



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 18.9.2006
COM(2006) 515 definitivo

2004/0048 (COD)

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE
AL PARLAMENTO EUROPEO**

conformemente all'articolo 251, paragrafo 2, secondo comma, del trattato CE

riguardante la

posizione comune approvata dal Consiglio in vista dell'adozione della direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alla certificazione del personale viaggiante addetto alla guida di locomotori e treni sulla rete ferroviaria della Comunità

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE
AL PARLAMENTO EUROPEO**

conformemente all'articolo 251, paragrafo 2, secondo comma, del trattato CE

riguardante la

posizione comune approvata dal Consiglio in vista dell'adozione della direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alla certificazione del personale viaggiante addetto alla guida di locomotori e treni sulla rete ferroviaria della Comunità

1. ITER DEL DOCUMENTO

Data di trasmissione della proposta al Parlamento europeo e al Consiglio COM(2004)0142 – C6-0002/2004 – 2004/0048(COD)	4 marzo 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 :	14 settembre 2006

2. FINALITÀ DELLA PROPOSTA DELLA COMMISSIONE

Il 3 marzo 2004, la Commissione ha proposto una serie di misure (“il 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 sul sistema ferroviario 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, di valutazione e di riconoscimento delle qualifiche di macchinista e di personale viaggiante che svolge compiti in materia di sicurezza. Un macchinista deve essere in possesso di una licenza, che gli appartiene, che riconosce la sua competenza professionale generale e che è valida sull’intero territorio della Comunità. Questa licenza deve essere completata da un attestato rilasciato dall'impresa ferroviaria, che riconosce la formazione specifica per la linea percorsa, il materiale utilizzato nonché le procedure operative e di sicurezza specifiche di detta impresa.

3. OSSERVAZIONI IN MERITO ALLA POSIZIONE COMUNE

All’unanimità il Consiglio ha apportato alla proposta della Commissione una serie di modifiche di portata generale, accettabili in quanto consentono di raggiungere gli obiettivi stabiliti.

Dei quarantacinque emendamenti adottati dal Parlamento europeo in prima lettura, la Commissione ha potuto recepirne venticinque quali proposti o apportando alcune modifiche redazionali (1, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 18, 19, 27, 28, 29, 30, 31, 33, 34, 36, 42, 44 e 46). Essa ha potuto accoglierne in linea di principio altri undici (5, 17, 21, 22, 23, 35, 37, 40, 41, 43 e 47) ed in parte uno (2), mentre ha ritenuto inaccettabili otto emendamenti (15, 24, 25, 26, 32, 38, 39 e 45).

Il Consiglio ha constatato che gran parte degli obiettivi perseguiti dal PE erano già tenuti presenti nella posizione comune da esso adottata ed ha ripreso alcuni emendamenti (27, 36, 44) quali proposti.

4. OSSERVAZIONI DETTAGLIATE DELLA COMMISSIONE

4.1 Emendamenti accolti dalla Commissione e in parte recepiti nella posizione comune

I riferimenti in seguito indicati rimandano ai considerando ed agli articoli della posizione comune.

- Emendamento 1: le precisazioni proposte si trovano in altre parti del preambolo.
- Emendamento 6: questo emendamento è recepito in altri termini nel nuovo considerando (20) della posizione comune
- Emendamento 8: questo emendamento è parzialmente ripreso nella nuova definizione di “macchinista” quale enunciata all’articolo 3, lettera b, della posizione comune
- Emendamento 10: questo emendamento propone una definizione del “centro di formazione” che è stata in parte recepita nella posizione comune (articolo 3, lettera k).
- Emendamento 12: la Commissione può accettare questa semplificazione delle categorie in funzione delle quali la guida è autorizzata sulla base del certificato complementare armonizzato, nella misura in cui il testo della posizione comune prevede all’articolo 4, paragrafo 3, la definizione di codici che consentiranno di identificare in modo più preciso il tipo di servizio autorizzato.
- Emendamento 13: la precisazione chiesta dal PE è interamente recepita nella nuova formulazione dell’articolo 11, paragrafo 3.
- Emendamenti 17, 46 e 47: questi emendamenti concernono l’articolo 16, che stabilisce le verifiche periodiche necessarie affinché il macchinista mantenga la sua licenza e il suo certificato. L’articolo 16 della posizione comune del Consiglio è stato riformulato per trovare un giusto equilibrio tra le prescrizioni da inserire nel dispositivo e quelle che devono figurare nell’allegato. L’allegato prevede frequenze minime per tutti i tipi di verifica, che possono essere eventualmente modificate tramite la procedura di comitatologia sulla base dell’esperienza fatta. Il principio della formazione continua è stato inserito nell’articolo 23, paragrafo 8, della posizione comune.
- Emendamento 19: questo emendamento concerne l’articolo 17 ed è quasi integralmente ripreso nella posizione comune

