



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 26.11.2003
COM(2003) 719 definitivo

2002/0022 (COD)
2002/0023 (COD)
2002/0024 (COD)
2002/0025 (COD)

PARERE DELLA COMMISSIONE

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

SECONDO PACCHETTO FERROVIARIO

in vista dell'adozione di

**una direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alla sicurezza delle
ferrovie comunitarie e recante modifica della direttiva 95/18/CE del Consiglio relativa
alle licenze delle imprese ferroviarie e della direttiva 2001/14/CE relativa alla
ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per
l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza**

**una direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica le direttive 96/48/CE
del Consiglio e 2001/16/CE relative all'interoperabilità del sistema ferroviario
transeuropeo**

**un regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un'Agenzia
ferroviaria europea**

**una direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 91/440/CE
del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie**

**RECANTE MODIFICA ALLE PROPOSTE DELLA COMMISSIONE
a norma dell'articolo 250, paragrafo 2 del trattato CE**

2002/0022 (COD)
2002/0023 (COD)
2002/0024 (COD)
2002/0025 (COD)

PARERE DELLA COMMISSIONE

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

SECONDO PACCHETTO FERROVIARIO

In virtù dell'articolo 251, paragrafo 2, lettera c) del trattato CE, la Commissione deve emettere un parere sugli emendamenti proposti dal Parlamento europeo in seconda lettura.

Di conseguenza, la Commissione emette il seguente parere sugli emendamenti proposti dal Parlamento europeo.

1. CONTESTO

Data di trasmissione della proposta al PE e al Consiglio:

[documenti

COM(2002) 21 def. – 2002/0022 (COD)

COM(2002) 22 def. – 2002/0023 (COD)

COM(2002) 23 def. – 2002/0024 (COD)

COM(2002) 25 def. – 2002/0025 COD)] : 24.1.2002

Data del parere del Comitato economico e sociale europeo: 19.9.2002

Data del parere del Parlamento europeo in prima lettura: 14.1.2003

Data di trasmissione della proposta modificata: - -

Data di adozione della posizione comune: 26.6.2003

Il 23 ottobre 2003 il Parlamento europeo ha adottato in seconda lettura una risoluzione contenente un certo numero di emendamenti alla posizione comune in relazione a ogni testo:

- 28 emendamenti riguardanti la proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie e recante modifica della direttiva 95/18/CE del Consiglio relativa alle licenze delle imprese ferroviarie e della direttiva 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza;
- 4 emendamenti riguardanti la proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica le direttive 96/48/CE del Consiglio e 2001/16/CE relative all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo;

- 32 emendamenti riguardanti la proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un'Agenzia ferroviaria europea;
- 9 emendamenti riguardanti la proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 91/440/CE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie.

2. OBIETTIVO DELLE PROPOSTE

Si tratta di quattro proposte legislative collegate:

- Una proposta di **direttiva sulla sicurezza ferroviaria** riguardante la definizione degli elementi essenziali dei sistemi di sicurezza per il gestore dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie. Occorre sviluppare un approccio comune in materia di sicurezza e istituire un sistema comune per la presentazione, i contenuti e la validità dei certificati di sicurezza. Infine, come è avvenuto negli altri settori, è necessario introdurre il principio dell'indipendenza delle indagini tecniche sugli incidenti.
- Una **modifica delle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE sull'interoperabilità**. Al di là delle modifiche chieste dalle proposte precedenti per le direttive sull'interoperabilità, l'obiettivo è essenzialmente assicurare la coerenza dei campi di applicazione tra la rete sulla quale l'accesso sarà liberalizzato e la rete sulla quale le norme di interoperabilità dovranno essere applicate.
- Una proposta di **regolamento relativo all'istituzione di un'Agenzia ferroviaria europea** per fornire assistenza tecnica ai lavori sull'interoperabilità e la sicurezza. I suoi campi di attività sarebbero, da un lato, lo sviluppo di norme comuni di sicurezza nonché lo sviluppo e la gestione di un sistema di controllo delle prestazioni in materia di sicurezza, e, dall'altro, la gestione a lungo termine del sistema di elaborazione, registrazione e controllo delle specifiche tecniche di interoperabilità.
- Una proposta di **modifica della direttiva 91/440** per estendere i diritti di accesso all'infrastruttura a servizi di trasporto merci all'interno di uno Stato membro e accelerare l'apertura del mercato.

