

Bruxelles, 28 luglio 2020  
(OR. en)

9974/20

---

---

**Fascicolo interistituzionale:  
2020/0160(COD)**

---

---

**TRANS 330  
UK 22  
PREP-BXT 3  
CODEC 697**

## **PROPOSTA**

---

Origine:	Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto della Segretaria generale della Commissione europea
Data:	27 luglio 2020
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2020) 622 final
Oggetto:	Proposta di DECISIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO che autorizza la Francia a negoziare un accordo che integra il vigente trattato bilaterale con il Regno Unito relativo alla costruzione e all'esercizio del collegamento fisso sotto la Manica da parte di concessionari privati

---

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2020) 622 final.

---

All.: COM(2020) 622 final



Bruxelles, 27.7.2020  
COM(2020) 622 final

2020/0160 (COD)

Proposta di

**DECISIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**che autorizza la Francia a negoziare un accordo che integra il vigente trattato bilaterale con il Regno Unito relativo alla costruzione e all'esercizio del collegamento fisso sotto la Manica da parte di concessionari privati**

## 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<sup>1</sup>, 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<sup>2</sup>, la quale è competente per il collegamento fisso sotto la Manica.

In conformità 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 e, per quanto riguarda la direttiva (UE) 2016/797, l'interoperabilità 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 la commissione intergovernativa cesserà di essere l'autorità nazionale preposta alla sicurezza ai sensi della direttiva (UE) 2016/798 per il collegamento fisso sotto la Manica. A partire dallo stesso momento, il diritto dell'Unione non sarà più applicabile alla parte del collegamento fisso sotto la Manica sottoposta alla giurisdizione del Regno Unito. In applicazione della direttiva (UE) 2016/798 e dell'articolo L 2221/1 del *Code des transports* (codice dei trasporti) francese, l'*Établissement public de sécurité ferroviaire* (ente pubblico per la sicurezza ferroviaria) francese diverrebbe l'autorità nazionale preposta alla sicurezza per la parte del collegamento fisso sotto la Manica sottoposta alla giurisdizione francese.

Al fine di garantire un esercizio sicuro ed efficiente del collegamento fisso sotto la Manica sarebbe preferibile disporre di un'unica autorità competente preposta alla sicurezza, che applichi le stesse norme all'intera infrastruttura, compresa la parte sottoposta alla giurisdizione del Regno Unito. La commissione intergovernativa dovrebbe mantenere tale ruolo di unica autorità e dovrebbe continuare ad applicare le norme dell'Unione in materia di sicurezza e di interoperabilità ferroviarie. Ciò richiederebbe in particolare una modifica dell'articolo 3, punto 7, della direttiva (UE) 2016/798. L'obiettivo di una tale modifica è perseguito mediante la parallela proposta della Commissione di un regolamento che modifica tale direttiva [COM(2020) 623].

Con lettera datata 16 luglio 2020 la Francia ha informato la Commissione che intende negoziare un accordo che integra il trattato di Canterbury.

---

<sup>1</sup> GU L 29 del 31.1.2020, pag. 7.

<sup>2</sup> 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).

Scopo della presente proposta è autorizzare la Francia a negoziare un accordo internazionale con il Regno Unito al fine di garantire un esercizio sicuro ed efficiente del collegamento fisso sotto la Manica tramite il mantenimento di un'unica autorità preposta alla sicurezza competente per l'intera infrastruttura e stabilire i requisiti specifici che tale accordo deve rispettare, come l'obbligo per la commissione intergovernativa di applicare le norme dell'Unione in materia di sicurezza e di interoperabilità ferroviaria.

Tale accordo può avere effetti su un settore in larga parte disciplinato dal diritto dell'Unione, in particolare dalla direttiva (UE) 2016/797<sup>3</sup>, dalla direttiva (UE) 2016/798 e dal regolamento (UE) 2016/796<sup>4</sup>. L'accordo rientrerebbe pertanto nella competenza esterna esclusiva dell'Unione. In conformità all'articolo 2, paragrafo 1, TFUE, l'Unione può autorizzare gli Stati membri ad agire in settori in cui ha competenza esclusiva. Considerata l'interazione di tale autorizzazione con le norme vigenti adottate dal legislatore dell'Unione, è altresì necessario che tale autorizzazione sia concessa da quest'ultimo, deliberando secondo la procedura legislativa di cui all'articolo 91 TFUE.