- Emendamenti 21 e 22: le proposte relative ad una nuova formulazione dell'articolo 18 possono essere accolte in linea di principio. Esse sono parzialmente riprese nella posizione comune, nella quale si è proceduto ad una migliore divisione dei compiti tra il monitoraggio da parte del datore di lavoro (articolo 18) ed i controlli istituiti dall'autorità competente (articolo 28).
- Emendamento 23: la proposta relativa alla nuova formulazione dell'articolo 19 può essere accolta in linea di principio. Tuttavia, è risultato necessario un elenco esauriente dei compiti dell'autorità competente, obiettivo conseguito con il testo della posizione comune.
- Emendamento 28: questo emendamento concerne la delega di compiti dell'autorità competente. Tale aspetto è stato chiarito e precisato nella nuova formulazione dell'articolo 19.
- Emendamento 29: questo emendamento concerne la pubblicazione del registro delle persone accreditate. Questo aspetto è stato chiarito e precisato nella nuova formulazione dell'articolo 20, riportata nella posizione comune del Consiglio.
- Emendamenti 30 e 33: questi emendamenti concernono il "riconoscimento" di formatori ed esaminatori da parte dell'autorità competente e sono quasi integralmente recepiti negli articoli 20, 23 (formazione) e 24 (esami) quali modificati nella posizione comune.
- Emendamento 41: la finalità di tale emendamento, e cioè prevedere una data limite per la sostituzione completa dei certificati esistenti, è raggiunto con il nuovo testo dell'articolo 36, paragrafo 2, lettera c), proposto nella posizione comune.
- Emendamento 42: questo emendamento è quasi integralmente ripreso nell'articolo 33 della posizione comune. Il testo dell'emendamento comporta un chiarimento che è opportuno inserire nel preambolo anziché nel dispositivo.

4.2 Emendamenti accolti dalla Commissione ma non recepiti nella posizione comune

- Emendamento 2: la Commissione ha potuto sostenere solo in parte questo emendamento: l'ultima frase "come pure all'accordo relativo alle condizioni di lavoro del personale viaggiante che effettua servizi transfrontalieri" è inaccettabile in quanto la proposta della Commissione non riguarda gli orari di lavoro ed i periodi di riposo.
- Emendamenti 3 e 4: questi emendamenti precisano gli obiettivi da conseguire ed hanno potuto essere accettati dalla Commissione.
- Emendamenti 5 e 37: in merito al ruolo delle parti sociali, la Commissione ha indicato la necessità di operare una distinzione tra le STI (specifiche tecniche di interoperabilità), che sono prescrizioni tecniche sviluppate dall'Agenzia ferroviaria europea conformemente alle direttive vigenti in materia di interoperabilità ed al regolamento che istituisce detta Agenzia, e alcuni allegati di una direttiva che rientrano nella procedura di codecisione o, tramite la delega di competenze, nella comitatologia. Essa ha invece potuto accettare che siano debitamente consultate le parti sociali per i requisiti i cui effetti si ripercuotono su condizioni di lavoro, salute e sicurezza dei lavoratori.
- Emendamenti 7, 9, 11, 34 e 35: pur sostenendo l'impostazione adottata dalla Commissione, questi emendamenti propongono una migliore definizione del personale viaggiante e delle

modalità applicabili con riguardo a tale personale. In linea di massima, essi possono essere quindi accettati anche se occorre sottolineare che l'aggiunta di un nuovo allegato tramite la procedura di comitatologia, come proposto dal PE, solleva alcuni problemi di ordine giuridico. Si deve rilevare che non solo il Consiglio non ha recepito tali emendamenti, ma ha limitato il campo d'applicazione della direttiva ai soli macchinisti.

- Emendamento 14: si tratta della logica conseguenza della semplificazione delle categorie. Tuttavia questa disposizione che consente ad uno Stato membro d'imporre un'esperienza professionale minima di due anni nella categoria A prima di accedere alla categoria B è stata soppressa, in quanto il certificato è rilasciato dall'impresa ferroviaria, sotto la propria responsabilità, e per ottenere tale certificato il candidato macchinista deve ricevere la formazione i cui obiettivi sono specificati nell'allegato della direttiva nonché superare un certo numero di esami presso esaminatori riconosciuti o accreditati. Sono pertanto soddisfatte tutte le condizioni necessarie per il rilascio dei certificati in piena conoscenza di causa, prevedendo tuttavia la flessibilità occorrente alle imprese per organizzare nel modo più efficace la formazione e la certificazione dei rispettivi macchinisti.
- Emendamento 18: la Commissione può accettare questo emendamento in base al quale quando un macchinista cessa di esser impiegato da un'impresa ferroviaria o da un gestore di infrastrutture, questi ne informano immediatamente l'autorità competente.
- Emendamento 31: questa richiesta è compatibile con la direttiva 95/46/CE, relativa alla tutela delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati.
- Emendamento 40, concernente l'articolo 34, paragrafi da 1 a 4: in una parte di tale emendamento, il PE propone di fare riferimento ai treni per i quali il diritto di accesso deriva dalla direttiva 91/440/CEE. Pur semplificando lo scadenziario di applicazione della direttiva, questa proposta rende meno chiaro il campo d'applicazione della stessa. D'altronde, le date proposte non sono realistiche, considerate le date previste per l'adozione del terzo pacchetto ferroviario. Il nuovo testo dell'articolo 34 permette di tenere conto delle diverse esigenze: necessità di istituire i registri prima di dare inizio alla certificazione dei macchinisti, di tener conto dei macchinisti in attività e dei macchinisti in formazione al momento in cui la direttiva entra in vigore, ecc.
- Emendamento 43: l'emendamento proposto concerne la verifica dell'idoneità fisica, quale enunciata nell'allegato III, paragrafo 3.2, comma 1, e può essere accettato in linea di massima.