3. PARERE DELLA COMMISSIONE SUGLI EMENDAMENTI DEL PARLAMENTO EUROPEO

- **Proposta di una direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie e recante modifica della direttiva 95/18/CE del Consiglio relativa alle licenze delle imprese ferroviarie e della direttiva 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza**

Il Parlamento ha adottato una serie di emendamenti che intendono precisare determinate disposizioni del testo (**emendamenti 1, 12, 24**), gli obiettivi (**emendamenti 41, 42 e 7**) e il campo di applicazione della direttiva rispetto ad altri testi comunitari esistenti o in preparazione (**emendamenti 2, 5, 50**).

Il Parlamento desidera inoltre precisare alcune disposizioni riguardanti le norme nazionali di sicurezza e il loro esame a livello comunitario per verificare, da un lato, che rispettino gli

obiettivi comuni di sicurezza, e, dall'altro, che non costituiscano una restrizione dissimulata** dell'accesso al mercato (**emendamenti 3, 46, 47, 21**).

Gli **emendamenti 44, 18 e 25** intendono migliorare la trasparenza delle procedure e l'accesso alle norme.

A proposito del prezzo da pagare per l'accesso alle strutture di formazione (**emendamento 48**), la soluzione proposta è giudicata soddisfacente.

L'**emendamento 49** è accettabile in quanto chiarisce le statistiche relative agli incidenti.

La Commissione sostiene tutti questi emendamenti.

La Commissione non può invece accogliere l'**emendamento 43** perché si tratta di un testo di natura esplicativa sul campo di applicazione della direttiva che è più opportuno collocare tra i considerando, dove già figura (cfr. emendamento 2).

Non è neanche possibile accogliere gli emendamenti basati su elementi contemplati in altre parti del testo, nei testi comunitari esistenti o che saranno presi in considerazione nel progetto di direttiva sulle licenze di macchinista (**emendamenti 31, 37**).

La Commissione non può accogliere gli **emendamenti 14, 15, 16, 23 e 32** che intendono anticipare in modo sistematico le scadenze per l'elaborazione dei testi. I tempi sono già stati abbreviati considerevolmente dal Consiglio. È necessario fissare un calendario realistico, adattato alle possibilità di bilancio che saranno stabilite per l'Agenzia e che non la sovraccarichi di lavoro al punto di metterla subito in difficoltà.

Non è neanche possibile accogliere l'**emendamento 8** poiché l'obiettivo della direttiva non è l'armonizzazione della regolamentazione ma la definizione di livelli comuni da rispettare, con la possibilità per gli Stati membri di mantenere il proprio livello o di fissarne uno più elevato, nel rispetto dei principi di trasparenza e non discriminazione.

L'**emendamento 27** crea confusione in quanto l'articolo in oggetto intende assicurare l'accesso alle strutture di formazione per il personale viaggiante.

- **Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica le direttive 96/48/CE del Consiglio e 2001/16/CE relative all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo**

La Commissione sostiene tutti gli emendamenti del Parlamento a questo testo.

Gli emendamenti del Parlamento intendono innanzitutto riaffermare l'obiettivo dell'interoperabilità (**emendamenti 1 e 4**) e migliorare la coerenza nella redazione delle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE (**emendamento 3**).

Inoltre, fra i requisiti essenziali fissati nelle direttive sull'interoperabilità è inserito l'obbligo di equipaggiare i treni di nuova fabbricazione con un dispositivo di registrazione di bordo (**emendamenti 2 e 5**).

- **Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un'Agenzia ferroviaria europea**

Innanzitutto, il Parlamento desidera difendere la proposta iniziale della Commissione che auspica una rappresentanza equilibrata del Consiglio, della Commissione e delle diverse parti interessate in seno al consiglio di amministrazione dell'Agenzia (**emendamenti 1, 10 e 33**).

Per rendere più trasparenti e accessibili le attività dell'Agenzia, il Parlamento chiede la partecipazione di un rappresentante delle organizzazioni dei lavoratori del settore nei gruppi di lavoro dell'Agenzia che tratteranno temi che hanno un impatto diretto sulle condizioni di lavoro, la salute e la sicurezza del personale (**emendamento 4**). Il Parlamento desidera inoltre allargare la consultazione delle parti sociali sulle proposte elaborate dall'Agenzia (**emendamento 5**).

Infine, il Parlamento adotta le normali disposizioni finanziarie e di bilancio (**emendamenti 11, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32**) derivanti dall'entrata in vigore del nuovo regolamento finanziario il 1° gennaio 2003, dal momento che non è stato possibile tenere conto di dette disposizioni al momento dei lavori sulla posizione comune¹. Il Parlamento accoglie anche le disposizioni standard in materia di trasparenza (**emendamenti 13, 14, 15**).

L'**emendamento 7** è di natura linguistica.

La Commissione sostiene tutti questi emendamenti.