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

L'obiettivo dell'accordo internazionale che la Francia intende concludere con il Regno Unito sulla base della decisione di autorizzazione proposta è mantenere la commissione intergovernativa nel suo ruolo di unica autorità nazionale preposta alla sicurezza del collegamento fisso sotto la Manica e di garantire che tale collegamento mantenga la conformità alle disposizioni del diritto dell'Unione applicabile alle autorità nazionali preposte alla sicurezza, in particolare alla direttiva (UE) 2016/798, alla direttiva (UE) 2016/797 e al regolamento (UE) 2016/796, lungo tutto il collegamento fisso sotto la Manica, compresa la parte sottoposta alla giurisdizione del Regno Unito.

Questo obiettivo è pertanto del tutto coerente con le disposizioni vigenti nel settore della sicurezza ferroviaria e dell'interoperabilità ferroviaria.

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

Un accordo che integra il trattato di Canterbury, mirato a garantire un esercizio sicuro ed efficiente del collegamento fisso sotto la Manica tramite il mantenimento di un'unica autorità preposta alla sicurezza competente per l'intera infrastruttura, non sarebbe in contrasto con altre politiche dell'Unione.

## **2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ**

- **Base giuridica**

La base giuridica della presente proposta è costituita dall'articolo 2, paragrafo 1, e dall'articolo 91 TFUE.

---

<sup>3</sup> 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).

<sup>4</sup> 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).

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

La proposta è di competenza esclusiva dell'Unione.

- **Proporzionalità**

L'obiettivo della proposta è autorizzare, a norma dell'articolo 2, paragrafo 1, TFUE, la negoziazione di un accordo che integra il trattato di Canterbury al fine di garantire un esercizio sicuro ed efficiente del collegamento fisso sotto la Manica tramite il mantenimento di un'unica autorità preposta alla sicurezza competente per l'intera l'infrastruttura. Fatta salva la modifica dell'articolo 3, paragrafo 7 della direttiva (UE) 2016/798, la commissione intergovernativa istituita dal trattato di Canterbury dovrebbe continuare a essere l'unica autorità preposta alla sicurezza e ad applicare le norme dell'Unione in materia di sicurezza ferroviaria. Di conseguenza la proposta di decisione del Parlamento europeo e del Consiglio si limita a quanto è necessario per il conseguire tale obiettivo.

- **Scelta dell'atto giuridico**

L'obiettivo perseguito è garantire che la commissione intergovernativa applichi il diritto dell'Unione lungo tutto il collegamento fisso sotto la Manica, compresa la parte sottoposta alla giurisdizione del Regno Unito. La commissione intergovernativa è un organismo binazionale istituito dalla Francia e dal Regno Unito, il cui funzionamento è disciplinato dal trattato di Canterbury concluso tra questi due paesi. È pertanto opportuno includere i suddetti elementi in un accordo tra la Francia e il Regno Unito e quindi autorizzare la Francia ad agire a tale scopo.

La proposta di decisione del Parlamento europeo e del Consiglio rivolta alla Francia, con la quale si autorizza questo paese, in conformità all'articolo 2, paragrafo 1, e dell'articolo 91, TFUE, a negoziare e concludere un tale accordo con il Regno Unito, rappresenta pertanto uno strumento adeguato.

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

- **Consultazioni dei portatori di interessi**

La presente proposta si basa su una richiesta presentata dalla Francia e l'autorizzazione proposta concernerebbe solo questo Stato membro. Considerati i vincoli di tempo, i portatori di interessi, quali il concessionario del collegamento fisso sotto la Manica, sono stati consultati in via informale e hanno confermato che la commissione intergovernativa dovrebbe essere mantenuta quale unica autorità preposta alla sicurezza e continuare ad applicare il diritto dell'Unione lungo tutto il collegamento fisso sotto la Manica.

### **4. INCIDENZA SUL BILANCIO**

La presente proposta non ha alcuna incidenza sul bilancio dell'Unione.

Proposta di

## **DECISIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**che autorizza la Francia a negoziare un accordo che integra il vigente trattato bilaterale con il Regno Unito relativo alla costruzione e all'esercizio del collegamento fisso sotto la Manica da parte di concessionari privati**

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<sup>5</sup>,  
visto il parere del Comitato delle regioni<sup>6</sup>,  
deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,  
considerando quanto segue:

(1) 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 concessionarie private, di un collegamento fisso sotto la Manica, firmato a Canterbury il 12 febbraio 1986 ("trattato di Canterbury"), ha costituito una commissione intergovernativa incaricata di vigilare su tutte le questioni relative alla costruzione e alla gestione del collegamento fisso sotto la Manica.

