



**UNIONE EUROPEA**

**IL PARLAMENTO EUROPEO**

**IL CONSIGLIO**

---

**Strasburgo, 25 marzo 2019  
(OR. en)**

**2019/0040 (COD)  
LEX 1894**

**PE-CONS 72/1/19  
REV 1**

**TRANS 155  
PREP-BXT 78  
CODEC 573**

**REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO  
RELATIVO A DETERMINATI ASPETTI DELLA SICUREZZA E  
DELLA CONNETTIVITÀ DELLE FERROVIE IN RELAZIONE  
AL RECESSO DEL REGNO UNITO DALL'UNIONE**

**REGOLAMENTO (UE) 2019/...**  
**DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**del 25 marzo 2019**

**relativo a determinati aspetti della sicurezza e della connettività delle ferrovie  
in relazione al recesso del Regno Unito dall'Unione**

**(Testo rilevante ai fini del SEE)**

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,  
visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 91, paragrafo 1,  
vista la proposta della Commissione europea,  
previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,  
previa consultazione del Comitato economico e sociale europeo,  
previa consultazione del Comitato delle regioni,  
deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria<sup>1</sup>,

---

<sup>1</sup> Posizione del Parlamento europeo del 13 marzo 2019 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 22 marzo 2019.

considerando quanto segue:

- (1) Il 29 marzo 2017 il Regno Unito ha notificato la propria intenzione di recedere dall'Unione a norma dell'articolo 50 del trattato sull'Unione europea. I trattati cesseranno di essere applicabili al Regno Unito a decorrere dalla data di entrata in vigore dell'accordo di recesso o, in mancanza di tale accordo, due anni dopo la notifica, vale a dire dal 30 marzo 2019, salvo che il Consiglio europeo, d'intesa con il Regno Unito, decida all'unanimità di prorogare tale termine.
- (2) Nel settore del trasporto ferroviario l'impatto del recesso del Regno Unito dall'Unione sui certificati e sulle autorizzazioni può essere assorbito dagli operatori interessati mediante una serie di misure. Tali misure includono quella di stabilirsi in uno dei restanti Stati membri e ottenere in tale Stato membro le licenze e i certificati opportuni.
- (3) Per affrontare le questioni che riguardano direttamente i servizi e l'infrastruttura di trasporto ferroviario transfrontaliero, sarebbero necessari accordi specifici, ai sensi dell'articolo 14 della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>1</sup>, garantendo in tal modo la continuità di tali servizi e riducendo al minimo le perturbazioni. A norma di tale direttiva, detti accordi garantirebbero inoltre reciprocità di trattamento per le imprese dell'Unione e le imprese stabilite nel Regno Unito che utilizzano l'infrastruttura transfrontaliera.

---

<sup>1</sup> Direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (GU L 343 del 14.12.2012, pag. 32).

- (4) La conclusione di tali accordi tra gli Stati membri interessati e il Regno Unito è possibile solo dopo che il Regno Unito sarà diventato un paese terzo. In particolare, l'applicazione delle norme di sicurezza dell'Unione al tunnel sotto la Manica è attualmente affidata a una commissione intergovernativa, istituita in forza del trattato di Canterbury firmato il 12 febbraio 1986, la quale nel settore della sicurezza beneficia della consulenza dell'Autorità di sicurezza del tunnel sotto la Manica. Sarebbe necessario adeguare il sistema instaurato da tale trattato tenendo conto dello status di paese terzo del Regno Unito. In particolare, la responsabilità per la parte del tunnel sotto la Manica in territorio francese dovrebbe essere sotto il solo controllo di un'autorità competente quale definita all'articolo 3, paragrafo 7, della direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>1</sup>, al fine di garantire che il diritto dell'Unione sia applicato in quanto tale a detta parte del tunnel. Tale autorità competente potrebbe tuttavia, onde svolgere al meglio i suoi compiti e tenuto conto delle caratteristiche comuni del tunnel dalle due parti della frontiera e al fine di facilitare la coerenza delle decisioni, tenere conto dei pareri di un organismo binazionale istituito in virtù di un accordo tra i due paesi, sul modello dell'Autorità di sicurezza del tunnel sotto la Manica istituita dal trattato di Canterbury, la quale fornisce consulenza alla commissione intergovernativa, o sviluppare altri strumenti di cooperazione con le autorità responsabili per la parte del tunnel nel territorio del Regno Unito.