La Commissione non può invece accogliere l'**emendamento 3** in quanto pone una serie di difficoltà giuridiche nella ripartizione delle responsabilità tra l'Agenzia e le diverse autorità nazionali. La Commissione non può neanche accogliere l'**emendamento 6** in quanto irrigidisce e burocratizza l'interazione tra l'Agenzia e le autorità nazionali di sicurezza e gli organismi preposti alle indagini, mentre il regolamento prevede già che l'Agenzia sia incaricata di collegare in rete questi soggetti e favorirne la cooperazione.

Gli **emendamenti 8 e 9** riguardano le qualifiche dei macchinisti. Non è possibile accogliere detti emendamenti in quanto la Commissione sta preparando una proposta specifica in materia che intende presentare entro la fine di quest'anno.

Infine, la Commissione non può accogliere l'**emendamento 12** sul regime linguistico dell'Agenzia ritenendo che quest'ultima debba semplicemente usare le lingue di lavoro attualmente in uso fra i professionisti del settore.

- **Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 91/440/CE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie**

La proposta iniziale della Commissione riguardava il trasporto di merci per ferrovia. In questo settore, il Parlamento desidera seguire la direzione indicata dalle proposte della Commissione per giungere a un'apertura rapida e completa del mercato dei servizi di trasporto di merci per ferrovia (**emendamento 1**). Inoltre, desidera che la relazione sulla situazione relativa all'apertura del mercato, fissata al 2005 nelle attuali direttive, sia mantenuta a tale data e non

¹ La modifica degli atti costitutivi delle agenzie comunitarie è stata pubblicata nella GU L 245 del 29.9.2003.

rimandata al 2007 e che la questione del traffico passeggeri sia presa in considerazione (**emendamenti 3, 4, 9, 10**).

La Commissione può accogliere questi emendamenti (occorre notare che **l'emendamento 6** è divenuto privo di fondamento in quanto l'emendamento 11 non è stato accolto).

Il Parlamento desidera inoltre trattare nel quadro del secondo pacchetto ferroviario la questione dell'apertura del mercato dei servizi passeggeri. Su questo punto la Commissione mantiene la posizione già espressa in prima lettura e non può accogliere gli **emendamenti 2, 7, 8**.

Innanzitutto, la Commissione ricorda che la sua proposta modificata di regolamento relativo all'azione degli Stati membri in tema di obblighi di servizio pubblico e di aggiudicazione di contratti di servizio pubblico nel settore del trasporto di passeggeri per ferrovia, su strada e per via navigabile interna², si applica pienamente al settore ferroviario e prevede l'introduzione di una concorrenza regolata dall'attribuzione di contratti di servizio pubblico o di diritti esclusivi.

Per gli altri servizi non soggetti a contratti di pubblico servizio o a diritti esclusivi, la Commissione sta esaminando varie modalità di apertura alla concorrenza per presentare una serie di proposte nel corso del 2003. L'apertura del mercato basata esclusivamente sulla libertà di accesso pone numerose difficoltà riguardanti la protezione dei passeggeri, per esempio l'integrazione dei servizi di prenotazione o il finanziamento dei servizi pubblici. In questo contesto, è necessario trovare una soluzione equilibrata e ben strutturata. Le soluzioni proposte dovranno essere sottoposte a una dettagliata analisi di impatto.

Tuttavia, la Commissione accoglie gli emendamenti del Parlamento europeo riguardanti l'apertura alla concorrenza del settore passeggeri come un forte segnale politico che fornirà un sostegno essenziale all'elaborazione delle future proposte.

Infine, occorre notare che la legislazione attuale³ permette ad associazioni internazionali di imprese ferroviarie di ottenere diritti di accesso e di transito per gestire servizi internazionali di trasporto passeggeri. Detta disposizione, che finora non è quasi mai stata applicata per mancanza di un quadro normativo sufficiente, potrebbe suscitare nuovamente interesse con il recepimento delle direttive 2001/12/CE⁴, 2001/13/CE⁵ e 2001/14/CE⁶ a partire dal 15 marzo 2003, che definiscono ormai un quadro preciso, trasparente e non discriminatorio per la ripartizione delle capacità e l'imposizione dei diritti sulle infrastrutture e prevedono l'istituzione in ogni Stato membro di un organismo di controllo.

4. CONCLUSIONE

In virtù dell'articolo 250, paragrafo 2 del trattato CE, la Commissione modifica le sue proposte conformemente ai risultati della seconda lettura del Parlamento indicati nel presente parere.

² COM(2002) 107 def., GU C 151E del 25.6.2002, pag. 146.

³ Direttiva 91/440/CEE – GU L 237 del 24.8.1991, pag. 25.

⁴ GU L 75 del 15.3.2001, pag. 1.

⁵ GU L 75 del 15.3.2001, pag. 26.

⁶ GU L 75 del 15.3.2001, pag. 29.