



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 18.09.2006
COM(2006) 517 definitivo

2004/0049 (COD)

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE
AL PARLAMENTO EUROPEO**

ai sensi dell'articolo 251, paragrafo 2, secondo comma, del trattato CE

relativa alla

**posizione comune del Consiglio sull'adozione di un regolamento del Parlamento europeo
e del Consiglio relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri
nel trasporto ferroviario internazionale**

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE
AL PARLAMENTO EUROPEO**

ai sensi dell'articolo 251, paragrafo 2, secondo comma, del trattato CE

relativa alla

**posizione comune del Consiglio sull'adozione di un regolamento del Parlamento europeo
e del Consiglio relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri
nel trasporto ferroviario internazionale**

1- ANTEFATTI

Data di trasmissione della proposta al Parlamento europeo e al Consiglio (documento COM(2004) 143 definitivo — 2004/0049(COD)):	3 marzo 2004
Data del parere del Comitato economico e sociale europeo:	9 febbraio 2005
Data del parere del Parlamento europeo in prima lettura: A6 – 0123/2005	28 settembre 2005
Data di adozione della posizione comune:	24 luglio 2006

2- FINALITÀ DELLA PROPOSTA

La proposta relativa ai diritti dei viaggiatori nel trasporto ferroviario internazionale è una delle quattro misure proposte nell'ambito del terzo pacchetto ferroviario (le altre misure mirano a creare un sistema di certificazione per i macchinisti, a migliorare la qualità dei servizi di trasporto ferroviario di merci e ad aprire il mercato del trasporto ferroviario internazionale di passeggeri entro il 1° gennaio 2010).

La presente proposta intende stabilire i diritti e gli obblighi dei passeggeri del trasporto ferroviario internazionale allo scopo di migliorare l'efficacia e la capacità di attrazione del trasporto internazionale di passeggeri per ferrovia. La proposta fissa disposizioni sui requisiti minimi delle informazioni che devono essere fornite ai passeggeri prima, durante e dopo il viaggio; le condizioni contrattuali; la responsabilità delle imprese ferroviarie in caso di incidenti, la responsabilità e le altre conseguenze nel caso di ritardi o soppressioni di treni; le condizioni per l'assistenza alle persone a mobilità ridotta, le norme di qualità e la gestione dei rischi e, infine, le condizioni in base alle quali le imprese ferroviarie coopereranno per conseguire gli obiettivi del presente regolamento.

I diritti dei passeggeri del trasporto ferroviario si basano in larga parte sui sistemi di diritto internazionale vigenti in materia e in particolare, sulla Convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia (COTIF/CIV) e sulle norme comunitarie applicabili ai passeggeri del trasporto aereo.

3- OSSERVAZIONI SULLA POSIZIONE COMUNE

Il Consiglio ha approvato all'unanimità alcune modifiche di ordine generale; la Commissione può accoglierle in quanto permettono di realizzare gli obiettivi della proposta.

In primo luogo il Consiglio ha modificato la **struttura del regolamento**, distinguendo chiaramente otto capi (I — Disposizioni generali, II — Contratto di trasporto, informazioni e biglietteria, III — Responsabilità delle imprese ferroviarie in relazione ai passeggeri ed ai loro bagagli, IV — Ritardi, coincidenze perse e soppressioni, V — Persone a mobilità ridotta, VI — Sicurezza, reclami e qualità del servizio, VII — Applicazione e VIII — Disposizioni finali). Il numero di allegati è stato ridotto da quattro a tre: gli allegati I e II della proposta della Commissione sono stati leggermente adattati e fusi nell'allegato II, l'allegato II è stato incorporato al testo (risarcimento in caso di ritardo) e le disposizioni della COTIF/CIV applicabili ai capi II, III e V costituiscono l'allegato I.

Nella maggior parte dei casi il Consiglio ha confermato l'**ambito di applicazione** proposto dalla Commissione ("viaggi internazionali" intendendosi con tale espressione uno o più servizi ferroviari dei quali almeno uno deve essere internazionale, effettuato con un solo contratto di trasporto) mentre l'applicazione del capo IV relativo ai ritardi è limitata ai servizi internazionali ed è stata ampliata la portata del capo V sulle persone a mobilità ridotta per comprendere anche i viaggi nazionali sui servizi internazionali. In tal modo il Consiglio ha adattato l'ambito di applicazione dei diversi capi in funzione dei loro rispettivi bisogni.