(2) 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<sup>7</sup> la commissione intergovernativa è considerata un organismo al quale diversi Stati membri assegnano compiti riguardanti la sicurezza ferroviaria del collegamento fisso sotto la Manica. A tal fine essa costituisce pertanto l'autorità nazionale preposta alla sicurezza ai sensi dell'articolo 3, punto 7, della direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>8</sup>. In tale veste essa applica le disposizioni del diritto dell'Unione in materia di sicurezza e interoperabilità ferroviarie.

(3) Dopo la fine del periodo di transizione di cui al considerando 2, la commissione intergovernativa costituirà un organismo istituito da uno Stato membro e da un paese terzo.

---

<sup>5</sup> GU C xxx del xxx, pag. xxx.

<sup>6</sup> GU C xxx del xxx, pag. xxx.

<sup>7</sup> GU L 29 del 31.1.2020, pag. 7.

<sup>8</sup> 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).

Inoltre, salvo disposizione contraria nell'ambito di un accordo internazionale che impegni il Regno Unito, il diritto dell'Unione non sarebbe più applicabile alla parte del collegamento fisso sotto la Manica sottoposta alla giurisdizione del Regno Unito.

(4) Un accordo internazionale con un paese terzo in merito all'applicazione delle norme in materia di sicurezza e di interoperabilità ferroviarie in situazioni transfrontaliere può avere effetti su un settore in larga parte disciplinato dal diritto dell'Unione, in particolare dalla direttiva (UE) 2016/798, dalla direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>9</sup> e dal regolamento (UE) 2016/796 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>10</sup>. Un accordo di questo tipo rientra pertanto nella competenza esterna esclusiva dell'Unione. Gli Stati membri possono negoziare o concludere un tale accordo solo se autorizzati dall'Unione, in linea con quanto disposto dall'articolo 2, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE). A causa dell'interazione con la legislazione dell'Unione vigente è altresì necessario che tale autorizzazione sia concessa dal legislatore dell'Unione, deliberando secondo la procedura legislativa di cui all'articolo 91 TFUE.

(5) Con lettera datata 16 luglio 2020 la Francia ha richiesto l'autorizzazione dell'Unione a negoziare e concludere un accordo internazionale che integra il trattato di Canterbury con il Regno Unito.

(6) Al fine di garantire un esercizio sicuro ed efficiente del collegamento fisso sotto la Manica, sarebbe opportuno mantenere un'unica autorità preposta alla sicurezza, la commissione intergovernativa, quale competente per l'intera infrastruttura. Considerata la particolare posizione del collegamento fisso sotto la Manica in quanto collegamento ferroviario che comprende un'unica struttura ingegneristica complessa situata in parte nel territorio francese e in parte in quello di un paese terzo, è opportuno autorizzare la Francia a concludere un accordo internazionale con il Regno Unito riguardante l'applicazione delle norme di sicurezza ferroviaria dell'Unione al collegamento fisso sotto la Manica, al fine di mantenere un regime di sicurezza unificato per l'intero tunnel, a condizione che siano soddisfatti determinati requisiti.

(7) La commissione intergovernativa potrebbe svolgere il ruolo di autorità nazionale preposta alla sicurezza per la parte del collegamento fisso sotto la Manica sottoposta alla giurisdizione francese, fatta salva la modifica dell'articolo 3, punto 7, della direttiva (UE) 2016/798 e a condizione che siano soddisfatte determinate condizioni.

(8) La commissione intergovernativa dovrebbe applicare le stesse norme all'intero collegamento fisso sotto la Manica, a prescindere dal fatto che queste si applichino alla parte sottoposta alla giurisdizione francese o del Regno Unito. Tali norme dovrebbero essere le disposizioni pertinenti del diritto dell'Unione, in particolare la direttiva (UE) 2016/798, la direttiva (UE) 2016/797 e il regolamento (UE) 2016/796 come modificato o sostituito, come pure gli atti adottati sulla base di tali norme.

(9) In conformità all'articolo 19 del trattato di Canterbury, le controversie tra la Francia e il Regno Unito in merito all'interpretazione o all'applicazione del medesimo trattato sono risolte da un collegio arbitrale. Qualora tali controversie sollevino questioni relative

---

<sup>9</sup> 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).

<sup>10</sup> 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).

all'interpretazione del diritto dell'Unione, al fine di garantire la corretta applicazione del diritto dell'Unione il collegio arbitrale dovrebbe sottoporre la questione alla Corte di giustizia dell'Unione europea ed essere vincolato alla sua decisione.