4.3 Emendamenti respinti dalla Commissione e non recepiti nella posizione comune

- Emendamento 15: il concetto di “verifiche periodiche” è preferibile al fine di sottolineare che per mantenere la propria licenza e l'attestato complementare armonizzato, il macchinista deve sottoporsi periodicamente a talune verifiche per motivi di sicurezza.
- Emendamenti 24 e 25: la nozione di “medico del lavoro” e “psicologo del traffico” è interpretata in modo diverso dai vari Stati membri. La Commissione non può pertanto accettare tali emendamenti.
- Emendamento 26: l'obiettivo perseguito con questo emendamento non è chiaro. La verifica delle competenze professionali generali potrà essere effettuata da un “istituto” o da un

“esaminatore”, a condizione che questi siano accreditati dall’autorità competente. D’altronde, il testo della posizione comune è più preciso della proposta iniziale (cfr. articoli 20 e 23) e potrebbe risultare soddisfacente per il PE a questo proposito.

- Emendamento 32: anche se in linea di principio la proposta sembra tutelare l’investimento effettuato da un datore di lavoro per la formazione di un macchinista, sorgono numerosi problemi. In primo luogo non esiste una clausola equivalente negli altri modi di trasporto, in particolare nel settore aereo in cui la formazione è altrettanto onerosa. Tale clausola attiene al diritto del può porre fine al rapporto di lavoro con un’impresa per svariati motivi. Se un macchinista interrompe tale rapporto per colpa del datore di lavoro, perché far pagare la formazione ad un’altra impresa?
- Emendamento 39: quando la legislazione sarà stata adottata, sarà opportuno lasciare agli Stati membri un periodo sufficiente per il recepimento della direttiva e la conseguente modifica delle rispettive legislazioni nazionali in materia. In tale contesto, un periodo di due anni è considerato il minimo indispensabile.
- Emendamento 45: sul piano della sicurezza, è opportuno sottolineare che per ottenere la propria attestazione complementare armonizzata in un altro paese, un macchinista dovrà seguire l’opportuna formazione riguardante la conoscenza dell’infrastruttura, le regole operative e la lingua, quindi sottoporsi ad un esame presso un esaminatore accreditato o riconosciuto dall’autorità di sicurezza del paese in cui il macchinista vuole svolgere la propria attività. Questo emendamento comporterebbe un inutile aggravio dell’impatto economico della formazione per le imprese ferroviarie.

4.4 Emendamenti respinti dalla Commissione e recepiti nella posizione comune

- Emendamento 38: questo emendamento concerne la relazione che l’Agenzia deve presentare sull’applicazione della direttiva. Il testo della posizione comune tiene conto di tale emendamento, ma risulta più completo.
- Emendamento 40, concernente l’articolo 35, paragrafo 5: una parte di questo emendamento introduce la possibilità di una deroga temporanea per i macchinisti “interni”. La Commissione non può accettare tali deroghe a livello nazionale per diversi motivi. In primo luogo, sul piano sociale ciò porta alla creazione di due “classi” di macchinisti, anche se tali categorie sono in pratica permeabili, con conseguenti differenze a livello di carriera e salario difficili da giustificare. In secondo luogo, sul piano della sicurezza, si troverebbero sulla stessa linea due categorie di macchinisti, quelli in possesso di formazione e certificazione conformi alla presente direttiva e quelli in possesso di formazione e certificazione in base ad un regime ad hoc nazionale, che potrebbero reagire in modo diverso alla stessa situazione. In terzo luogo, sul piano economico, gli Stati dovranno tenere in vigore due diverse legislazioni e due sistemi di accreditamento/riconoscimento di formatori/esaminatori, le imprese dovranno mantenere due sistemi di formazione diversi, ecc. Questa duplicità manca di efficacia e comporta costi supplementari.

5. CONCLUSIONE

La proposta della Commissione prevedeva la copertura di tutto il personale viaggiante addetto alle mansioni di sicurezza essenziali e non aveva previsto possibilità di deroga da parte di uno

Stato membro. La Commissione riconosce tuttavia che la posizione comune del Consiglio non modifica l'obiettivo principale o lo spirito della sua proposta.