

# PARLAMENTO EUROPEO

2004



2009

---

*Documento di seduta*

FINALE  
A6-0480/2006

22.12.2006

**\*\*\*II**

## **RACCOMANDAZIONE PER LA SECONDA LETTURA**

sulla posizione comune del Consiglio in vista dell'adozione della direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alla certificazione dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità (5893/5/2006 – C6-0310/2006 – 2004/0048(COD))

Commissione per i trasporti e il turismo

Relatore: Gilles Savary

### ***Significato dei simboli utilizzati***

- \* Procedura di consultazione  
*maggioranza dei voti espressi*
- \*\*I Procedura di cooperazione (prima lettura)  
*maggioranza dei voti espressi*
- \*\*II Procedura di cooperazione (seconda lettura)  
*maggioranza dei voti espressi per approvare la posizione comune  
maggioranza dei deputati che compongono il Parlamento per  
respingere o emendare la posizione comune*
- \*\*\* Parere conforme  
*maggioranza dei deputati che compongono il Parlamento salvo nei  
casi contemplati dagli articoli 105, 107, 161 e 300 del trattato CE  
e dall'articolo 7 del trattato UE*
- \*\*\*I Procedura di codecisione (prima lettura)  
*maggioranza dei voti espressi*
- \*\*\*II Procedura di codecisione (seconda lettura)  
*maggioranza dei voti espressi per approvare la posizione comune  
maggioranza dei deputati che compongono il Parlamento per  
respingere o emendare la posizione comune*
- \*\*\*III Procedura di codecisione (terza lettura)  
*maggioranza dei voti espressi per approvare il progetto comune*

(La procedura indicata è fondata sulla base giuridica proposta dalla Commissione.)

### ***Emendamenti a un testo legislativo***

Negli emendamenti del Parlamento l'evidenziazione è effettuata in ***corsivo grassetto***. L'evidenziazione in corsivo chiaro è un'indicazione destinata ai servizi tecnici, che concerne elementi del testo legislativo per i quali viene proposta una correzione in vista dell'elaborazione del testo finale (ad esempio, elementi manifestamente errati o mancanti in una versione linguistica). Le correzioni proposte sono subordinate all'accordo dei servizi tecnici interessati.

## INDICE

	<b>Pagina</b>
PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO .....	5
MOTIVAZIONE.....	24
PROCEDURA .....	28



## PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO

sulla posizione comune del Consiglio in vista dell'adozione della direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alla certificazione dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità (5893/5/2006 – C6-0310/2006 – 2004/0048(COD))

(Procedura di codecisione: seconda lettura)

*Il Parlamento europeo,*

- vista la posizione comune del Consiglio (5893/5/2006 – C6-0310/2006),
  - vista la sua posizione in prima lettura<sup>1</sup> sulla proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2004)0142)<sup>2</sup>,
  - visto l'articolo 251, paragrafo 2, del trattato CE,
  - visto l'articolo 62 del suo regolamento,
  - vista la raccomandazione per la seconda lettura della commissione per i trasporti e il turismo (A6-0480/2006),
1. approva la posizione comune quale emendata;
  2. incarica il suo Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione.

Posizione comune del Consiglio

Emendamenti del Parlamento

Emendamento 1  
Considerando 6 bis (nuovo)

***(6 bis) La presente direttiva segue e si ispira in ampia misura allo "storico" accordo paritetico stipulato il 27 gennaio 2004 tra la Comunità delle ferrovie europee (CER), da un lato, e la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF), dall'altro, sulla "licenza europea per i macchinisti che svolgono un servizio d'interoperabilità transfrontaliera" e su "taluni aspetti delle condizioni di lavoro del personale mobile***

<sup>1</sup> GU C 227 E del 21.9.2006, pag. 464.

<sup>2</sup> Non ancora pubblicata in Gazzetta ufficiale.

***che effettua servizi di interoperabilità transfrontaliera ".***

*Motivazione*

*Ripresa della formulazione approvata dal Parlamento in prima lettura. Il presente emendamento sottolinea che il progetto di direttiva recepisce nel diritto comunitario il primo accordo settoriale ferroviario fra imprenditori e sindacati.*

Emendamento 2  
Considerando 11

(11) Le disposizioni relative alle competenze del personale e alle condizioni di salute e sicurezza sono in corso di elaborazione nel contesto delle direttive sull'interoperabilità in particolare come parte delle STI in materia di gestione e regolazione del traffico. È necessario garantire la coerenza tra le suddette STI e gli allegati. ***Tale scopo sarà raggiunto tramite modifiche che la Commissione deve adottare con la procedura di comitato, su base di un parere espresso dallo stesso comitato.***

(11) Le disposizioni relative alle competenze del personale e alle condizioni di salute e sicurezza sono in corso di elaborazione nel contesto delle direttive sull'interoperabilità in particolare come parte delle STI in materia di regolazione e gestione del traffico. È necessario garantire la coerenza tra le suddette STI e gli allegati. ***La Commissione raggiungerà tale scopo modificando o adattando le pertinenti STI in funzione della presente direttiva e dei suoi allegati, utilizzando le procedure previste nella direttiva 96/48/CE<sup>1</sup> del Consiglio del 23 luglio 1996 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità e nella direttiva 2001/16/CE<sup>2</sup> del Parlamento europeo e del Consiglio del 19 marzo 2001 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale.***

---

<sup>1</sup> *Direttiva 96/48/CE del Consiglio del 23 luglio 1996 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità (GU L 235 del 17.9.1996, pag. 6). Direttiva da ultimo modificata dalla Direttiva 2004/50/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 164 del 30.4.2004, pag. 114).*

<sup>2</sup> *Direttiva 2001/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 19 marzo 2001 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale (GU L 110 del 20.4.2001, pag. 1). Direttiva da ultimo modificata dalla Direttiva 2004/50/CE.*

Emendamento 3  
Considerando 23 bis (nuovo)

