



PARLAMENTO EUROPEO

2009 - 2014

---

*Documento di seduta*

---

**A7-0472/2013**

19.12.2013

**\*\*\*I**

## **RELAZIONE**

sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che abroga il regolamento (CEE) n. 1192/69 del Consiglio relativo alle norme comuni per la normalizzazione dei conti delle aziende ferroviarie (COM(2013)0026 – C7-0026/2013 – 2013/0013(COD))

Commissione per i trasporti e il turismo

Relatore: Jaromír Kohlíček

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

- \* Procedura di consultazione
- \*\*\* Procedura di approvazione
- \*\*\*I Procedura legislativa ordinaria (prima lettura)
- \*\*\*II Procedura legislativa ordinaria (seconda lettura)
- \*\*\*III Procedura legislativa ordinaria (terza lettura)

(La procedura indicata dipende dalla base giuridica proposta nel progetto di atto)

### ***Emendamenti a un progetto di atto***

Negli emendamenti del Parlamento le modifiche apportate al progetto di atto sono evidenziate in ***corsivo grassetto***. L'evidenziazione in *corsivo chiaro* è un'indicazione destinata ai servizi tecnici, che concerne elementi del progetto di atto 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.

L'intestazione di un emendamento relativo a un atto esistente che il progetto di atto intende modificare comprende una terza e una quarta riga che identificano rispettivamente l'atto esistente e la disposizione interessata di quest'ultimo. Le parti riprese da una disposizione di un atto esistente che il Parlamento intende emendare senza che il progetto di atto l'abbia modificata sono evidenziate in **grassetto semplice**. Le eventuali soppressioni sono segnalate con l'indicazione: [...].

## INDICE

	<b>Pagina</b>
PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO.....	5
MOTIVAZIONE.....	7
PROCEDURA.....	10



## PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO

sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che abroga il regolamento (CEE) n. 1192/69 del Consiglio relativo alle norme comuni per la normalizzazione dei conti delle aziende ferroviarie (COM(2013)0026 – C7-0026/2013 – 2013/0013(COD))

(Procedura legislativa ordinaria: prima lettura)

*Il Parlamento europeo,*

- vista la proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2013)0026),
  - visti l'articolo 294, paragrafo 2, e gli articoli 91 e 109 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, a norma dei quali la proposta gli è stata presentata dalla Commissione (C7-0026/2013),
  - visto l'articolo 294, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea,
  - visto il parere del Comitato economico e sociale europeo dell'11 giugno 2013<sup>1</sup>,
  - visto il parere del Comitato delle regioni dell'8 ottobre 2013<sup>2</sup>,
  - visto l'articolo 55 del suo regolamento,
  - vista la relazione della commissione per i trasporti e il turismo (A7-0472/2013),
1. adotta la posizione in prima lettura figurante in appresso;
  2. chiede alla Commissione di presentargli nuovamente la proposta qualora intenda modificarla sostanzialmente o sostituirla con un nuovo testo;
  3. incarica il suo Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione nonché ai parlamenti nazionali.

### **Emendamento 1**

#### **Proposta di regolamento**

#### **Considerando 2**

*Testo della Commissione*

(2) E' stata adottata a livello europeo una serie di misure legislative che hanno aperto i mercati ferroviari del trasporto di merci e

*Emendamento*

(2) E' stata adottata a livello europeo una serie di misure legislative che hanno aperto i mercati ferroviari del trasporto di merci e

<sup>1</sup> GU C 327 del 12.11.2013, pag. 122.

<sup>2</sup> GU C 356 del 5.12.2013, pag. 92.

del trasporto internazionale di passeggeri ed hanno stabilito, attraverso la direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (rifusione), determinati principi fondamentali che prevedono che le imprese ferroviarie debbano essere gestite secondo i principi validi per le società commerciali, che le entità responsabili dell'assegnazione della capacità e dell'imposizione di diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria debbano essere separate dalle entità che gestiscono i servizi ferroviari e che vi sia una separazione contabile, che qualsiasi impresa ferroviaria titolare di licenza in conformità ai criteri UE debba poter accedere all'infrastruttura ferroviaria a condizioni eque e non discriminatorie e che i gestori dell'infrastruttura possano beneficiare di finanziamenti statali.

del trasporto internazionale di passeggeri ed hanno stabilito, attraverso la direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (rifusione)<sup>3bis</sup>, determinati principi fondamentali che prevedono che le imprese ferroviarie debbano essere gestite secondo i principi validi per le società commerciali, che le entità responsabili dell'assegnazione della capacità e dell'imposizione di diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria debbano essere separate dalle entità che gestiscono i servizi ferroviari e che vi sia una separazione contabile, che qualsiasi impresa ferroviaria titolare di licenza in conformità ai criteri UE debba poter accedere all'infrastruttura ferroviaria a condizioni eque e non discriminatorie e che i gestori dell'infrastruttura possano beneficiare di finanziamenti statali. ***Il termine per il recepimento della direttiva 2012/34/UE nel diritto nazionale è il 16 giugno 2015.***

---

<sup>3bis</sup>GU L 343 del 14.12.2012, pag. 32.