Contrariamente a quanto stabilito nella proposta della Commissione, il Consiglio, analogamente al Parlamento europeo ha ridotto la portata dell'obbligo degli operatori ferroviari di emettere **biglietti** e biglietti globali (cumulativi) e fornire le informazioni di viaggio per tutta la rete ferroviaria dell'UE ai casi in cui l'operatore ferroviario destinatario della richiesta abbia la disponibilità di tali informazioni o di tali biglietti.

Il Consiglio e Parlamento europeo hanno chiesto tuttavia l'introduzione di un **sistema telematico di informazioni e prenotazioni** per i viaggi per ferrovia nell'UE, che contribuirà a facilitare l'accesso del consumatore alle informazioni, ai biglietti e alle prenotazioni dei servizi internazionali. La relativa misura legislativa sarà soggetta alla procedura di comitato partendo da una proposta che sarà elaborata con l'assistenza dell'Agenzia ferroviaria europea.

Nella maggior parte dei casi il Consiglio, in sintonia con un'analoga richiesta del Parlamento europeo, ha sostituito la proposta della Commissione per quanto attiene alla responsabilità delle imprese ferroviarie per i passeggeri o il bagaglio in caso di incidenti e danni per ritardo, coincidenza persa o soppressione di treni con le disposizioni del quadro legislativo COTIF/CIV. Sebbene tale approccio limiterà considerevolmente i diritti dei passeggeri al risarcimento del danno, la Commissione può accettare questa modifica. In base all'esperienza che verrà acquisita con l'applicazione del presente strumento legislativo, la Commissione potrà riconsiderare la questione. Contrariamente a quanto deciso dal Parlamento, il Consiglio ha alleggerito la richiesta di un livello minimo di assicurazione obbligatoria per la responsabilità in caso di incidenti.

Basandosi su un'analoga richiesta del Parlamento europeo, il Consiglio propone una semplificazione del quadro originariamente proposto dalla Commissione relativo **all'indennità e all'assistenza ad hoc in caso di ritardo, perdite di coincidenza o soppressione**, al fine di semplificarne l'applicazione a beneficio dei passeggeri. La Commissione condivide pienamente tale semplificazione.

In linea di massima il Consiglio sostiene ampiamente la difesa dei **diritti delle persone a mobilità ridotta**, cercando di ampliarne il campo di applicazione e di fare modo che essi possano essere applicati più facilmente e con una certa prevedibilità, pur limitando alcuni obblighi dei gestori delle stazioni e delle imprese ferroviarie. Pur essendo in linea generale favorevole alla modifica, la Commissione ritiene che una delle modifiche proposte sia inopportuna, precisamente quella di cui all'articolo 19, paragrafo 1, ultima frase, che concede al gestore della stazione la facoltà, in caso di meri impedimenti commerciali, di limitare l'assistenza che è stata già confermata. Il Parlamento europeo ha presentato emendamenti che andavano al di là del campo di applicazione di questa proposta, ad esempio, relativi ad obblighi intesi a aumentare l'accessibilità del materiale rotabile e delle stazioni, che saranno tuttavia inseriti nelle specifiche tecniche di interoperabilità dei passeggeri a mobilità ridotta, un aspetto che la Commissione esaminerà ulteriormente in futuro.

Contrariamente al Parlamento europeo, il Consiglio ha confermato gli obblighi relativi alla definizione e al monitoraggio di norme di qualità.

4- OSSERVAZIONI DETTAGLIATE DELLA COMMISSIONE

Dei 122 emendamenti adottati dal Parlamento in prima lettura, 63 sono stati pienamente tenuti in considerazione dal Consiglio nella sua posizione comune e 9 parzialmente, di tali emendamenti la Commissione ne ha respinti 12 integralmente e 3 parzialmente. La posizione comune respinge integralmente 25 emendamenti e 4 parzialmente, emendamenti che erano stati accettati dalla Commissione. La posizione comune non ha tenuto conto di 26 emendamenti integralmente e 3 parzialmente, tali emendamenti sono stati respinti anche dalla Commissione.