*(23 bis) È opportuno, in particolare, conferire alla Commissione la facoltà di stabilire misure di portata generale destinate a modificare elementi non essenziali della presente direttiva o a completarla con l'aggiunta di nuovi elementi non essenziali. Tali misure dovrebbero essere adottate conformemente alla procedura di regolamentazione con esame in comitato prevista all'articolo 5 bis della decisione 1999/468/CE.*

*Motivazione*

*Adattamento del testo in seguito alla decisione 2006/512/CE che modifica la procedura di comitatologia.*

Emendamento 4  
Capo I, titolo

**Obiettivo**, campo di applicazione e definizioni

**Oggetto**, campo di applicazione e definizioni

Emendamento 5  
Articolo 1

**Articolo 1**  
**Obiettivo**

La presente direttiva stabilisce le condizioni e le procedure per la certificazione dei macchinisti addetti alla condotta dei locomotori e dei treni **nel sistema ferroviario** della Comunità. **Stabilisce** i compiti che incombono alle autorità competenti degli Stati membri, ai macchinisti e agli altri soggetti operanti nel settore, con particolare riferimento alle imprese ferroviarie, ai gestori delle

**Articolo 1**  
**Oggetto**

La presente direttiva stabilisce le condizioni e le procedure per la certificazione dei macchinisti addetti alla condotta dei locomotori e dei treni **e dell'altro personale viaggiante addetto a mansioni attinenti alla sicurezza sulla rete ferroviaria** della Comunità. **A tale scopo, essa stabilisce inoltre** i compiti che incombono alle autorità competenti degli Stati membri, ai macchinisti e agli altri soggetti operanti nel settore, con

infrastrutture ed ai centri di formazione.

particolare riferimento alle imprese ferroviarie, ai gestori delle infrastrutture ed ai centri di formazione.

#### *Motivazione*

*Se l'articolo 1 estende il campo di applicazione della certificazione a tutti gli agenti che concorrono a garantire la sicurezza sui treni, allora la formulazione del Consiglio risulta accettabile, visto che le disposizioni tecniche della presente direttiva non sono applicabili soltanto ai macchinisti. Peraltro, l'articolo 27 si riferisce agli altri agenti.*

#### Emendamento 6

##### Articolo 2, paragrafo 1

1. La presente direttiva si applica ai macchinisti addetti alla condotta dei locomotori e dei treni nel sistema ferroviario della Comunità per conto di un'impresa ferroviaria soggetta all'obbligo del certificato di sicurezza o di un gestore dell'infrastruttura soggetto all'obbligo dell'autorizzazione di sicurezza.

1. La presente direttiva si applica ai macchinisti addetti alla condotta dei locomotori e dei treni nel sistema ferroviario della Comunità ***nonché all'altro personale viaggiante addetto a mansioni attinenti alla sicurezza*** per conto di un'impresa ferroviaria soggetta all'obbligo del certificato di sicurezza o di un gestore dell'infrastruttura soggetto all'obbligo dell'autorizzazione di sicurezza.

#### *Motivazione*

*L'emendamento ripristina l'emendamento 11 approvato dal Parlamento in prima lettura.*

*Il personale viaggiante non è responsabile solo del servizio fornito sul treno. Sebbene le sue funzioni varino da Stato membro a Stato membro, esse presentano tuttavia un elemento comune, in quanto comprendono compiti rilevanti per la sicurezza operativa e per la sicurezza dei viaggiatori. Il personale viaggiante deve essere in grado di garantire che, in caso di eventi eccezionali, la sicurezza sia gestita in modo professionale e secondo criteri uniformi. Rientrano in tale ambito l'evacuazione dei treni, la verifica dei freni, il ritiro dalla circolazione dei vagoni danneggiati, i soccorsi in galleria, la comunicazione con il macchinista durante le operazioni e molti altri aspetti. Per garantire che il personale viaggiante possa continuare a svolgere tali mansioni anche in regime di interoperabilità, è necessaria una certificazione europea dell'intero personale.*

#### Emendamento 7

##### Articolo 3, lettera b bis) (nuova)

***b bis) "altro personale viaggiante addetto a mansioni attinenti alla sicurezza": gli agenti a bordo del treno che, pur non essendo macchinisti, concorrono a garantire la sicurezza dello stesso, dei***

***passaggeri e delle merci trasportate.***

*Motivazione*

*Questa nuova formulazione mira a trovare un compromesso con il Consiglio in ordine al personale viaggiante. Si tratta di chiarire la distinzione fra i macchinisti e l'altro personale viaggiante.*

*Tale categoria di personale è contemplata dalle disposizioni dell'articolo 27 della proposta di direttiva.*

Emendamento 8

Articolo 4, paragrafo 3, alinea e lettera a)

3. Il certificato autorizza la condotta in una ***o più*** delle seguenti categorie:

a) categoria A: locomotori di manovra, treni adibiti a lavori, veicoli ***ferroviari*** adibiti alla manutenzione e ***locomotori quando sono utilizzati per la manovra;***

3. Il certificato autorizza la condotta in una delle seguenti categorie ***o in entrambe:***

a) categoria A: locomotori di manovra, treni adibiti a lavori ***e*** veicoli adibiti alla manutenzione ***delle linee ferroviarie;***

*Motivazione*

*Il presente emendamento mira a chiarire la posizione comune del Consiglio, che fa riferimento due volte ai veicoli di manovra nella categoria A.*

Emendamento 9

Articolo 4, paragrafo 4

4. Anteriormente a ...\* la Commissione adotta, secondo la procedura di cui all'articolo 31, ***paragrafo 2***, e in base a un progetto elaborato dall'Agenzia, un modello comunitario per la licenza, il certificato e la copia autenticata del certificato e ne determina le caratteristiche fisiche, tenendo conto delle misure antifalsificazione.

Entro ...\* la Commissione adotta i codici comunitari per i vari tipi delle categorie A e B di cui al paragrafo 3 del presente articolo, secondo la procedura di cui all'articolo 31, ***paragrafo 2***, in base a una raccomandazione dell'Agenzia.