---

<sup>1</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).

- (5) Le misure contenute nel presente regolamento sono subordinate all'applicazione di standard e procedure di sicurezza, requisiti di accesso per operare in qualità di azienda ferroviaria e requisiti per la condotta dei treni, che sono identici ai requisiti dell'Unione applicati all'infrastruttura utilizzata per garantire la connettività ferroviaria transfrontaliera con il Regno Unito, nonché alle imprese e ai macchinisti che operano su tale infrastruttura.
- (6) Al fine di consentire alle parti interessate di concludere gli accordi del caso e adottare qualsiasi altra misura necessaria ad evitare perturbazioni tenendo conto dello status di paese terzo del Regno Unito, occorre prorogare la validità di determinati certificati, autorizzazioni e licenze.
- (7) La durata di tale proroga della validità dei certificati, autorizzazioni e licenze dovrebbe essere limitata al tempo strettamente necessario per consentire agli Stati membri interessati di adottare le suddette misure necessarie, conformemente alle disposizioni di cui alla direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>1</sup>, alla direttiva 2007/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>2</sup> e alla direttiva 2012/34/UE.

---

<sup>1</sup> Direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, 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 (GU L 164 del 30.4.2004, pag. 44).

<sup>2</sup> Direttiva 2007/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativa alla certificazione dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità (GU L 315 del 3.12.2007, pag. 51).

- (8) Al fine di evitare gravi perturbazioni dei servizi ferroviari transfrontalieri con il Regno Unito è altresì essenziale che gli operatori ferroviari e le autorità nazionali adottino rapidamente le misure necessarie a garantire il rilascio, con debito anticipo prima che il presente regolamento cessi di applicarsi, dei certificati, delle autorizzazioni e delle licenze che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento, nonché il rilascio, prima della data del recesso del Regno Unito, di altri certificati, autorizzazioni e licenze indispensabili per operare sul territorio dell'Unione.
- (9) È opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione del presente regolamento per quanto riguarda la revoca del beneficio conferito ai titolari dei certificati, delle autorizzazioni e delle licenze, qualora non sia garantita la conformità con le prescrizioni dell'Unione. È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>1</sup>. Per l'adozione di tali atti di esecuzione è opportuno far ricorso alla procedura d'esame, considerato il potenziale impatto delle suddette misure sulla sicurezza delle ferrovie. È opportuno che la Commissione adotti atti di esecuzione immediatamente applicabili, ove sussistano, in casi debitamente giustificati, imperativi motivi d'urgenza.

---

<sup>1</sup> Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

- (10) Alla luce dell'urgenza dovuta al recesso del Regno Unito dall'Unione, è opportuno prevedere un'eccezione al periodo di otto settimane di cui all'articolo 4 del protocollo n. 1 sul ruolo dei parlamenti nazionali nell'Unione, allegato al trattato sull'Unione europea, al trattato sul funzionamento dell'Unione europea e al trattato che istituisce la Comunità europea dell'energia atomica.
- (11) Poiché l'obiettivo del presente regolamento, vale a dire la definizione di misure provvisorie relative a determinati aspetti della sicurezza e della connettività delle ferrovie per quanto concerne il recesso del Regno Unito dall'Unione, in caso di mancata conclusione di un accordo di recesso, non può essere conseguito in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo della sua portata e dei suoi effetti, può essere conseguito meglio a livello di Unione, quest'ultima può adottare misure in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (12) Le disposizioni di cui al presente regolamento dovrebbero entrare in vigore con urgenza e applicarsi a decorrere dal giorno successivo a quello in cui i trattati cessano di applicarsi al Regno Unito, salvo nel caso in cui entro tale data sia entrato in vigore un accordo di recesso concluso con il Regno Unito,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