L'emendamento principale del Parlamento europeo si riferisce all'estensione dell'ambito di applicazione del regolamento, per includere non solo i viaggi internazionali ma anche quelli nazionali. Altri emendamenti importanti riguardano il regime della responsabilità, a una revisione dei livelli e delle condizioni di indennizzo proposti in caso di ritardi e di soppressioni e infine, a una limitazione degli obblighi dell'impresa ferroviaria di offrire biglietti e informazioni di trasporto su tutti i servizi principali nell'Unione europea. Degli emendamenti approvati dal Parlamento in prima lettura, la Commissione ne ha accettati 19 integralmente, 49 in linea di principio e 16 parzialmente. Ha respinto integralmente 38 emendamenti.

4.1 Emendamenti accettati dalla Commissione e inseriti integralmente o parzialmente nella posizione comune

I riferimenti di cui ai paragrafi seguenti sono riferimenti ai considerando e agli articoli della posizione comune.

Una parte dell'emendamento 3 e gli emendamenti 10, 23, 27, 44, 45, 46, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 56, 57, 59 e, in certa misura gli emendamenti 64, 77, 78, 80, 81, 82 e 83 prevedono l'allineamento del regime delle responsabilità per le imprese ferroviarie all'accordo internazionale COTIF/CIV (protocollo di Vilnius del 1999, entrato in vigore nel 2006) o contengono semplicemente riferimenti alla COTIF/CIV. Gli emendamenti a specifiche disposizioni possono essere considerati ridondanti dato che i considerando 6 e 13, l'articolo 10 (responsabilità per i passeggeri e i bagagli), l'articolo 13 (responsabilità per ritardi, perdite di coincidenza e soppressioni) e in particolare l'allegato I della posizione

comune, in forma semplice e concisa, introducono nel regolamento le pertinenti disposizioni della COTIF/CIV in materia di responsabilità.

Gli emendamenti 6 e 76 introducono dettagli relativi alla forma dell'assistenza offerta alle persone a mobilità ridotta in caso di ritardo. L'articolo 16, paragrafo 5, della posizione comune conferma il diritto delle persone a mobilità ridotta beneficiare di caso di ritardo a un'attenzione particolare alle loro esigenze. Il considerando 10 della posizione comune contiene dettagli sulle modalità dell'assistenza deve essere offerta.

L'emendamento 18 propone cambiamenti alla definizione di "prenotazione", tale definizione è stata modificata in modo ancora più radicale dalla posizione comune all'articolo 3, paragrafo 9.

Gli emendamenti 20, 61 e 120 intendono semplificare il regime di indennità proposto dalla Commissione, stabilendo il rimborso del prezzo del biglietto in caso di ritardo. L'articolo 15 della posizione comune riprende la struttura principale proposta dal Parlamento europeo limitando l'importo massimo dell'eventuale rimborso al 50 % del prezzo del biglietto.

L'emendamento 24 relativo alla soppressione della definizione di orario operativo è stato recepito nella posizione comune.

Gli emendamenti 25, 36 e 42 fanno riferimento all'organizzazione della fornitura di informazioni e biglietti come richiesto dal regolamento e al possibile uso di un sistema telematico europeo di informazioni e prenotazioni (CIRS). L'articolo 9 della posizione comune include la prescrizione di istituire un sistema telematico europeo di informazioni e prenotazioni e obbliga la Commissione, gli Stati membri e l'Agenzia ferroviaria europea a cooperare per sviluppare le specifiche tecniche di interoperabilità di cui alla direttiva 2001/16/CE relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale. Il campo di applicazione della summenzionata base legale potrebbe richiedere uno studio più dettagliato.