4. Anteriormente a ...\* la Commissione adotta, secondo la procedura di cui all'articolo 31, ***paragrafo 2 bis***, e in base a un progetto elaborato dall'Agenzia, ***le misure destinate a modificare elementi non essenziali della presente direttiva completandola che riguardano*** un modello comunitario per la licenza, il certificato e la copia autenticata del certificato e ne determina le caratteristiche fisiche, tenendo conto delle misure antifalsificazione.

Entro ...\* la Commissione adotta ***le misure destinate a modificare elementi non essenziali della presente direttiva completandola che riguardano*** i codici comunitari per i vari tipi delle categorie A e B di cui al paragrafo 3 del presente articolo, secondo la procedura di cui all'articolo 31,

**paragrafo 2 bis**, in base a una raccomandazione dell'Agenzia.

*Motivazione*

*Adattamento del testo in conformità della decisione 2006/512/CE che modifica la procedura di comitatologia.*

Emendamento 10  
Articolo 6, paragrafo 1 bis (nuovo)

***1 bis. L'autorità competente può delegare tale mansione unicamente alle condizioni previste all'articolo 19.***

*Motivazione*

*Ripristino del testo iniziale della Commissione.*

Emendamento 11  
Articolo 7 bis (nuovo)

***Articolo 7 bis***

***Riconoscimento reciproco***

***1. Una volta munito della licenza e del certificato complementare armonizzato rilasciati a norma della presente direttiva, il macchinista può condurre i treni qualora l'impresa ferroviaria o il gestore dell'infrastruttura responsabile del trasporto in questione sia in possesso di un certificato di sicurezza o di un'autorizzazione di sicurezza, ed unicamente sulla rete coperta tanto dal certificato complementare armonizzato quanto dal certificato di sicurezza, o dall'autorizzazione di sicurezza.***

***2. Le licenze rilasciate da uno Stato membro a norma della presente direttiva sono oggetto di riconoscimento reciproco da parte degli altri Stati membri.***

*Motivazione*

*Ripristino del testo iniziale della Commissione.*

Emendamento 12  
Articolo 17, comma 3

Il certificato perde la sua validità quando il macchinista cessa di essere impiegato come tale. Tuttavia il macchinista riceve una copia autenticata del certificato **come prova delle** sue competenze professionali. Nel rilasciare un certificato a un macchinista, la sua nuova impresa ferroviaria o il suo nuovo gestore dell'infrastruttura tiene conto di tali competenze.

Il certificato perde la sua validità quando il macchinista cessa di essere impiegato come tale. Tuttavia il macchinista riceve una copia autenticata del certificato **e di tutti i documenti che comprovano la sua formazione, le sue qualifiche, la sua esperienza e le** sue competenze professionali. Nel rilasciare un certificato a un macchinista, la sua nuova impresa ferroviaria o il suo nuovo gestore dell'infrastruttura tiene conto di tali competenze.

*Motivazione*

*La posizione comune del Consiglio prevede che un macchinista debba ricevere una copia autenticata del certificato per consentirgli di provare le sue competenze professionali. Sarebbe altresì opportuno consentire al macchinista di provare di aver superato le verifiche periodiche cui è stato sottoposto dal rilascio del suo certificato complementare armonizzato e della sua licenza.*

Emendamento 13  
Articolo 18, paragrafo 2

2. ***Se un*** macchinista ***ritiene che il*** suo stato di salute ***faccia dubitare della*** sua idoneità al lavoro, ***egli ne informa immediatamente l'impresa ferroviaria o il gestore dell'infrastruttura, a seconda del caso.***  
***Non appena è al corrente o apprende da un medico che la salute di un macchinista si è deteriorata al punto da metterne in dubbio l'idoneità al lavoro, l'impresa ferroviaria o il gestore dell'infrastruttura prende immediatamente i provvedimenti necessari, compreso l'esame di cui***

2. ***Il datore di lavoro o, eventualmente, lo stesso*** macchinista ***comunica immediatamente all'autorità competente qualsiasi modifica del*** suo stato di salute ***che possa mettere in discussione la*** sua idoneità al lavoro ***e il mantenimento della validità della sua licenza o del suo certificato complementare armonizzato.***

***all'allegato II, punto 3.1. Occorre inoltre assicurare che durante il servizio il macchinista non sia mai sotto l'influenza di una qualsivoglia sostanza in grado di comprometterne la concentrazione, la vigilanza o il comportamento. L'autorità competente viene informata senza indugio dei casi di inabilità al lavoro di durata superiore a tre mesi.***

*Motivazione*

*Ripristino della formulazione approvata dal Parlamento in prima lettura.*

Emendamento 14

Articolo 18, paragrafo 2 bis (nuovo)

***2 bis. Qualora constati o sia informata del fatto che un macchinista non possiede più uno o più dei requisiti prescritti, l'autorità competente ritira immediatamente la licenza e notifica la propria decisione motivata all'interessato nonché al datore di lavoro, fatto salvo il diritto di ricorso previsto all'articolo 21. La sospensione è temporanea o definitiva secondo l'entità del rischio posto alla sicurezza ferroviaria. L'autorità competente aggiorna il registro previsto all'articolo 22. Non appena ne è informato, il datore di lavoro ritira il certificato armonizzato, a titolo temporaneo o definitivo, secondo le motivazioni fornite dall'autorità competente. Il datore di lavoro aggiorna il registro previsto all'articolo 22.***

***Qualora constati che un macchinista non possiede più uno o più dei requisiti prescritti, il datore di lavoro ritira immediatamente il certificato armonizzato e notifica senza indugio la propria decisione motivata all'interessato e all'autorità competente. Il datore di lavoro aggiorna il registro di cui all'articolo 22.***

*Motivazione*

*Ripristino della formulazione approvata dal Parlamento in prima lettura.*

Emendamento 15

Articolo 18, paragrafo 2 ter (nuovo)

***2 ter. Gli Stati membri provvedono affinché, in caso di ritiro della licenza o del certificato complementare armonizzato, sia prevista una procedura di valutazione indipendente e, eventualmente, di reintegrazione nel posto di lavoro. Il lavoratore interessato può chiedere l'applicazione di tale procedura.***

