COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 27.7.2020
COM(2020) 623 final

2020/0161 (COD)

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che modifica la direttiva (UE) 2016/798 per quanto riguarda l'applicazione delle norme di sicurezza e di interoperabilità ferroviarie nel collegamento fisso sotto la Manica

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

• Motivi e obiettivi della proposta

Il trattato tra la Francia e il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord relativo alla costruzione e all'esercizio, da parte di concessionari privati, di un collegamento fisso sotto la Manica, firmato a Canterbury il 12 febbraio 1986 (di seguito il "trattato di Canterbury"), ha istituito una commissione intergovernativa al fine di vigilare su tutte le questioni relative alla costruzione e all'esercizio del collegamento fisso sotto la Manica.

Fino alla fine del periodo di transizione previsto dall'accordo sul recesso del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord dall'Unione europea e dalla Comunità europea dell'energia atomica[1] tale commissione intergovernativa rappresenta l'autorità nazionale preposta alla sicurezza ai sensi dell'articolo 3, punto 7, della direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio[2], la quale è competente per il collegamento fisso sotto la Manica.

Conformemente all'articolo 3, punto 7, della direttiva (UE) 2016/798, un'autorità nazionale preposta alla sicurezza può essere un organismo a cui diversi Stati membri assegnano compiti riguardanti la sicurezza ferroviaria. Dopo la fine del suddetto periodo di transizione, tuttavia, la commissione intergovernativa diverrà un organismo istituito da uno Stato membro e da un paese terzo. La direttiva (UE) 2016/798 non prevede la possibilità che un'autorità nazionale preposta alla sicurezza sia un organismo incaricato da uno Stato membro e da un paese terzo. Pertanto, salvo disposizione contraria, dopo la fine del periodo di transizione il diritto dell'Unione non sarà più applicabile alla parte del collegamento fisso sotto la Manica sottoposta alla giurisdizione del Regno Unito.

Al fine di garantire l'esercizio sicuro ed efficiente del collegamento fisso sotto la Manica, è necessario che vi sia un'unica autorità preposta alla sicurezza responsabile per l'intera infrastruttura; è opportuno che la commissione intergovernativa rimanga questa autorità. A tal fine è necessario modificare la direttiva (UE) 2016/798.

Nell'ambito di un'iniziativa parallela e collegata, la Commissione propone inoltre l'adozione di una decisione del Parlamento europeo e del Consiglio che autorizza la Francia a negoziare e concludere, a determinate condizioni, un accordo internazionale che manterrebbe la commissione intergovernativa come unica autorità nazionale preposta alla sicurezza del collegamento fisso sotto la Manica[3]. Tale accordo garantirebbe che la commissione intergovernativa rispetti le disposizioni del diritto dell'Unione applicabili alle autorità nazionali preposte alla sicurezza, in particolare la direttiva (UE) 2016/798, la direttiva (UE) 2016/797[4] e il regolamento (UE) 2016/796[5] per quanto riguarda il collegamento fisso sotto la Manica. Tale accordo prevedrebbe che, in caso di emergenza, l'autorità nazionale francese preposta alla sicurezza possa temporaneamente assumere la competenza sulla parte del

---

1 GU L 29 del 31.1.2020, pag. 7.

2 Direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie (GU L 138 del 26.5.2016, pag. 102).

3 COM(2020) 622 final.

4 Direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (GU L 138 del 26.5.2016, pag. 44).

5 Regolamento (UE) 2016/796 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie e che abroga il regolamento (CE) n. 881/2004 (GU L 138 del 26.5.2016, pag. 1).

collegamento fisso sotto la Manica sottoposta alla giurisdizione francese. Esso prevedrebbe inoltre che, qualora una controversia sottoposta al collegio arbitrale istituito dal trattato di Canterbury sollevi una questione di interpretazione del diritto dell'Unione, il collegio debba sottoporre tale questione alla Corte di giustizia dell'Unione europea. Infine, in base alla decisione di autorizzazione proposta, la Commissione autorizzerebbe la Francia a concludere l'accordo dopo aver verificato che esso soddisfi le condizioni stabilite nella decisione di autorizzazione.