Gli emendamenti 32, 33, 34, 35, 108 e, parzialmente, l'emendamento 138 dispongono l'allineamento delle disposizioni sui contratti di trasporto e sulla biglietteria alla convenzione internazionale COTIF/CIV (protocollo di Vilnius del 1999, entrato in vigore nel 2006) o, semplicemente, contengono riferimenti a tale convenzione internazionale COTIF/CIV. Gli emendamenti di disposizioni specifiche possono essere considerati ridondanti dato che il considerando 6, l'articolo 4 (contratti di trasporto) e, in particolare, l'allegato I della posizione comune, in forma semplice e concisa, introducono nel regolamento le pertinenti disposizioni della COTIF/CIV in materia di contratti di trasporto e di biglietteria.

Una parte dell'emendamento 67 prevede che i passeggeri che subiscono un ritardo siano trasportati senza indugio verso la loro destinazione finale. L'articolo 14 della posizione comune riprende questa impostazione, andando oltre, prescrivendo alle imprese ferroviarie di offrire "immediatamente" ai passeggeri la scelta tra un itinerario alternativo e il rimborso del prezzo del biglietto, ecc.

Gli emendamenti 70, 71, 72 (la Commissione tuttavia non ha accettato la riduzione della portata di quest'obbligo utilizzando l'espressione "se del caso") e l'emendamento 73 richiedono il consenso dei passeggeri per le successive misure che le imprese ferroviarie devono adottare in caso di itinerario alternativo e continuazione del viaggio a causa del ritardo e propongono diversi chiarimenti sull'assistenza ad hoc da offrire in caso di ritardo.

Gli articoli 14, paragrafo 1, lettera c) e 16, paragrafo 2, della posizione comune tengono conto di queste proposte.

L'emendamento 86 propone di limitare all'assistenza offerta alle persone a mobilità ridotta in funzione della capacità disponibile. L'articolo 17 della posizione comune consente alle imprese ferroviarie di stabilire norme di accesso non discriminatorie applicabili al trasporto di persone a mobilità ridotta. La posizione comune non prevede tuttavia alcun obbligo di aumentare la capacità.

Gli emendamenti 87 e 126 modificano gli obblighi dei gestori delle stazioni e delle imprese ferroviarie, incluso il personale di bordo in relazione all'assistenza da prestare alle persone a mobilità ridotta. Gli articoli 19, 20 e 21 della posizione comune chiariscono, semplificano e rendono più realistici gli obblighi che incombono alle parti, in particolare alle imprese ferroviarie e ai gestori delle stazioni. L'articolo 18 della posizione comune garantisce la vendita dei biglietti alle persone a mobilità ridotta senza costi aggiuntivi.

L'emendamento 92 semplifica il diritto delle persone a mobilità ridotta all'assistenza in assenza di notifica preventiva. In tali casi l'articolo 21 garantisce che sia compiuto ogni sforzo ragionevole per fornire l'assistenza necessaria.

Gli emendamenti 99 e 100 sono stati ripresi all'articolo 23 della posizione comune modificando la parola "sicurezza" con l'espressione "sicurezza personale".

Gli emendamenti 105 e 106 che riducono gli oneri che incombono alle imprese ferroviarie relativamente al trattamento dei reclami e sono stati inseriti all'articolo 24 della posizione comune. Tale articolo disciplina nell'ambito di un quadro di massima la maggior parte dei dettagli del meccanismo per il trattamento dei reclami che dovrà essere deciso dalle stesse imprese ferroviarie.

La prima parte dell'emendamento 109 sopprime l'obbligo di informare i passeggeri circa l'intenzione di sopprimere o modificare determinati servizi. L'articolo 6 della posizione comune dispone che l'obbligo di informazione si riferisce alle decisioni e non alle intenzioni.

L'emendamento 114, una parte dell'emendamento 115 e gli emendamenti 116 e 117 prescrivono modifiche alle informazioni minime di viaggio offerte dalle imprese ferroviarie ai viaggiatori. L'articolo 7 e l'allegato II chiariscono i contenuti delle informazioni minime sui propri servizi da offrire ai passeggeri.

4.2 Emendamenti accettati dalla Commissione e non inseriti nella posizione comune

Gli emendamenti 5, 8, 9, 38 (in parte, si veda anche in prosieguo) e parte degli emendamenti 67, 68, 79, 85, 90, 103 e 104 prevedono la soppressione del termine "internazionale". La Commissione ritiene che la soppressione di tale termine nelle relative disposizioni non pregiudichi il campo di applicazione del regolamento. Tuttavia la posizione comune, non intendendo estendere il campo di applicazione del regolamento a tutti i servizi ferroviari, inclusi i servizi nazionali, ha mantenuto nella posizione comune tutti i riferimenti al termine "internazionale".