*Motivazione*

*Ripristino della formulazione approvata dal Parlamento in prima lettura.*

Emendamento 16

Articolo 18, paragrafo 2 quater (nuovo)

***2 quater. Gli Stati membri adottano tutte le disposizioni utili per evitare rischi di falsificazione dei certificati e di manomissione del registro di cui all'articolo 22. Il datore di lavoro è tenuto ad assicurare e a controllare l'effettiva validità della licenza e del certificato complementare dei suoi macchinisti in servizio.***

*Motivazione*

*Ripristino della formulazione approvata dal Parlamento in prima lettura.*

Emendamento 17

Articolo 19, paragrafo 1, lettera f)

f) ***assicura che sia tenuto e aggiornato*** un registro delle licenze conformemente all'articolo 16, paragrafo 1 e all'articolo 22, paragrafo 1;

f) ***tiene e aggiorna*** un registro delle licenze conformemente all'articolo 16, paragrafo 1 e all'articolo 22, paragrafo 1;

*Motivazione*

*L'emendamento precisa i compiti dell'autorità competente quali definiti all'articolo 19 della posizione comune del Consiglio.*

Emendamento 18  
Articolo 19, paragrafo 2

2. L'autorità competente non può delegare a terzi i compiti di cui al paragrafo 1, lettere c), f) e g).

2. L'autorità competente non può delegare a terzi i compiti di cui al paragrafo 1, lettere c), f), g) **e i**).

*Motivazione*

*L'emendamento precisa i compiti dell'autorità competente quali definiti all'articolo 19 della posizione comune del Consiglio. Il relatore ritiene che la fissazione dei criteri nazionali applicabili agli esaminatori sia un compito troppo importante per essere delegato.*

Emendamento 19  
Articolo 19, paragrafo 5

5. Se l'autorità competente delega o appalta determinati compiti a terzi, i rappresentanti autorizzati o i contraenti hanno l'obbligo di rispettare, nell'esecuzione di tali compiti, gli obblighi che la presente direttiva pone a carico delle autorità competenti.

5. Se l'autorità competente delega o appalta determinati compiti a terzi, i rappresentanti autorizzati o i contraenti hanno l'obbligo di rispettare, nell'esecuzione di tali compiti, gli obblighi che la presente direttiva pone a carico delle autorità competenti, **in particolare:**

**a) la verifica dell'idoneità fisica e mentale, che deve essere effettuata da medici del lavoro o istituti di medicina del lavoro accreditati dall'autorità competente;**

**b) la verifica dell'idoneità psicologica, che deve essere effettuata da psicologi, da psicologi dei trasporti o da istituti di psicologia del lavoro accreditati dall'autorità competente;**

**c) la verifica delle competenze professionali generali, che deve essere effettuata da istituti ed esaminatori accreditati dall'autorità competente.**

*Motivazione*

*Ripristino della formulazione approvata dal Parlamento in prima lettura, al fine di migliorare la precisione del testo.*

Emendamento 20  
Articolo 22, paragrafo 2 bis (nuovo)

***2 bis. I macchinisti possono accedere in qualsiasi momento ai propri dati conservati nel registro delle autorità competenti e in quello delle imprese ferroviarie e ottenerne copia su richiesta.***

*Motivazione*

*Ripristino della formulazione approvata dal Parlamento in prima lettura.*

Emendamento 21  
Articolo 22, paragrafo 3

3. Le autorità competenti cooperano con l'Agenzia allo scopo di garantire l'interoperabilità dei registri di cui ai paragrafi 1 e 2. A tal fine, la Commissione adotta anteriormente al ...\*, secondo la procedura di cui all'articolo 31, **paragrafo 2** e in base ad un progetto elaborato dall'Agenzia, i parametri fondamentali cui i registri da istituire devono conformarsi, quali i dati da registrare, il loro formato e il protocollo per lo scambio dei dati, i diritti di accesso, la durata di conservazione dei dati, le procedure da seguire nei casi di fallimento.

3. Le autorità competenti cooperano con l'Agenzia allo scopo di garantire l'interoperabilità dei registri di cui ai paragrafi 1 e 2. A tal fine, la Commissione adotta anteriormente al ...\*, secondo la procedura di cui all'articolo 31, **paragrafo 2 bis** e in base ad un progetto elaborato dall'Agenzia, **le misure destinate a modificare elementi non essenziali della presente direttiva completandola che riguardano** i parametri fondamentali cui i registri da istituire devono conformarsi, quali i dati da registrare, il loro formato e il protocollo per lo scambio dei dati, i diritti di accesso, la durata di conservazione dei dati, le procedure da seguire nei casi di fallimento.

*Motivazione*

*Adattamento del testo in conformità della decisione 2006/512/CE che modifica la procedura di comitatologia.*

Emendamento 22  
Articolo 23, paragrafo 3

3. Gli obiettivi dettagliati di tale formazione sono definiti nell'allegato IV per la licenza e negli allegati V e VI per il certificato. **Essi** possono essere integrati:

- a) mediante le pertinenti STI. La Commissione, secondo la procedura di cui all'articolo 31, **paragrafo 2**, assicura la coerenza tra le succitate STI e gli allegati della presente direttiva, oppure
- b) mediante i criteri proposti dall'Agenzia conformemente all'articolo 17 del regolamento (CE) n. 881/2004 ed adottati dalla Commissione a norma dell'articolo 31, **paragrafo 2** della presente direttiva.

3. Gli obiettivi dettagliati di tale formazione sono definiti nell'allegato IV per la licenza e negli allegati V e VI per il certificato. **Gli elementi non essenziali della presente direttiva** possono essere integrati:

- a) mediante le pertinenti STI. La Commissione, secondo la procedura di cui all'articolo 31, **paragrafo 2 bis**, assicura la coerenza tra le succitate STI e gli allegati della presente direttiva, oppure
- b) mediante i criteri proposti dall'Agenzia conformemente all'articolo 17 del regolamento (CE) n. 881/2004 ed adottati dalla Commissione a norma dell'articolo 31, **paragrafo 2 bis** della presente direttiva.