Tenendo conto di tale proposta della Commissione relativa a una decisione di autorizzazione indirizzata alla Francia, la presente proposta intende modificare l'articolo 3, punto 7, della direttiva (UE) 2016/798, che definisce la nozione di "autorità nazionale preposta alla sicurezza" ai fini sia della sicurezza ferroviaria a norma di tale direttiva, sia dell'interoperabilità ferroviaria a norma della direttiva (UE) 2016/797. L'obiettivo è di consentire a un organismo a cui uno Stato membro e un paese terzo assegnano compiti relativi alla sicurezza e all'interoperabilità ferroviarie sulla base di un accordo internazionale concluso o autorizzato dall'UE di essere considerato un'autorità nazionale preposta alla sicurezza a norma del diritto dell'Unione;

La presente proposta prevedrebbe inoltre che, ove necessario per motivi di sicurezza ferroviaria, lo Stato membro interessato si avvalga senza indugio del diritto conferito dall'accordo con il paese terzo interessato, in base al quale l'autorità nazionale preposta alla sicurezza è autorizzata ad assumere la competenza esclusiva sulla parte dell'infrastruttura ferroviaria situata in tale Stato membro. La proposta prevedrebbe anche che la Corte di giustizia dell'Unione europea sia competente a pronunciarsi su richiesta di un collegio arbitrale istituito da un accordo internazionale come quello che la Francia dovrebbe essere autorizzata a negoziare e concludere con il Regno Unito.

- **Coerenza con le disposizioni vigenti nel settore normativo interessato**

La presente proposta consiste in una modifica di portata molto limitata della direttiva (UE) 2016/798 che affronterebbe alcune delle conseguenze derivanti dal fatto che la direttiva non si applicherà più al Regno Unito. Le condizioni proposte sono strettamente limitate a quanto necessario a tal fine, per garantire operazioni transfrontaliere sicure ed efficienti e integrare le disposizioni esistenti. La presente proposta è pertanto del tutto coerente con la normativa vigente.

- **Coerenza con le altre normative dell'Unione**

La proposta riguarda la sicurezza e l'interoperabilità ferroviarie e modifica la direttiva (UE) 2016/798 per affrontare specificamente la situazione del collegamento fisso sotto la Manica dopo il recesso del Regno Unito dall'Unione.

2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ

- **Base giuridica**

La base giuridica è costituita dall'articolo 91, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE).

- **Sussidiarietà (per la competenza non esclusiva)**

Poiché la proposta chiede una modifica della direttiva (UE) 2016/798, necessaria per le finalità di cui sopra, il suo obiettivo può essere conseguito solo mediante un atto a livello dell'Unione.

- **Proporzionalità**

Il regolamento proposto è considerato proporzionato in quanto è in grado di garantire l'esercizio sicuro ed efficiente del collegamento fisso sotto la Manica e di evitare interruzioni prevedendo una modifica giuridica limitata e necessaria. Esso si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo.

- **Scelta dell'atto giuridico**

La presente proposta contiene una serie limitata di disposizioni volte ad affrontare una situazione molto specifica e nessuna di esse richiede il recepimento nella legislazione nazionale. Tenendo conto di quanto precede, un regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sembra essere la forma adeguata di atto giuridico.

3. RISULTATI DELLE VALUTAZIONI EX POST, DELLE CONSULTAZIONI DEI PORTATORI DI INTERESSI E DELLE VALUTAZIONI D'IMPATTO

- **Valutazioni ex post / Vaglio di adeguatezza della legislazione vigente**

Non applicabile, dato che la proposta consiste in una modifica della legislazione esistente e ha una portata molto limitata.

- **Consultazioni dei portatori di interessi**

A causa della portata molto limitata della modifica della direttiva (UE) 2016/798 non sono necessarie consultazioni pubbliche in merito alla proposta.

- **Assunzione e uso di perizie**

La presente proposta è stata oggetto di analisi giuridiche e tecniche interne per garantire che la misura proposta raggiunga la finalità prevista, limitandosi al tempo stesso a quanto strettamente necessario.

- **Valutazione d'impatto**

Non è necessaria una valutazione d'impatto, dato che non vi sono opzioni strategiche sostanzialmente diverse da quella proposta.

- **Efficienza normativa e semplificazione**

Non applicabile.

- **Diritti fondamentali**

La proposta non ha alcuna incidenza sull'applicazione o sulla protezione dei diritti fondamentali.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

Non applicabile.

5. ALTRI ELEMENTI

- **Piani attuativi e modalità di monitoraggio, valutazione e informazione**

Non applicabile.

- **Documenti esplicativi (per le direttive)**

Non applicabile.