L'emendamento 15 intende chiarire la definizione di "impresa ferroviaria". Esso può essere considerato ridondante poiché la posizione comune fa riferimento alla legislazione comunitaria vigente: l'articolo 3, paragrafo 1, definisce l'"impresa ferroviaria"

conformemente alla direttiva 2001/14/CE e l'articolo 2 (ambito di applicazione) fa riferimento alla definizione di cui alla direttiva 95/18/CE.

Gli emendamenti 21 e 22 dispongono che non siano considerati ritardi o ritardi previsti dovuti alla soppressione, quelli annunciati ai viaggiatori con almeno 48 ore di anticipo. La posizione comune non prevede tuttavia una simile disposizione. La definizione di "ritardo" di cui all'articolo 3, paragrafo 15, può essere utilizzata per chiarire questo aspetto.

L'emendamento 30 prescrive di fornire informazioni in un formato accessibile alle persone a mobilità ridotta con menomazioni dell'udito o della vista. La posizione comune non prevede tuttavia tale prescrizione. Il contenuto dell'articolo 7, paragrafo 3, della posizione comune permette di tenere conto di quanto previsto dagli emendamenti summenzionati.

L'emendamento 38 prevede che la vendita dei biglietti sia effettuata in forma accessibile. Sebbene l'articolo 8 della posizione comune sulla disponibilità di biglietti non rifletta questa impostazione, il considerando 10 della posizione comune assicura alle persone a mobilità ridotta il diritto di ottenere i biglietti a bordo senza maggiorazione.

Gli emendamenti 43, 48, 55 e 98 sui titoli e sulla struttura del regolamento non sono stati ripresi nella posizione comune poiché quest'ultima propone una struttura diversa (si veda *struttura del regolamento*).

Gli emendamenti 47 e 58 sopprimono o limitano il diritto di pagamento anticipato in caso di decesso o lesioni di un passeggero. L'articolo 12 della posizione comune conferma tuttavia tale diritto, proposto dalla Commissione, che è garantito anche ai passeggeri del trasporto aereo.

L'emendamento 66 dispone l'applicazione delle relative norme di legge in caso di ritardo nella prestazione di un servizio ferroviario anche in caso di ritardo nella prestazione di assistenza confermata a una persona a mobilità ridotta. La posizione comune non prevede tuttavia tale prescrizione e fa riferimento solo ai particolari bisogni delle persone a mobilità ridotta relative all'assistenza in caso di ritardi.

L'emendamento 69 stabilisce che il proseguimento del viaggio o la scelta di un itinerario alternativo può comportare l'utilizzo di servizi più costosi senza oneri aggiuntivi rispetto al prezzo che è stato pagato per il biglietto. La posizione comune non prevede tale possibilità ma fa riferimento all'espressione "a condizioni di trasporto simili".

L'emendamento 75 dispone che l'impresa ferroviaria certifichi il ritardo subito dai passeggeri. La posizione comune non prevede tale obbligo, ma esso può essere previsto facilmente sopprimendo l'espressione "a richiesta del passeggero" dall'articolo 16, paragrafo 4.

Il secondo e il terzo paragrafo dell'emendamento 109 dispone che le imprese ferroviarie, i gestori delle stazioni, i tour operator e la Commissione collaborano informare i viaggiatori sui diritti di cui beneficiano in virtù del presente regolamento. La Commissione è favorevole in linea di principio a informare i passeggeri in forma appropriata dei loro diritti ai sensi del presente regolamento e fa riferimento ad azioni simili intraprese per i diritti dei passeggeri del trasporto aereo (Quadro dei diritti dei passeggeri del trasporto aereo).

Gli emendamenti 110, 111 e 112 sugli organismi nazionali di controllo e sulla disponibilità per i passeggeri delle informazioni necessarie per contattarli sono ripresi in gran parte nell'articolo 26 e nell'allegato II della posizione comune.