*Motivazione*

*Adattamento del testo in conformità della decisione 2006/512/CE che modifica la procedura di comitatologia.*

Emendamento 23  
Articolo 23 bis (nuovo)

**Articolo 23 bis**

***Finanziamento della formazione***

***Le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura sono contrattualmente responsabili della formazione professionale, sia di base che continua.***

***Un'impresa ferroviaria o un gestore dell'infrastruttura che impiega un macchinista la cui formazione è stata finanziata totalmente o parzialmente da un'altra impresa ferroviaria o da un altro gestore dell'infrastruttura con cui il macchinista ha volontariamente interrotto il rapporto di lavoro dopo meno di cinque anni di attività, rimborsa il costo di detta formazione a tale impresa o gestore***

*dell'infrastruttura: l'importo del rimborso è inversamente proporzionale al periodo di attività del macchinista alle dipendenze dell'impresa ferroviaria o del gestore dell'infrastruttura che ha finanziato la formazione.*

*Le norme dettagliate per l'applicazione della presente disposizione e per il calcolo dell'importo da rimborsare sono stabilite sulla base di una raccomandazione elaborata dall'Agenzia nel quadro dell'articolo 17 del regolamento (CE) n. 881/2004.*

#### *Motivazione*

*Si tratta di un ampliamento di un emendamento approvato dal Parlamento in prima lettura. Il testo qui proposto dal Parlamento è sostenuto da ambedue le parti del settore ferroviario, ossia tanto dalle imprese quanto dai sindacati.*

#### Emendamento 24 Articolo 24, paragrafo 5

5. La scelta degli esaminatori e lo svolgimento degli esami possono essere soggetti a criteri comunitari proposti dall'Agenzia ed adottati dalla Commissione secondo la procedura di cui all'articolo 31, **paragrafo 2**. In assenza dei suddetti criteri comunitari le autorità competenti stabiliscono i criteri nazionali da rispettare.

5. La scelta degli esaminatori e lo svolgimento degli esami possono essere soggetti a criteri comunitari proposti dall'Agenzia ed adottati dalla Commissione, **sotto forma di misure destinate a modificare elementi non essenziali della presente direttiva completandola**, secondo la procedura **di regolamentazione con esame in comitato** di cui all'articolo 31, **paragrafo 2 bis**. In assenza dei suddetti criteri comunitari le autorità competenti stabiliscono i criteri nazionali da rispettare.

#### *Motivazione*

*Adattamento del testo in conformità della decisione 2006/512/CE che modifica la procedura di comitatologia.*

#### Emendamento 25 Capo VIII, titolo

*Motivazione*

*L'emendamento mira a trovare un compromesso in merito alla questione dell'altro personale viaggiante addetto a mansioni attinenti alla sicurezza.*

Emendamento 26

Articolo 27

*L'Agenzia individua, in una relazione da presentare entro il ...\*, il profilo e i compiti degli altri agenti che operano sui locomotori e sui treni e che svolgono compiti essenziali ai fini della sicurezza, le cui qualifiche professionali contribuiscono di conseguenza alla sicurezza ferroviaria, e che dovrebbero essere disciplinati a livello comunitario mediante un sistema di licenze e/o di certificati che può essere analogo al sistema istituito dalla presente direttiva.*

---

*\* Due anni a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente direttiva.*

*1. Gli altri membri del personale viaggiante addetti a mansioni attinenti alla sicurezza devono essere in possesso di un certificato attestante che essi soddisfano i requisiti minimi in materia di idoneità medica, istruzione di base e competenze professionali generali.*

*2. Il certificato è rilasciato dall'impresa ferroviaria o dal gestore dell'infrastruttura che impiega il membro del personale in questione. Il certificato è di proprietà dell'impresa che lo ha rilasciato; tuttavia, a norma dell'articolo 13, paragrafo 3 della direttiva 2004/49/CE, il titolare può ottenerne una copia autenticata.*

*3. L'autorità competente emette, su richiesta di un qualunque membro del personale viaggiante addetto a mansioni attinenti alla sicurezza certificato conformemente al presente articolo, un attestato ufficiale in cui figurano il nome dell'impresa che ha rilasciato il certificato, le condizioni soddisfatte per ottenerlo e la durata del servizio per cui il membro del personale viaggiante in questione è stato accreditato. Tale attestato ufficiale è di proprietà del membro del personale viaggiante in questione.*

**4. Gli articoli 19 e 28 sui controlli da parte dell'impresa ferroviaria, del gestore dell'infrastruttura o dell'autorità competente si applicano mutatis mutandis, tenendo conto del fatto che gli altri membri del personale viaggiante addetti a mansioni attinenti alla sicurezza sono certificati dall'impresa ferroviaria o dal gestore dell'infrastruttura mediante un certificato unico.**

**5. Gli articoli 20, 21, 23, 24, 25 e 26 si applicano, mutatis mutandis, alla certificazione degli altri membri del personale viaggiante addetti a mansioni attinenti alla sicurezza.**

**6. Entro ... \*, l'Agenzia, a norma degli articoli 3, 4, 6, 12 e 17 del regolamento (CE) n. 881/2004, specifica il profilo e i compiti degli altri membri del personale viaggiante addetti a mansioni attinenti alla sicurezza nonché i requisiti minimi di cui al paragrafo 1.**

**7. Entro ... \*\*, la Commissione adotta una decisione concernente l'applicazione del presente articolo conformemente alla procedura di regolamentazione con esame in comitato di cui all'articolo 31, paragrafo 2 bis, sulla base delle raccomandazioni dell'Agenzia.**

---

**\* Un anno dalla data di entrata in vigore della presente direttiva.**

**\*\* Due anni dalla data di entrata in vigore della presente direttiva.**

#### *Motivazione*

*Adattamento del testo in conformità della decisione 2006/512/CE che modifica la procedura di comitatologia.*

Emendamento 27

Articolo 30

***Gli allegati sono adeguati al progresso***

***Le misure destinate a modificare elementi***

scientifico e tecnico secondo la procedura di cui all'articolo 31, **paragrafo 2**.

