeri.

La Commissione è a favore di questa richiesta che consente di tornare al campo di applicazione della sua proposta iniziale, che riguardava non solo i macchinisti ma anche il personale viaggiante che contribuisce ai compiti di sicurezza. Deve essere riformulato perché:

- il paragrafo 3 non è compatibile con il paragrafo 2 che non prevede l'intervento dell'autorità competente;
- gli articoli 20 e 21 menzionati al paragrafo 5 dovrebbero essere sostituiti dall'articolo 22 (registri);

- al fine di precisare subito il campo di applicazione occorrerebbe aggiungere, in allegato alla direttiva, la descrizione dei compiti di sicurezza del personale interessato e modificare il paragrafo 6.

Il CER, associazione che rappresenta un gran numero di imprese ferroviarie e di gestori delle infrastrutture nella Comunità, ha elaborato e pubblicato nel mese di agosto 2000 una relazione sulle competenze del personale destinato a svolgere servizi di interoperabilità, il cui obiettivo era di accompagnare l'apertura del mercato.

Sulla base di questa relazione, la Commissione propone di individuare il personale viaggiante oggetto della direttiva, precisandone i compiti nel modo seguente:

- verifica dell'efficacia dei dispositivi di frenatura;
- apertura e chiusura delle porte;
- partecipazione alle procedure di partenza dei treni;
- risposte ai segnali di allarme;
- partecipazione alle manovre;
- verifica e misure da adottare in casi di anomalie verificatesi quando il treno è in movimento;
- assistenza al macchinista in casi specifici.

L'emendamento 27 prevede che per la modifica degli allegati della direttiva, siano sistematicamente interpellati l'Agenzia e i partner sociali. Tuttavia il riferimento al regolamento dell'agenzia non è pertinente, in quanto occorre operare una distinzione tra le specifiche tecniche di interoperabilità (STI) elaborate dall'Agenzia in conformità delle direttive sull'interoperabilità ferroviaria (direttive 96/48/CE e 2001/16/CE) e gli allegati di una direttiva che rientrano nella procedura di codecisione o, per delega delle competenze, con la procedura di comitato, su iniziativa della Commissione. Questo emendamento dovrebbe pertanto essere riformulato e prevedere che per le disposizioni che hanno un impatto sulle condizioni di lavoro, la salute e la sicurezza dei lavoratori, i partner sociali siano consultati prima di proporre la modifica al comitato di regolamentazione.

L'emendamento 33 che si riferisce agli esami medici è accettabile, a patto di modificare le espressioni "medico del lavoro e "medico accreditato" che non sono conformi all'articolo 11 della posizione comune.

#### **4.2. Emendamenti respinti dalla Commissione**

Sette emendamenti sono respinti: 10-11-13-14-23-31-32

L'emendamento 10 prevede una disposizione che è già presente all'articolo 18 che riguarda le mansioni dell'autorità competente.

L'emendamento 11 che propone di ricorrere ai termini "riconoscimento reciproco", non può essere accolto in quanto la licenza è concessa in base a criteri armonizzati. Il concetto di "validità sull'intero territorio dell'UE" utilizzato nella posizione comune è più adeguato.

Gli emendamenti 13 e 14 non sono accolti perché non sarebbe materialmente possibile fare intervenire l'autorità competente ogni volta che un macchinista si ammala. Inoltre spetta all'impresa ferroviaria o al gestore dell'infrastruttura, quando il macchinista svolge dei servizi per conto di questo, garantire la sicurezza ferroviaria ed è dunque questa, e non il "datore di lavoro", che deve adottare le misure necessarie in caso di rischi.

L'emendamento 23 propone che, in caso interruzione volontaria del rapporto di lavoro di un macchinista con l'impresa ferroviaria che lo ha formato, l'impresa ferroviaria che lo assume sia tenuta ad indennizzare l'impresa di origine in proporzione al costo della formazione sostenuto da quest'ultima, sulla base di criteri armonizzati che dovranno essere stabiliti mediante una raccomandazione dell'Agenzia.

Anche se a livello di principio la proposta sembra tutelare l'investimento effettuato da un datore di lavoro per la formazione di un macchinista, questo emendamento non può essere accolto per le seguenti ragioni:

- non è prevista una clausola equivalente in altri modi di trasporto, in particolare nel settore aereo in cui la formazione è anch'essa molto costosa;
- questo tipo di clausola riguarda il diritto del lavoro e dunque risulta poco pertinente nella direttiva in questione;
- un macchinista può lasciare un datore di lavoro per i motivi più svariati: se dà le dimissioni per colpa del datore di lavoro, il rimborso in questione sarebbe ingiustificato.

La Commissione potrebbe, tuttavia, accettare una disposizione che rinvi la soluzione di questo problema al diritto nazionale o privato.

L'emendamento 31 non può essere accolto in quanto la data di recepimento proposta dal Parlamento europeo (31 dicembre 2007) non è realista. Si ricorrerà probabilmente ad una procedura di conciliazione e il processo legislativo dovrebbe terminare nell'autunno 2007. Alla data proposta gli Stati membri non avranno pertanto completato il processo di recepimento.

L'emendamento 32 prevede l'inserimento della data dell'ultimo esame medico sull'attestato complementare del macchinista, non può essere accolto in quanto determinerebbe un costo aggiuntivo supplementare non trascurabile per le imprese ferroviarie/i gestori dell'infrastruttura e non darebbe nessuna garanzia supplementare in materia di sicurezza ferroviaria.

## **5. CONCLUSIONE**

In conformità all'articolo 250, paragrafo 2, del trattato CE, la Commissione modifica la propria proposta secondo quanto indicato.