Una parte dell'emendamento 124 estende a un mese, invece degli originari 14 giorni, il periodo entro il quale deve essere versata l'indennità per il ritardo. La Commissione si è dimostrata flessibile su questo punto, ma la posizione comune non modifica la proposta della Commissione di versare l'indennità entro i 14 giorni successivi al ricevimento del reclamo.

Una parte dell'emendamento 138 prescrive l'obbligo per le imprese ferroviarie di trasportare biciclette. Dato che i due legislatori concordano nell'applicare, in linea di principio, le norme della COTIF/CIV vigenti in materia al contenuto di un contratto di trasporto, l'obbligo di trasportare biciclette non è stato inserito nella posizione comune.

4.3 Emendamenti respinti dalla Commissione e non inseriti nella posizione comune

Gli emendamenti 1, 2, parte dell'emendamento 3, e gli emendamenti 11, 12 (parzialmente, si veda anche in prosieguo), 13, 17 (parzialmente, si veda anche in prosieguo) e 62 (parzialmente, si veda anche in prosieguo) propongono diritti e obblighi per i passeggeri del trasporto ferroviario, indipendentemente dal fatto che essi effettuino un viaggio nazionale o internazionale. Il Parlamento europeo ha chiesto in tal modo di estendere il campo di applicazione a tutti i servizi, internazionali e nazionali; la Commissione apprezza tale emendamento, ma lo considera forse prematuro in questa fase. Contrariamente a quanto disposto dal Parlamento europeo, il Consiglio, all'articolo 2, paragrafi 1 e 2, della posizione comune ha confermato (in relazione alle questioni generali e alla responsabilità delle imprese ferroviarie) o ridotto (in relazione alle conseguenze causate dai ritardi, ecc.) il campo di applicazione proposto dalla Commissione. Solo per quanto attiene alle persone a mobilità ridotta, l'articolo 2, paragrafo 3, estende il campo di applicazione ai viaggi nazionali sui servizi internazionali.

Gli emendamenti 7 e 125 propongono di obbligare le imprese ferroviarie e i gestori delle stazioni con il presente regolamento a rendere accessibile alle persone a mobilità ridotta il materiale rotabile e le stazioni. La Commissione ritiene che tale obbligo vada al di là del campo di applicazione della presente proposta.

L'emendamento 12 e parte dell'emendamento 39 fanno riferimento ai contratti di servizio pubblico e non sono considerati pertinenti. I contratti di servizio pubblico si applicano raramente ai servizi internazionali (si veda anche *ambito di applicazione*), per questo motivo la posizione comune, pur non menzionando espressamente tale termine, non esclude esplicitamente dall'ambito di applicazione del regolamento l'obbligo di prevedere che i contratti di servizio pubblico garantiscano i diritti dei passeggeri.

L'emendamento 16 propone di modificare la definizione di "stazione ferroviaria principale" — un termine che non è più utilizzato nel regolamento. L'articolo 19 della posizione comune prescrive l'obbligo per i gestori delle stazioni di assistere le persone a mobilità ridotta solo per le "stazioni ferroviarie dotate di personale". La definizione di "stazione ferroviaria principale" diventa pertanto obsoleta.

Gli emendamenti 17 e 62 fanno riferimento agli abbonamenti e non sono considerati pertinenti. Difficilmente gli abbonamenti sono disponibili per i servizi internazionali (si veda

anche *ambito di applicazione*) e pertanto la posizione comune non ritiene necessario menzionare tale termine, senza peraltro escludere esplicitamente gli abbonamenti dal campo di applicazione del regolamento.

L'emendamento 19 allinea la definizione alla convenzione COTIF/CIV. Tale emendamento può essere considerato ridondante: l'articolo 3, paragrafi 11, 12, 13 e 14 della posizione comune definiscono chiaramente e in forma concisa rispettivamente i concetti di viaggi e servizi nazionali e internazionali nel rispetto delle disposizioni della COTIF/CIV.