**non essenziali della presente direttiva, inter alia completandola, che sono necessarie per adeguare gli** allegati al progresso scientifico e tecnico **sono adottate** secondo la procedura **di regolamentazione con esame in comitato** di cui all'articolo 31, **paragrafo 2 bis, nel pieno rispetto delle procedure e dei poteri conferiti dal regolamento (CE) n. 881/2004, in particolare dai suoi articoli 3, 4, 6, 12 e 17.**

*Motivazione*

*Ripristino della formulazione approvata dal Parlamento in prima lettura.*

*Adattamento del testo in conformità della decisione 2006/512/CE che modifica la procedura di comitatologia.*

Emendamento 28

Articolo 31, paragrafo 2 bis (nuovo)

**2 bis. Qualora venga fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano l'articolo 5 bis, paragrafi 1-4, e l'articolo 7 della decisione 1999/468/CE, nel rispetto delle disposizioni dell'articolo 8 della medesima decisione.**

*Motivazione*

*Adattamento del testo in conformità della decisione 2006/512/CE che modifica la procedura di comitatologia.*

Emendamento 29

Articolo 31, paragrafo 2 ter (nuovo)

**2 ter. Se applicabile, per motivi d'urgenza e qualora le misure previste dalla Commissione siano conformi al parere del comitato, si applicano l'articolo 5 bis, paragrafi 1, 2, 4 e 6 e l'articolo 7 della decisione 1999/468/CE, nel rispetto delle disposizioni dell'articolo 8 della medesima**

*decisione.*

*Motivazione*

*Adattamento del testo in conformità della decisione 2006/512/CE che modifica la procedura di comitatologia.*

Emendamento 30

Articolo 33

L'Agenzia valuta entro il ...\* la possibilità di utilizzare una smartcard che combina la licenza e i certificati di cui all'articolo 4 e prepara un'analisi costi/benefici. Se del caso, la Commissione adotta secondo la procedura di cui all'articolo 31, **paragrafo 2** e sulla base di un progetto predisposto dall'Agenzia, le specifiche tecniche e funzionali della suddetta smartcard. L'introduzione della smartcard potrebbe richiedere un adeguamento degli allegati, in conformità dell'articolo 30.

L'Agenzia valuta entro il ...\* la possibilità di utilizzare una smartcard che combina la licenza e i certificati di cui all'articolo 4 e prepara un'analisi costi/benefici. Se del caso, la Commissione adotta secondo la procedura **di regolamentazione con esame in comitato** di cui all'articolo 31, **paragrafo 2 bis** e sulla base di un progetto predisposto dall'Agenzia, le specifiche tecniche e funzionali della suddetta smartcard **destinate a modificare elementi non essenziali della presente direttiva completandola**. L'introduzione della smartcard potrebbe richiedere un adeguamento degli allegati, in conformità dell'articolo 30.

*Motivazione*

*Adattamento del testo in conformità della decisione 2006/512/CE che modifica la procedura di comitatologia.*

Emendamento 31

Articolo 35, paragrafo 1, comma 1

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva anteriormente al ...\*. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva anteriormente al **31 dicembre 2007**. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

---

\* **Ventiquattro mesi dalla data di entrata in vigore della presente direttiva.**

### Motivazione

*L'introduzione della nuova licenza di macchinista dovrebbe seguire, in linea di principio, il calendario per la liberalizzazione del mercato dei trasporti ferroviari. Tuttavia, la data del 1° gennaio 2007 per l'entrata in vigore non sembra più realistica, visto lo stato di avanzamento raggiunto finora dalla procedura. Dal momento che l'introduzione progressiva della certificazione seguirà il calendario, assai lento, previsto all'articolo 36, è decisamente necessario ridurre i termini per il recepimento nel diritto nazionale. Nel caso dei servizi transfrontalieri e dei servizi di cabotaggio, la nuova licenza di macchinista deve essere introdotta quanto prima possibile.*

### Emendamento 32

Allegato I, sezione 3, lettera n bis) (nuova)

***n bis) la data dell'ultimo esame medico cui il titolare si è sottoposto.***

### Motivazione

*Il certificato rilasciato dall'impresa ferroviaria o dal gestore dell'infrastruttura deve recare anche la data dell'ultimo esame medico cui il titolare si è sottoposto. Tale indicazione è importante ai fini dei controlli da parte delle autorità competenti, compresi quelli effettuati a bordo dei treni.*

### Emendamento 33

Allegato II, sezione 3, punto 3.1, commi 2-4

Oltre a tale periodicità, il medico deve procedere a controlli più ravvicinati ove ciò sia richiesto dallo stato di salute dell'agente.

Fatto salvo l'articolo 16, paragrafo 1, viene effettuata una visita medica appropriata qualora vi sia motivo di dubitare che il titolare della licenza o del certificato armonizzato continui a soddisfare i requisiti di salute di cui all'allegato II, *punto 2*.

L'idoneità fisica è verificata regolarmente e dopo ogni incidente di lavoro. Il medico o il servizio medico dell'impresa possono decidere di effettuare un'appropriata visita medica complementare, in particolare dopo un'assenza dal lavoro dovuta a malattia protrattasi almeno per trenta giorni. Il datore

Oltre a tale periodicità, il medico ***del lavoro*** deve procedere a controlli più ravvicinati ove ciò sia richiesto dallo stato di salute dell'agente.

Fatto salvo l'articolo 16, paragrafo 1, viene effettuata una visita medica appropriata qualora vi sia motivo di dubitare che il titolare della licenza o del certificato armonizzato continui a soddisfare i requisiti di salute di cui all'allegato II, *sezione 2*.

L'idoneità fisica è verificata regolarmente e dopo ogni incidente di lavoro ***nonché in caso di interruzione dell'attività lavorativa a seguito di incidenti in cui siano state coinvolte persone***. Il medico ***del lavoro*** o il servizio medico dell'impresa possono decidere di effettuare un'appropriata visita

di lavoro deve chiedere al medico di verificare l'idoneità fisica del macchinista qualora sia stato costretto a sospenderlo dal servizio per motivi di sicurezza.

medica complementare, in particolare dopo un'assenza dal lavoro dovuta a malattia protrattasi almeno per trenta giorni. Il datore di lavoro deve chiedere al medico **accreditato** di verificare l'idoneità fisica del macchinista qualora sia stato costretto a sospenderlo dal servizio per motivi di sicurezza.