- **Illustrazione dettagliata delle singole disposizioni della proposta**

La proposta contiene due elementi:

1) l'inserimento di un nuovo trattino all'articolo 3, punto 7, della direttiva (UE) 2016/798, tramite cui si consente a un organismo a cui uno Stato membro e un paese terzo assegnano compiti relativi alla sicurezza ferroviaria sulla base di un accordo internazionale concluso o autorizzato dall'UE di essere considerato un'autorità nazionale preposta alla sicurezza a norma del diritto dell'Unione;

2) l'inserimento di un nuovo paragrafo 4 all'articolo 16 della direttiva (UE) 2016/798, tramite cui si stabilirebbero norme specifiche per l'applicazione delle norme di sicurezza e di interoperabilità ferroviarie dell'Unione quando l'autorità preposta alla sicurezza di un'unica opera di ingegneria è istituita da uno Stato membro e da un paese terzo in forza di un accordo internazionale concluso o autorizzato dall'Unione. In particolare, tale disposizione prevede l'obbligo per lo Stato membro interessato di adottare tutte le misure necessarie per garantire che il diritto dell'Unione sia costantemente applicato. Essa prevede inoltre che la Corte di giustizia dell'Unione europea sia competente a pronunciarsi in via pregiudiziale su questioni di interpretazione del diritto dell'Unione, quando sono sollevate nelle controversie tra lo Stato membro e il paese terzo interessato in materia di sicurezza e di interoperabilità ferroviarie.

2020/0161 (COD)

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che modifica la direttiva (UE) 2016/798 per quanto riguarda l'applicazione delle norme di sicurezza e di interoperabilità ferroviarie nel collegamento fisso sotto la Manica

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 91,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo[6],

visto il parere del Comitato delle regioni[7],

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

1) L'articolo 16 della direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio[8] impone agli Stati membri di istituire autorità nazionali preposte alla sicurezza cui incombono i compiti specificati in materia di sicurezza ferroviaria. In conformità all'articolo 3, punto 7, della direttiva (UE) 2016/798, un'autorità nazionale preposta alla sicurezza può essere non soltanto un'autorità istituita unilateralmente dallo Stato membro interessato, ma, in alternativa, un organismo a cui diversi Stati membri assegnano tali compiti per garantire un regime di sicurezza unificato.

2) Il trattato tra la Francia e il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord relativo alla costruzione e all'esercizio, da parte di concessionari privati, di un collegamento fisso sotto la Manica, firmato a Canterbury il 12 febbraio 1986 ("trattato di Canterbury"), ha istituito una commissione intergovernativa al fine di vigilare su tutte le questioni relative alla costruzione e all'esercizio del collegamento fisso sotto la Manica.

3) Fino alla fine del periodo di transizione previsto dall'accordo sul recesso del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord dall'Unione europea e dalla Comunità europea dell'energia atomica[9] ("periodo di transizione") tale commissione intergovernativa rappresenta l'autorità nazionale preposta alla sicurezza ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 7, della direttiva (UE) 2016/798, responsabile del collegamento fisso sotto la Manica.

4) Dopo la fine del periodo di transizione la commissione intergovernativa diverrà un organismo istituito da uno Stato membro e da un paese terzo. Salvo disposizione contraria, non sarebbe più un'autorità nazionale preposta alla sicurezza a norma del diritto dell'Unione e

6 GU C […] del […], pag. […].
7 GU C […] del […], pag. […].
8 Direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie (GU L 138 del 26.5.2016, pag. 102).
9 GU L 29 del 31.1.2020, pag. 7.

quest'ultimo non sarebbe più applicabile alla parte del collegamento fisso sotto la Manica sottoposta alla giurisdizione del Regno Unito.

5) Al fine di garantire un esercizio sicuro ed efficiente del collegamento fisso sotto la Manica, sarebbe utile mantenere la commissione intergovernativa come unica autorità preposta alla sicurezza, competente per l'intera infrastruttura.

6) A tal fine, la decisione XXX/XX autorizza la Francia, a determinate condizioni, a negoziare, firmare e concludere un accordo in base al quale la commissione intergovernativa, istituita mediante il trattato di Canterbury, è mantenuta come autorità preposta alla sicurezza competente per l'applicazione del diritto dell'Unione nel collegamento fisso sotto la Manica.

7) È necessario adeguare la direttiva (UE) 2016/798 per tenere conto di tale particolare situazione.

8) A tal fine, dovrebbero essere stabilite norme specifiche riguardanti le autorità competenti, nonché i doveri dello Stato membro interessato di adottare tutte le misure necessarie per garantire che il diritto dell'Unione sia costantemente applicato dall'autorità competente comune o, in mancanza, dalla propria autorità competente. La risoluzione delle controversie in materia di sicurezza ferroviaria tra lo Stato membro interessato e il paese terzo può sollevare questioni relative all'interpretazione del diritto dell'Unione. Di conseguenza, la Corte di giustizia dell'Unione europea dovrebbe essere resa competente a pronunciarsi in via pregiudiziale su tali questioni.