L'emendamento 26 propone modifiche alla definizione di "persone a mobilità ridotta". Nel frattempo il regolamento del Parlamento europeo del Consiglio relativo ai diritti delle persone a mobilità ridotta nel trasporto aereo (adottato l'8 giugno 2006, non ancora pubblicato) ha fornito una definizione. Questa definizione di "persone a mobilità ridotta", ripresa dal settore aereo è stata utilizzata all'articolo 3, paragrafo 17, della posizione comune.

L'emendamento 31 prevede che le imprese ferroviarie e i tour operator (venditori di biglietti) sono responsabili per le informazioni inesatte fornite. Nel regolamento non vi sono elementi che impediscono l'applicazione a tali fattispecie dei principi del diritto privato nazionale.

Gli emendamenti 60, 118 e 119 si basano sulla prescrizione che i passeggeri ottengano un rimborso del sovrapprezzo se il servizio non è della qualità richiesta, fatti salvi i ritardi. Tali diritti sono stati considerati eccessivi e pertanto tale obbligo non è stato inserito nella posizione comune.

L'emendamento 64, in gran parte, dispone la detrazione del risarcimento del prezzo del biglietto (per servizi di scarsa qualità) da un'altra indennità, come ad esempio il risarcimento dei danni in caso di responsabilità per i danni conseguenti. Contrariamente a quanto sopra esposto, l'articolo 15 della posizione comune ribadisce che il risarcimento del prezzo del biglietto in caso di ritardo, perdita di coincidenza dovuta al ritardo o in caso di soppressione è distinto dal risarcimento dei danni conseguenti disciplinati dall'articolo 13 della posizione comune che fa riferimento alle disposizioni della COTIF/CIV in materia. La detrazione proposta non è stata pertanto inserita nella posizione comune.

L'emendamento 65 propone di obbligare le imprese ferroviarie a evitare i ritardi con tutti i mezzi a disposizione. Tale obbligo è considerato poco preciso e difficile da realizzare.

L'emendamento 74 limita l'assistenza ad hoc ai passeggeri a bordo di treni bloccati al di fuori delle stazioni per motivi diversi dalle circostanze eccezionali. Anche se l'impresa ferroviaria non è responsabile della situazione, è richiesto il suo intervento a beneficio del passeggero sprovvisto di ogni altra possibilità di assistenza. Pertanto la posizione comune respinge la richiesta del Parlamento europeo ma limita l'assistenza ai casi in cui essa è fisicamente possibile.

L'emendamento 84 chiarisce la portata del diritto di regresso delle imprese ferroviarie nei confronti del gestore dell'infrastruttura per l'indennità corrisposta. La posizione comune non limita in alcun modo la possibilità di diritto di regresso che l'impresa ferroviaria può esercitare nei confronti di terzi. Inoltre, in linea di principio, la posizione comune esonera l'impresa ferroviaria dalla responsabilità in casi di colpa di terzi.

Gli emendamenti 101, 102, 107 e 121 propongono la soppressione della valutazione obbligatoria delle norme di qualità, ma introducono una procedura abbastanza complessa che

prevede la partecipazione dell'Agenzia ferroviaria europea. La posizione comune propone un'autovalutazione delle norme di qualità da parte delle imprese ferroviarie stesse, richiedendo allo stesso tempo una serie di condizioni rigorose per la realizzazione e la pubblicità di tale autovalutazione. Essa non considera necessario, per il momento, assegnare funzioni all'Agenzia ferroviaria europea in materia di controllo della qualità.

L'emendamento 127 prescrive misure di formazione per assistere meglio le persone a mobilità ridotta. Tale proposta va al di là del campo di applicazione del presente regolamento. Nell'ambito del terzo pacchetto ferroviario, la Commissione ha presentato tuttavia una proposta di direttiva per rafforzare le prestazioni del personale di bordo in materia di sicurezza.

L'emendamento 128 approva una serie di adattamenti relativi agli obblighi dei gestori delle stazioni in materia di punti di contatto per le persone a mobilità ridotta. L'articolo 21 della posizione comune conferma tale obbligo del gestore delle stazioni nella versione proposta originariamente dalla Commissione e aggiunge un riferimento ad altri organismi pubblici che potranno condividere tale responsabilità.