#### *Motivazione*

*L'emendamento ripristina l'emendamento 43 approvato dal Parlamento in prima lettura.*

*Gli incidenti di lavoro non sono sempre incidenti in cui sono coinvolte persone (suicidi, incidenti ai passaggi a livello, ecc.). Quest'ultimo tipo di incidenti è particolarmente traumatico per i macchinisti, la cui idoneità al lavoro deve pertanto essere verificata in seguito a un incidente di questo tipo.*

## MOTIVAZIONE

Il 3 marzo 2004 la Commissione ha presentato una serie di quattro proposte legislative (il cosiddetto "Terzo pacchetto ferroviario"), il cui esame al Consiglio è iniziato nell'aprile 2004 e al Parlamento nell'ottobre 2004. Una di queste proposte riguarda la certificazione dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità. Detta proposta recepisce nel diritto comunitario la sostanza del primo accordo settoriale europeo tra le società ferroviarie europee e i sindacati ferroviari, sottoscritto il 27 gennaio 2004. Tale testo prevede l'introduzione di una licenza europea comprendente due parti: la licenza UE propriamente detta (rilasciata sulla base di requisiti comunitari generali minimi), ed un certificato complementare armonizzato, che riflette le esigenze connesse all'utilizzazione di un particolare sistema ferroviario. Inoltre, il testo mira a definire meglio i poteri e le responsabilità per quanto riguarda la formazione, la valutazione e il riconoscimento delle qualifiche dei macchinisti e degli altri membri del personale viaggiante addetti a mansioni attinenti alla sicurezza.

Il Parlamento ha concluso la sua prima lettura il 28 settembre 2005. Il Consiglio ha adottato la sua posizione comune il 14 settembre 2006. La Commissione ha quindi presentato la sua comunicazione sulla posizione comune il 18 settembre 2006.

### **1. Presentazione sintetica dei punti controversi tra la posizione comune del Consiglio e la risoluzione legislativa del Parlamento**

Nella sua posizione comune, il Consiglio ha accettato integralmente tre degli emendamenti proposti dal Parlamento (emendamenti nn. 27, 36 e 44). Inoltre, molti altri emendamenti del Parlamento sono stati ripresi in modo generale nella posizione comune del Consiglio, con una formulazione leggermente diversa.

Tuttavia, si possono osservare alcune differenze tra il testo del Consiglio e quello del Parlamento:

- Il Consiglio e il Parlamento divergono nettamente per quanto riguarda il campo di applicazione della direttiva. Il Consiglio limita il campo di applicazione della direttiva ai macchinisti e non richiede alcuna certificazione per gli altri membri del personale viaggiante. Il Parlamento invece aveva stabilito il principio di una netta distinzione tra le norme applicabili ai macchinisti e quelle applicabili agli altri membri del personale viaggiante addetti a mansioni attinenti alla sicurezza. La proposta prevedeva per quest'ultima categoria un processo di certificazione leggermente diverso.

- Esistono inoltre alcune differenze di impostazione per quanto concerne l'applicazione della direttiva. Il Parlamento favoriva un'applicazione rapida della direttiva in linea con l'apertura del mercato dei trasporti ferroviari, mentre il Consiglio preferisce un'applicazione graduale.

- Svitati punti controversi riguardano le procedure per ottenere i documenti in questione: le condizioni di rilascio della licenza, la validità della medesima (il Consiglio mira a prorogare la validità della licenza a dieci anni), il rilascio del certificato complementare armonizzato, la

frequenza delle verifiche dell'idoneità e delle competenze dei macchinisti (il Consiglio propone che le verifiche siano effettuate ogni tre anni).

- Si osservano talune divergenze di posizione per quanto riguarda i compiti dell'autorità competente: il Consiglio non ha accettato l'emendamento che consente ai macchinisti di accedere ai dati che li riguardano.

- Il Consiglio e il Parlamento sono in disaccordo anche sulla questione del finanziamento della formazione dei macchinisti. Nella sua prima lettura, il Parlamento ha approvato un emendamento di compromesso in base al quale un'impresa ferroviaria che assume un macchinista la cui formazione è stata finanziata da un precedente datore di lavoro per il quale il macchinista ha lavorato per un periodo inferiore a cinque anni, deve rimborsare il costo della formazione a tale precedente datore di lavoro.

- Altre divergenze riguardano la certificazione dei macchinisti in generale. Mentre il Consiglio ha approvato l'idea del Parlamento di prevedere soltanto due categorie (A: treni adibiti a lavori e locomotori di manovra; B: treni per il trasporto di passeggeri o di merci) per i settori cui si applica il certificato complementare armonizzato, esso tuttavia non ha accettato i requisiti minimi in materia di esperienza professionale proposti dal Parlamento.

## **2. L'impostazione e gli emendamenti proposti dal relatore**

In considerazione dell'apertura del traffico ferroviario di merci (dal 15 marzo 2003 per il traffico internazionale, e dal 1° gennaio 2007 per il cabotaggio) e in vista, a più lungo termine, della probabile apertura del traffico di passeggeri, è urgentemente necessario stabilire norme tecniche europee uniformi in materia di conduzione dei treni.

Tuttavia, il relatore ritiene che svariati punti della posizione comune debbano essere modificati per essere pienamente conformi allo spirito della prima lettura del Parlamento.

- **La certificazione dei membri del personale viaggiante che partecipano direttamente a mansioni attinenti alla sicurezza del treno e dei suoi passeggeri**

Secondo il testo della posizione comune, il Consiglio non assoggetterebbe il personale viaggiante ad alcuna procedura di certificazione. Il relatore ritiene che i membri del personale viaggiante concorrano indiscutibilmente a garantire la sicurezza dei treni. Sarebbe pertanto opportuno prevedere una certificazione europea per questa categoria di personale, e il relatore desidera raggiungere un compromesso con il Consiglio su questa materia.