(10) È inoltre necessario stabilire norme specifiche in merito all'attuazione del diritto dell'Unione sulla parte del collegamento fisso sotto la Manica sottoposta alla giurisdizione francese, al fine di garantire che il diritto dell'Unione sia costantemente applicato in modo corretto e che la Commissione possa sorvegliarne l'applicazione sotto il controllo della Corte di giustizia anche in circostanze di urgenza o nel caso in cui la commissione intergovernativa non rispetti le decisioni del collegio arbitrale. A tal fine la Francia dovrebbe mantenere il diritto di agire unilateralmente, se necessario, per garantire la piena e corretta applicazione del diritto dell'Unione sulla parte del collegamento fisso sotto la Manica sottoposta alla sua giurisdizione.

(11) Per assicurare una tutela giurisdizionale effettiva nei settori disciplinati dal diritto dell'Unione, gli organi giurisdizionali ai quali si applica l'articolo 19, paragrafo 1, TFUE dovrebbero avere la competenza esclusiva per i ricorsi presentati dai concessionari e dagli utilizzatori del collegamento fisso sotto la Manica contro le decisioni della commissione intergovernativa.

(12) Gli elementi descritti ai considerando da (8) a (11) dovrebbero essere ripresi negli accordi internazionali tra la Francia e il Regno Unito riguardanti il collegamento fisso sotto la Manica. Tali accordi internazionali dovrebbero essere compatibili sotto ogni aspetto con il diritto dell'Unione,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

#### *Articolo 1*

La Francia è autorizzata a negoziare, firmare e concludere un accordo internazionale con il Regno Unito relativo all'applicazione delle norme di sicurezza ferroviaria al collegamento fisso sotto la Manica, a condizione che tale accordo entri in vigore dopo la 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 e che rispetti quanto segue:

- (1) al fine di mantenere un regime di sicurezza unificato lungo l'intero collegamento fisso sotto la Manica, la commissione intergovernativa istituita dal trattato di Canterbury garantisce l'applicazione, per quanto riguarda il collegamento fisso sotto la Manica, delle disposizioni del diritto dell'Unione inerenti ai compiti delle autorità nazionali preposte alla sicurezza ai sensi dell'articolo 3, punto 7, della direttiva (UE) 2016/798, e in particolare di quest'ultima direttiva, della direttiva (UE) 2016/797 e del regolamento (UE) 2016/796 come modificato o sostituito, come pure gli atti adottati sulla base di tali atti.
- (2) Qualora una controversia sottoposta ad arbitrato in conformità all'articolo 19 del trattato di Canterbury sollevi una questione relativa all'interpretazione di una disposizione del diritto dell'Unione, il collegio arbitrale non ha il potere di pronunciarsi su tale questione. In tal caso il collegio arbitrale chiede alla Corte di giustizia dell'Unione europea di pronunciarsi sulla questione. La decisione della Corte di giustizia dell'Unione europea è vincolante per il collegio arbitrale.



- (3) Laddove necessario, in particolare in circostanze di urgenza o nel caso in cui la commissione intergovernativa non rispetti le decisioni del collegio arbitrale, la Francia mantiene il diritto di agire unilateralmente allo scopo di garantire l'applicazione integrale, corretta e rapida del diritto dell'Unione alla parte del collegamento fisso sotto la Manica sottoposta alla giurisdizione francese.
- (4) Gli organi giurisdizionali ai quali si applica l'articolo 19, paragrafo 1, TFUE hanno la competenza esclusiva per i ricorsi presentati dai concessionari e dagli utilizzatori del collegamento fisso sotto la Manica contro le decisioni della commissione intergovernativa, nella sua capacità di cui al punto 1.
- (5) L'accordo deve essere compatibile sotto ogni aspetto con il diritto dell'Unione.

#### *Articolo 2*

La Francia informa regolarmente la Commissione in merito ai negoziati con il Regno Unito sull'integrazione del trattato di Canterbury o alla conclusione di un nuovo accordo di cui all'articolo 1 e, se del caso, invita la Commissione a partecipare ai negoziati in qualità di osservatore.

Al termine dei negoziati la Francia presenta alla Commissione il progetto di testo risultante. La Commissione ne informa il Consiglio e il Parlamento europeo.

Entro un mese dalla notifica del progetto di accordo, la Commissione decide se siano stati rispettati o meno i requisiti di cui all'articolo 1. Se la Commissione decide che i requisiti sono stati rispettati, la Francia può firmare e concludere l'accordo corrispondente. Una copia dell'accordo firmato è fornito alla Commissione entro un mese dalla sua entrata in vigore oppure, qualora l'accordo debba essere applicato in via provvisoria, entro un mese dalla data di inizio della sua applicazione provvisoria.

#### *Articolo 3*

La Repubblica francese è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Parlamento europeo*  
*Il presidente*

*Per il Consiglio*  
*Il presidente*