4.4 Emendamenti respinti dalla Commissione e inseriti integralmente o parzialmente nella posizione comune.

Gli emendamenti 4, 14 e 37 limitano l'obbligo proposto dalla Commissione delle imprese ferroviarie di emettere biglietti, biglietti globali (cumulativi) e fornire le informazioni di viaggio per tutta la rete ferroviaria dell'UE. La Commissione ha ritenuto che i viaggiatori hanno il diritto di acquistare biglietti globali per i viaggi su tutta la rete ferroviaria dell'Unione europea e pertanto ha deciso di obbligare le imprese ferroviarie a offrire tale prodotto, visto che il mercato ferroviario non sembra rispondere su base volontaria. L'articolo 8 della posizione comune lascia la scelta dell'offerta alle imprese ferroviarie disponendo che i biglietti, i biglietti globali e le prenotazioni siano venduti ai passeggeri, ove possibile. Un sistema telematico europeo di informazioni e prenotazioni (CIRS) per i servizi ferroviari contribuirà a giustificare questa richiesta (articolo 9).

Gli emendamenti 28, 29 e parte dell'emendamento 115 limitano l'obbligo proposto dalla Commissione alle imprese ferroviarie di fornire informazioni di viaggio. La Commissione ha ritenuto che i passeggeri hanno il diritto di ricevere le informazioni di viaggio necessarie e anche informazioni sulle altre reti ferroviarie per i viaggi all'interno dell'UE. Poiché non era possibile raggiungere quest'obiettivo mediante accordi volontari, la Commissione ha scelto di obbligare le imprese ferroviarie a offrire informazioni di viaggio per tutta la rete ferroviaria europea. L'articolo 7 e l'allegato II chiariscono il contenuto delle informazioni minime sui propri servizi che devono essere offerte ai passeggeri. Un sistema telematico europeo di informazioni e prenotazioni (CIRS) per i servizi ferroviari contribuirà a giustificare questa richiesta (articolo 9).

Parte dell'emendamento 39 e gli emendamenti 40 e 123 propongono modifiche alle modalità di vendita dei biglietti. L'articolo 8 della posizione comune lascia un ampio margine di manovra alle imprese ferroviarie nella scelta delle modalità più adeguate per la vendita dei biglietti. La vendita dei biglietti a bordo deve essere garantita, salvo restrizioni in casi giustificati. La Commissione non ha voluto limitare più del necessario l'acquisto spontaneo, incluso l'acquisto a bordo del treno. Non si è ritenuto necessario distinguere tra i punti di vendita di biglietti di servizio pubblico e altri biglietti.

Gli emendamenti 91, 95, 96 e 97 chiariscono la procedura di notifica della richiesta di assistenza speciale per le persone a mobilità ridotta. L'articolo 21 della posizione comune semplifica la relativa procedura e le condizioni alle quali tale assistenza è offerta alla persona a mobilità ridotta che ha notificato la richiesta di assistenza al più tardi con preavviso di 48 ore. La Commissione non ha ritenuto opportuno ridurre i diritti delle persone a mobilità ridotta in misura non necessaria e pertanto è stata contraria all'estensione proposta di tale periodo da 24 a 48 ore.

L'emendamento 113 prevede l'entrata in vigore del presente regolamento un anno dopo la data della sua pubblicazione, mentre l'articolo 33 della posizione comune prevede un periodo di attuazione di diciotto mesi prima dell'entrata in vigore del regolamento. La Commissione ritiene che non sia necessario un lungo periodo di transizione per applicare i diritti dei passeggeri che vengono proposti.

Parte dell'emendamento 124 richiede il consenso del passeggero per il pagamento dell'indennità mediante buoni. Tale disposizione è stata inserita all'articolo 15, paragrafo 2, ultima frase, della posizione comune.

5- CONCLUSIONE

Anche se avrebbe preferito che le imprese ferroviarie fossero obbligate ad offrire informazioni in materia di orari e biglietti globali per tutta la rete ferroviaria europea, e che i gestori delle stazioni e delle imprese ferroviarie si impegnassero maggiormente nell'assistenza alle persone a mobilità ridotta, la Commissione ritiene che la posizione comune adottata all'unanimità il 24 luglio 2006 non alteri né le finalità né l'impostazione generale della sua proposta.