Di conseguenza, il relatore propone di estendere l'oggetto della direttiva in modo da comprendere i membri del personale viaggiante che concorrono a garantire la sicurezza della circolazione (emendamento 3), i quali - è opportuno ricordarlo - sono contemplati dall'articolo 27 della direttiva. Inoltre, il relatore propone una nuova formulazione per l'articolo 27, e la certificazione per i membri del personale viaggiante i cui compiti sono ora specificati all'allegato VIII della direttiva.

- **La questione delle spese di formazione sostenute dall'impresa a seguito dell'interruzione volontaria anticipata del rapporto di lavoro da parte del macchinista**

La formazione dei macchinisti sarà effettuata da organismi approvati dalle autorità nazionali di sicurezza e dall'Agenzia europea, quindi con la possibilità che le imprese ferroviarie continuino a garantire la formazione dei macchinisti, come avviene oggi nella maggior parte degli Stati membri.

Conformemente all'emendamento approvato dal Parlamento in prima lettura, il relatore è convinto che, dal momento che ci troviamo in un ambiente concorrenziale e per evitare inutili e onerosi contenziosi, sia necessario inserire una clausola di salvaguardia al fine di tutelare gli investimenti effettuati dalle imprese ferroviarie.

Il relatore propone pertanto di reintegrare nel testo della posizione comune l'emendamento contenente la disposizione in virtù della quale, qualora un macchinista interrompa volontariamente il rapporto di lavoro con l'impresa ferroviaria che l'ha formato, è fatto obbligo all'impresa ferroviaria che lo assume di rimborsare all'impresa ferroviaria precedente un importo proporzionale al costo residuo della formazione, conformemente a criteri armonizzati che dovranno essere definiti sulla base di una raccomandazione dell'Agenzia.

- **La questione dell'esperienza professionale**

Il relatore desidera mantenere la possibilità per ciascuno Stato membro di imporre che il richiedente, prima di ottenere il certificato complementare per accedere alla categoria B, dimostri di essere in possesso di un'esperienza professionale minima nella categoria A.

- **La questione della compatibilità tra gli allegati e le STI e della revisione degli allegati**

Il relatore desidera rilevare che i requisiti minimi (definiti negli allegati II - VI) per ottenere una licenza (parte 1) o il certificato armonizzato di macchinista (parte 2) rientrano generalmente nell'ambito delle STI, sulla base delle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE, modificate dalla direttiva 2004/50/CE. Sorge pertanto la questione della pertinenza del loro inserimento nella presente direttiva.

Il relatore ritiene che sia opportuno mantenere gli allegati nell'attuale proposta di direttiva, per due ragioni essenziali:

- lo scopo della direttiva implica l'esigenza di definire chiaramente i requisiti minimi in materia di qualifiche, e pertanto di certificazione, del personale;
- la maggior parte di tali requisiti minimi sono stati oggetto di un accordo concluso tra le parti interessate nel quadro del dialogo sociale settoriale, il che rende superflua una loro ulteriore rinegoziazione nel contesto delle STI.

Tuttavia, per evitare che l'eventuale futura esigenza di adeguare detti requisiti al progresso tecnico e umano imponga una revisione della direttiva che sarebbe necessariamente lunga e complessa, il relatore propone che gli allegati siano riveduti mediante la procedura prevista per l'approvazione delle STI, nel pieno rispetto delle procedure stabilite dalla direttiva

2004/50/CE e dal regolamento (CE) n. 881/2004 che istituisce un'Agenzia ferroviaria europea.

A tale scopo il relatore ripresenta due emendamenti approvati dal Parlamento in prima lettura.

## PROCEDURA

<b>Titolo</b>	Posizione comune del Consiglio in vista dell'adozione della direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alla certificazione dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità
<b>Riferimenti</b>	5893/5/2006 - C6-0310/2006 - 2004/0048(COD)
<b>Prima lettura del PE – Numero P</b>	28.9.2005 P6_TA(2005)0355
<b>Proposta della Commissione</b>	COM(2004)0142 - C6-0002/2004
<b>Proposta modificata della Commissione</b>	
<b>Annuncio in Aula del ricevimento della posizione comune</b>	28.9.2006
<b>Commissione competente per il merito</b> Annuncio in Aula	TRAN 28.9.2006
<b>Relatore(i)</b> Nomina	Gilles Savary 26.9.2006
<b>Relatore(i) sostituito(i)</b>	
<b>Esame in commissione</b>	10.10.2006 22.11.2006 18.12.2006
<b>Approvazione</b>	19.12.2006
<b>Esito della votazione finale</b>	+: 46 -: 0 0: 0
<b>Membri titolari presenti al momento della votazione finale</b>	Gabriele Albertini, Margrete Auken, Inés Ayala Sender, Etelka Barsi-Pataky, Paolo Costa, Michael Cramer, Arūnas Degutis, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Emanuel Jardim Fernandes, Roland Gewalt, Mathieu Grosch, Ewa Hedkvist Petersen, Jeanine Hennis-Plasschaert, Stanisław Jałowiecki, Georg Jarzembowski, Dieter-Lebrecht Koch, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Erik Meijer, Robert Navarro, Seán Ó Neachtain, Josu Ortuondo Larrea, Willi Piecyk, Reinhard Rack, Gilles Savary, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Gary Titley, Georgios Toussas, Armando Veneto, Marta Vincenzi, Corien Wortmann-Kool, Roberts Zīle
<b>Supplenti presenti al momento della votazione finale</b>	Zsolt László Becsey, Johannes Blokland, Zita Gurmai, Elisabeth Jeggle, Anne E. Jensen, Zita Pleštinská, Vladimír Remek,
<b>Supplenti (art. 178, par. 2) presenti al momento della votazione finale</b>	
<b>Deposito</b>	22.12.2006
<b>Osservazioni (disponibili in una sola lingua)</b>	...