9) Il presente regolamento dovrebbe essere adottato con urgenza, in modo da garantire che le disposizioni necessarie siano in vigore alla fine del periodo di transizione. È pertanto opportuno ammettere un'eccezione al periodo di otto settimane di cui all'articolo 4 del protocollo n. 1 sul ruolo dei parlamenti nazionali nell'Unione europea, allegato al trattato sull'Unione europea, al trattato sul funzionamento dell'Unione europea e al trattato che istituisce la Comunità europea dell'energia atomica.

10) Il presente regolamento dovrebbe entrare in vigore con urgenza il giorno successivo alla pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

La direttiva (UE) 2016/798 è così modificata:

a) all'articolo 3, il punto 7 è sostituito dal seguente:

"7. "autorità nazionale preposta alla sicurezza":

– l'organismo nazionale a cui sono assegnati i compiti riguardanti la sicurezza ferroviaria in conformità alla presente direttiva,

– qualsiasi organismo a cui diversi Stati membri assegnano tali compiti al fine di garantire un regime di sicurezza unificato,

– qualsiasi organismo a cui uno Stato membro e un paese terzo assegnano tali compiti al fine di garantire un regime di sicurezza unificato, a condizione che l'Unione abbia concluso un accordo a tal fine con il paese terzo interessato o che lo Stato membro abbia concluso tale accordo conformemente a un'autorizzazione concessa a tal fine dall'Unione.";

b) all'articolo 16 è aggiunto il paragrafo seguente:

"4. Se un'unica opera di ingegneria è in parte situata in un paese terzo e in parte situata in uno Stato membro, tale Stato membro può designare, in aggiunta all'autorità nazionale preposta alla sicurezza altrimenti competente per il suo territorio, e in conformità all'articolo 3, punto 7, terzo trattino, e a un accordo internazionale concluso dall'Unione o da essa autorizzato, un'autorità preposta alla sicurezza competente specificamente per tale opera di ingegneria e per tutti gli altri elementi dell'infrastruttura ferroviaria ad essa collegati ("autorità specifica preposta alla sicurezza"). In conformità a tale accordo, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza può temporaneamente assumere la competenza per la parte dell'infrastruttura situata nel territorio di tale Stato membro.

Nel contesto di qualsiasi accordo internazionale di cui al primo comma, lo Stato membro interessato adotta tutte le misure a sua disposizione nell'ambito di tale accordo per garantire che l'autorità specifica preposta alla sicurezza rispetti le disposizioni applicabili del diritto dell'Unione. A tal fine, e ove necessario per motivi di sicurezza ferroviaria, lo Stato membro interessato si avvale senza indugio del diritto conferito dall'accordo con il paese terzo interessato, in base al quale l'autorità nazionale preposta alla sicurezza è autorizzata ad assumere la competenza esclusiva sulla parte dell'infrastruttura ferroviaria situata nello Stato membro interessato.

Qualora una controversia sottoposta ad arbitrato in conformità all'accordo internazionale di cui al primo comma sollevi una questione di interpretazione di una disposizione del diritto dell'Unione, la Corte di giustizia dell'Unione europea è competente a pronunciarsi in merito a tale questione su richiesta del collegio arbitrale istituito per risolvere le controversie nell'ambito di tale accordo internazionale.

Alle domande di pronuncia pregiudiziale presentate alla Corte di giustizia dell'Unione europea a norma del terzo comma si applicano, mutatis mutandis, le disposizioni del diritto dell'Unione che disciplinano la procedura dinanzi alla Corte di giustizia dell'Unione europea ai sensi dell'articolo 267 TFUE.

Nei casi in cui la Corte di giustizia dell'Unione europea è adita in conformità al terzo comma:

a) il paese terzo che è parte dell'accordo internazionale di cui al primo comma può partecipare ai procedimenti dinanzi alla Corte di giustizia dell'Unione europea allo stesso titolo di uno Stato membro;

b) gli avvocati abilitati al patrocinio dinanzi ai giudici di tale paese terzo sono autorizzati a rappresentare o assistere le parti nel procedimento dinanzi alla Corte di giustizia dell'Unione europea; in detti casi tali avvocati sono equiparati ad avvocati abilitati al patrocinio dinanzi ai giudici degli Stati membri, che rappresentano o assistono una parte dinanzi alla Corte di giustizia dell'Unione europea.

Se l'autorità specifica preposta alla sicurezza non rispetta una qualsiasi sentenza della Corte di giustizia dell'Unione europea pronunciata in conformità al terzo comma, lo Stato membro interessato si avvale senza indugio del diritto conferito dall'accordo internazionale con il paese terzo di cui al primo comma, in base al quale l'autorità nazionale preposta alla sicurezza è autorizzata ad assumere la competenza esclusiva sulla parte dell'infrastruttura ferroviaria situata nello Stato membro interessato."

Articolo 2

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

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo
Il presidente

Per il Consiglio
Il presidente