## **Emendamento 2**

### **Proposta di regolamento Articolo 2 – paragrafo 1**

#### *Testo della Commissione*

Il presente regolamento entra in vigore ***il giorno successivo alla*** pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.

#### *Emendamento*

Il presente regolamento entra in vigore ***due anni dopo la*** pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.

#### *Motivazione*

*Il termine di due anni consentirà di avere un quadro più chiaro circa le conseguenze dell'applicazione della normativa nel settore ferroviario.*

## MOTIVAZIONE

### *Proposta della Commissione*

Nel quadro del quarto pacchetto ferroviario la Commissione propone di abrogare il regolamento (CEE) n. 1192/69 relativo alle norme comuni per la normalizzazione dei conti delle aziende ferroviarie. Tale regolamento permette agli Stati membri di compensare le imprese ferroviarie per il pagamento di obblighi che le imprese che operano in altri settori di trasporto non devono sostenere per varie ragioni.

Tali obblighi possono riguardare, ad esempio, pagamenti speciali in caso di incidenti sul lavoro che un'azienda ferroviaria è obbligata a sostenere ma che nel caso di altri modi di trasporto sono a carico dello Stato, pensioni per i lavoratori del settore ferroviario che chiedono il prepensionamento perché svolgono lavori usuranti oppure pagamenti per spese relative agli impianti di passaggio a livello. I tipi di compensazione per tali obblighi sono suddivisi in 15 categorie ("classi") che definiscono l'ambito specifico e i principi di calcolo, così come previsto dai diversi allegati al regolamento (CEE) n. 1192/69.

Il regolamento (CEE) n. 1192/69 è stato adottato prima della liberalizzazione del mercato ferroviario e quando il trasporto ferroviario in Europa si sviluppava principalmente all'interno dei confini nazionali, con società integrate che gestivano sia i servizi ferroviari che l'infrastruttura ferroviaria. All'epoca l'obiettivo del regolamento era di equiparare sotto il profilo della concorrenza le imprese ferroviarie e le imprese che operano in altri modi di trasporto. Inoltre i rapporti tra i governi e la maggior parte delle imprese ferroviarie statali non erano ancora regolamentati da un accordo contrattuale, ma esisteva un collegamento molto più diretto sul piano della proprietà tra i due attori. Per effetto delle sue intenzioni iniziali il regolamento contiene un elenco delle vecchie aziende ferroviarie di proprietà statale. L'elenco è stato aggiornato con ogni allargamento dell'UE, l'ultimo aggiornamento risale al 2007, e contiene ad oggi 36 società.

La Commissione sostiene che dal 2007 quattro Stati membri hanno usufruito del regolamento: Belgio, Germania, Irlanda e Polonia. I pagamenti sono stati effettuati soltanto in 3 classi su 15. La Commissione ritiene che il regolamento, dopo la trasformazione del settore ferroviario ad opera di vari pacchetti ferroviari, non rispetti più l'attuale quadro giuridico ed operi una discriminazione tra le aziende ferroviarie contenute nell'elenco (e che quindi soddisfano i requisiti per i pagamenti compensativi) e quelle escluse.

### *Posizione del relatore*

La proposta mira ad abrogare il regolamento (CEE) n. 1192/69, il che spiega perché sia esclusa la modifica del testo stesso del regolamento. Mentre in tutti gli altri pacchetti ferroviari proposti dalla Commissione europea e successivamente adottati e recepiti dagli Stati membri l'obiettivo era quello di estendere i diritti e gli obblighi a tutte le nuove società ferroviarie e quindi di aprire il mercato ferroviario, la Commissione propone ora di risolvere la potenziale discriminazione tra le imprese ferroviarie non attraverso una rifusione adeguata, come avviene per altri testi legislativi, ma attraverso una abrogazione

diretta dell'atto.

Pertanto il legislatore dispone essenzialmente di tre opzioni:

1. accettare l'intenzione della Commissione e approvare l'abrogazione;
2. rinviare la decisione sull'abrogazione e chiedere alla Commissione, dopo un'analisi più approfondita, di modificare il regolamento esistente e di adattarlo al quadro giuridico del momento;
3. respingere l'abrogazione e mantenere in vigore il regolamento.

Il relatore è favorevole alla seconda opzione. Egli ritiene che prima di decidere di abrogare il regolamento occorra innanzitutto valutare l'impatto delle disposizioni della nuova direttiva 2012/34/UE sul settore ferroviario entrata in vigore nel novembre 2012. È ovviamente corretto, come sostiene la Commissione, che il testo attuale del regolamento è discriminatorio in quanto prevede una eventuale compensazione soltanto per 36 società specifiche. Stando al numero delle licenze ferroviarie nell'UE sono almeno 1 000 le imprese ferroviarie in attività. Pertanto non è opportuno mantenere in vigore il regolamento senza apportarvi modifiche, dato che permette soltanto a un numero limitato di imprese ferroviarie di chiedere compensazioni, conformemente alle rispettive norme nazionali e al rispettivo quadro legislativo riguardante i regimi pensionistici o assicurativi.