## *Articolo 1*

### *Oggetto e ambito di applicazione*

1. Il presente regolamento stabilisce disposizioni specifiche nella prospettiva del recesso del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord ("Regno Unito") dall'Unione europea relativamente a determinati certificati e autorizzazioni di sicurezza rilasciati a norma della direttiva 2004/49/CE, determinate licenze di macchinisti rilasciate a norma della direttiva 2007/59/CE e determinate licenze per le imprese ferroviarie rilasciate a norma della direttiva 2012/34/UE.
2. Il presente regolamento si applica ai seguenti certificati, autorizzazioni e licenze, validi alla data del giorno precedente la data di applicazione del presente regolamento:
  - a) autorizzazioni di sicurezza rilasciate ai gestori dell'infrastruttura a norma dell'articolo 11 della direttiva 2004/49/CE per la gestione e l'esercizio dell'infrastruttura transfrontaliera che collega l'Unione e il Regno Unito;
  - b) certificati di sicurezza rilasciati a norma dell'articolo 10 della direttiva 2004/49/CE alle imprese ferroviarie stabilite nel Regno Unito;
  - c) licenze rilasciate a norma del capo III della direttiva 2012/34/CE alle imprese ferroviarie stabilite nel Regno Unito;
  - d) licenze di macchinisti rilasciate a norma della procedura di cui all'articolo 14 della direttiva 2007/59/CE.

*Articolo 2*  
*Definizioni*

Ai fini del presente regolamento, si applicano le pertinenti definizioni di cui alle direttive 2004/49/CE, 2007/59/CE e 2012/34/UE e agli atti di esecuzione adottati in virtù di tali direttive. Ai fini del presente regolamento, le pertinenti definizioni di cui alla direttiva (UE) 2016/798 e di qualsiasi atto delegato e di esecuzione adottato a norma di tale direttiva si applicano a decorrere dalla data in cui tale direttiva diventa applicabile alle autorizzazioni e ai certificati di cui all'articolo 1, paragrafo 2, lettere a) e b).

*Articolo 3*  
*Validità delle autorizzazioni di sicurezza, dei certificati di sicurezza,*  
*delle licenze di esercizio e delle licenze dei macchinisti*

1. Le autorizzazioni di sicurezza di cui all'articolo 1, paragrafo 2, lettera a), e i certificati di sicurezza di cui all'articolo 1, paragrafo 2, lettera b), rimangono valide per nove mesi dalla data di applicazione del presente regolamento. I certificati di sicurezza di cui all'articolo 1, paragrafo 2, lettera b), sono validi unicamente al fine del raggiungimento delle stazioni e dei terminali di frontiera di cui all'allegato del presente regolamento, provenienti dal Regno Unito o in partenza da tali stazioni e terminali nel Regno Unito.

2. Le licenze di cui all'articolo 1, paragrafo 2, lettera c), rimangono valide per nove mesi dalla data di applicazione del presente regolamento. In deroga all'articolo 23, paragrafo 1, della direttiva 2012/34/UE, tali licenze sono valide unicamente sul territorio situato tra le stazioni e i terminali di frontiera di cui all'allegato del presente regolamento e il Regno Unito.
3. Le licenze di cui all'articolo 1, paragrafo 2, lettera d), rimangono valide per nove mesi dalla data di applicazione del presente regolamento per i macchinisti che operano sul territorio situato tra le stazioni e i terminali di frontiera di cui all'allegato del presente regolamento e il Regno Unito.

#### *Articolo 4*

##### *Norme e obblighi relativi ai certificati di sicurezza, alle autorizzazioni di sicurezza e alle licenze*

1. I certificati di sicurezza, le autorizzazioni di sicurezza e le licenze disciplinati dall'articolo 3 del presente regolamento sono soggetti alle norme ad esse applicabili in conformità della direttiva 2004/49/CE, della direttiva (UE) 2016/798 a decorrere dalla data in cui esso diventa applicabile a tali autorizzazioni, della direttiva 2012/34/UE e della direttiva 2007/59/CE, nonché degli atti delegati e di esecuzione adottati in virtù delle suddette direttive.

2. I titolari dei certificati di sicurezza, delle autorizzazioni di sicurezza e delle licenze di cui all'articolo 1, paragrafo 2, e, se del caso, l'autorità che le ha rilasciate, se diversa dall'autorità nazionale preposta alla sicurezza sul cui territorio è situata l'infrastruttura nell'Unione o nelle cui competenze rientrano le stazioni e i terminal di frontiera elencati nell'allegato, collaborano con tale autorità nazionale preposta alla sicurezza e le forniscono tutte le informazioni e i documenti pertinenti.
3. Qualora le informazioni o i documenti non siano stati forniti entro i termini fissati nelle richieste avanzate dall'autorità nazionale preposta alla sicurezza di cui al paragrafo 2 del presente articolo, la Commissione, previa notifica dell'autorità nazionale in questione, adotta atti di esecuzione al fine di revocare il beneficio conferito al titolare a norma dell'articolo 3. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 7, paragrafo 2.
4. I titolari dei certificati di sicurezza, delle autorizzazioni di sicurezza e delle licenze di cui all'articolo 1, paragrafo 2, lettere a), b e d), del presente regolamento informano senza ritardo la Commissione e l'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie in merito ad eventuali azioni, intraprese da altre autorità competenti preposte alla sicurezza, che possano contrastare con i loro obblighi derivanti dal presente regolamento, dalla direttiva 2004/49/CE, dalla direttiva 2007/59/CE o dalla direttiva (UE) 2016/798.

I titolari delle licenze di cui all'articolo 1, paragrafo 2, lettera c), informano senza ritardo la Commissione in merito ad eventuali azioni intraprese da altre autorità competenti che possano contrastare con i loro obblighi derivanti dal presente regolamento o ai sensi della 2012/34/UE.

5. Prima di revocare i benefici conferiti ai sensi dell'articolo 3, la Commissione informa a tempo debito l'autorità nazionale preposta alla sicurezza di cui al paragrafo 2 del presente articolo, l'autorità che ha rilasciato i certificati di sicurezza, le autorizzazioni di sicurezza e le licenze di cui all'articolo 1, paragrafo 2, e i titolari di tali certificati, autorizzazioni e licenze in merito alla sua intenzione di procedere a tale revoca e dà loro la possibilità di presentare osservazioni.
6. Per quanto riguarda le licenze di cui all'articolo 1, paragrafo 2, lettera c), ai fini dei paragrafi da 1 a 5 del presente articolo, i riferimenti a un'autorità nazionale preposta alla sicurezza si intendono fatti a un'autorità preposta al rilascio delle licenze di cui all'articolo 3, punto 15), della direttiva 2012/34/UE.

## *Articolo 5*

### *Controllo della conformità con il diritto dell'Unione*

1. L'autorità nazionale preposta alla sicurezza di cui all'articolo 4, paragrafo 2, vigila sugli standard di sicurezza delle ferrovie applicati alle imprese ferroviarie stabilite nel Regno Unito utilizzando l'infrastruttura transfrontaliera di cui all'articolo 1, paragrafo 2, lettera a), e applicate a tale infrastruttura transfrontaliera. Inoltre, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza verifica che i gestori dell'infrastruttura soddisfino i requisiti di sicurezza stabiliti dal diritto dell'Unione e che i macchinisti che operano sul territorio sotto la sua giurisdizione soddisfino i requisiti stabiliti nelle pertinenti disposizioni del diritto dell'Unione. L'autorità nazionale preposta alla sicurezza trasmette alla Commissione e all'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie relazioni al riguardo, corredate se del caso di una raccomandazione affinché la Commissione agisca conformemente al paragrafo 2 del presente articolo.

L'autorità preposta al rilascio delle licenze di cui all'articolo 4, paragrafi 2 e 6 del presente regolamento verifica se i requisiti di cui agli articoli da 19 a 22 della direttiva 2012/34/UE continuano a essere soddisfatti in relazione alle imprese ferroviarie autorizzate dal Regno Unito di cui all'articolo 1, paragrafo 2, lettera c), del presente regolamento.