Occorre invece valutare la possibilità di rendere disponibili tali compensazioni per tutte le imprese ferroviarie. Gran parte delle disposizioni della direttiva 2012/34/UE devono essere recepite dal diritto nazionale degli Stati membri entro il 16 giugno 2015, come ad esempio l'obbligo di sviluppare e attuare conseguentemente un accordo contrattuale, che duri almeno 5 anni, in materia di investimenti nell'infrastruttura ferroviaria. Tali contratti non sono ancora in vigore in tutti gli Stati membri dell'UE, oppure divergono sul piano della durata e delle condizioni.

Sarebbe prematuro abrogare direttamente il regolamento (CEE) n. 1192/69. Nell'attuale clima economico e a fronte di sistemi ferroviari sottofinanziati in numerosi Stati membri può essere necessario mantenere la possibilità di prevedere compensazioni a favore del settore ferroviario per determinati pagamenti che sono obbligatori in base al diritto nazionale e che in altri modi di trasporto non è necessario sostenere. Affinché gli effetti delle nuove disposizioni acquistino visibilità sarebbe più appropriato attendere e valutare poi adeguatamente l'impatto della nuova normativa in vigore.

Stando all'articolo 15 della direttiva 2012/34/UE la Commissione è tenuta a presentare ogni due anni una relazione di monitoraggio sullo stato del settore ferroviario e degli investimenti, corredata di una valutazione generale circa l'attuazione della direttiva: è utile che una reazione analoga venga presentata al Consiglio e al Parlamento europeo trascorsi due anni dal termine per il recepimento della presente direttiva. Sulla base di tale valutazione i legislatori potrebbero acquisire informazioni sul fatto se nel frattempo abbiano avuto luogo i pagamenti compensativi previsti nel regolamento (CEE) n. 1192/69.

Il relatore esprime preoccupazione per il fatto che in alcuni Stati membri i regimi previdenziali dei lavoratori del settore ferroviario e i diritti acquisiti in merito al prepensionamento sono ancora a carico dei bilanci degli Stati membri in virtù delle

rispettive norme nazionali. Tali norme rispettano in modo integrale l'indipendenza delle imprese ferroviarie, le quali stanno già operando in modo commerciale, e inoltre sono compatibili con le disposizioni dell'articolo 93 del trattato che riconosce le specificità del settore dei trasporti.

Pertanto il relatore propone quanto segue:

1. rinviare la decisione finale sull'abrogazione del regolamento (CEE) n. 1192/69 fino al 31 dicembre 2019;
2. chiedere alla Commissione di valutare mediante una relazione, da presentare entro il 31 dicembre 2017, gli effetti del recepimento della direttiva 2012/34/UE nel diritto nazionale dopo il termine del 16 giugno 2015;
3. chiedere alla Commissione, in base all'esito relativo all'attuazione della direttiva 2012/34/UE recepita, di presentare, se del caso, una nuova proposta legislativa che garantisca a tutte le aziende ferroviarie gli stessi diritti previsti ora nel regolamento (CEE) n. 1192/69 o di confermare la sua abrogazione.

Gli emendamenti elaborati nel presente progetto di relazione rispecchiano tale approccio.

## PROCEDURA

<b>Titolo</b>	Abrogazione del regolamento (CEE) n. 1192/69 del Consiglio relativo alle norme comuni per la normalizzazione dei conti delle aziende ferroviarie	
<b>Riferimenti</b>	COM(2013)0026 – C7-0026/2013 – 2013/0013(COD)	
<b>Presentazione della proposta al PE</b>	30.1.2013	
<b>Commissione competente per il merito</b> Annuncio in Aula	TRAN 7.2.2013	
<b>Commissione(i) competente(i) per parere</b> Annuncio in Aula	ECON 7.2.2013	EMPL 7.2.2013
<b>Pareri non espressi</b> Decisione	ECON 18.6.2013	EMPL 11.9.2013
<b>Relatore(i)</b> Nomina	Jaromír Kohlíček 4.3.2013	
<b>Esame in commissione</b>	8.7.2013	14.10.2013
<b>Approvazione</b>	17.12.2013	
<b>Esito della votazione finale</b>	+: –: 0:	37 4 2
<b>Membri titolari presenti al momento della votazione finale</b>	Inés Ayala Sender, Georges Bach, Erik Bánki, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Michael Cramer, Joseph Cuschieri, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Franco Frigo, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Juozas Imbrasas, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Bogusław Liberadzki, Marian-Jean Marinescu, Mike Natrass, Dominique Riquet, Petri Sarvamaa, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Giommara Uggias, Peter van Dalen, Patricia van der Kammen, Roberts Zīle	
<b>Supplenti presenti al momento della votazione finale</b>	Phil Bennion, Jean-Jacob Bicep, Spyros Danellis, Zita Gurmai, Alfreds Rubiks, Geoffrey Van Orden, Sabine Wils, Karim Zéribi	
<b>Supplenti (art. 187, par. 2) presenti al momento della votazione finale</b>	Mario Pirillo	
<b>Deposito</b>	19.12.2013	