2. La Commissione, se ha dubbi giustificati sulla possibilità che gli standard di sicurezza applicati al funzionamento dei servizi ferroviari transfrontalieri e all'esercizio dell'infrastruttura che rientra nell'ambito di applicazione del presente regolamento o della parte dell'infrastruttura situata nel Regno Unito, non siano in linea con le pertinenti disposizioni del diritto dell'Unione, adotta senza indebito ritardo atti di esecuzione al fine di revocare il beneficio conferito al titolare a norma dell'articolo 3. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 7, paragrafo 2. Ciò si applica, mutatis mutandis, se la Commissione ha dubbi giustificati riguardo all'applicazione dei requisiti per l'ottenimento della licenza di impresa ferroviaria o di macchinista.
  
3. Ai fini del paragrafo 1 del presente articolo, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza o, rispettivamente, l'autorità preposta al rilascio delle licenze di cui all'articolo 4, paragrafi 2 e 6 può richiedere informazioni alle pertinenti autorità competenti, fissando un termine ragionevole. Qualora tali pertinenti autorità competenti non forniscano le informazioni richieste entro il termine fissato o forniscano informazioni incomplete, la Commissione, previa notifica dell'autorità nazionale preposta alla sicurezza o, a seconda dei casi, dell'autorità preposta al rilascio delle licenze di cui all'articolo 4, paragrafi 2 e 6, adotta atti di esecuzione al fine di revocare il beneficio conferito al titolare a norma dell'articolo 3. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 7, paragrafo 2.

4. Prima di revocare i benefici conferiti ai sensi dell'articolo 3, la Commissione informa a tempo debito l'autorità nazionale preposta alla sicurezza di cui all'articolo 4, paragrafo 2, l'autorità che ha rilasciato i certificati di sicurezza, le autorizzazioni di sicurezza e le licenze di cui all'articolo 1, paragrafo 2, i titolari di tali certificati, autorizzazioni e licenze nonché l'autorità nazionale preposta alla sicurezza e l'autorità preposta al rilascio delle licenze del Regno Unito in merito alla sua intenzione di procedere a tale revoca e dà loro la possibilità di presentare osservazioni.

### *Articolo 6*

#### *Consultazione e cooperazione*

1. Le autorità competenti degli Stati membri consultano le autorità competenti del Regno Unito e cooperano con esse nella misura necessaria a garantire l'attuazione del presente regolamento.
2. Su richiesta, gli Stati membri forniscono alla Commissione senza indebito ritardo tutte le informazioni ottenute conformemente al paragrafo 1 o qualsiasi altra informazione pertinente ai fini dell'attuazione del presente regolamento.

## *Articolo 7*

### *Comitato*

1. La Commissione è assistita dal comitato istituito dall'articolo 51 della direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>1</sup> e dal comitato di cui all'articolo 62 della direttiva 2012/34/UE. Essi sono comitati ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 8 del regolamento (UE) n. 182/2011 in combinato disposto con il suo articolo 5.

## *Articolo 8*

### *Entrata in vigore e applicazione*

1. Il presente regolamento entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.
2. Esso si applica a decorrere dal giorno successivo a quello in cui i trattati cessano di essere applicabili al Regno Unito a norma dell'articolo 50, paragrafo 3, del trattato sull'Unione europea.

---

<sup>1</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).

3. Il presente regolamento non si applica qualora un accordo di recesso concluso con il Regno Unito conformemente all'articolo 50, paragrafo 2, del trattato sull'Unione europea sia entrato in vigore entro la data di cui al paragrafo 2.
4. Il presente regolamento cessa di applicarsi nove mesi dal giorno in cui è diventato applicabile a norma del paragrafo 2.

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

Fatto a Strasburgo,

*Per il Parlamento europeo*  
*Il presidente*

*Per il Consiglio*  
*Il presidente*

## ALLEGATO

Le stazioni e i terminali di frontiera di cui agli articoli 3 e 4 sono i seguenti:

1. IRLANDA

Dún Dealgan/ Dundalk

2. FRANCIA

Calais-Fréthun

---