



Bruxelles, 27.11.2020
COM(2020) 782 final

2020/0347 (COD)

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

**relativo a determinati aspetti della sicurezza e della connettività delle ferrovie in
relazione all'infrastruttura transfrontaliera che collega l'Unione e il Regno Unito
attraverso il collegamento fisso sotto la Manica**

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

• **Motivi e obiettivi della proposta**

Il 1° febbraio 2020 il Regno Unito ha receduto dall'Unione a norma dell'articolo 50 del trattato sull'Unione europea. L'Unione ha concluso l'accordo sul recesso del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord dall'Unione europea e dalla Comunità europea dell'energia atomica¹ ("accordo di recesso"), entrato in vigore il 1° febbraio 2020, con la decisione (UE) 2020/135 del Consiglio². Il periodo di transizione di cui all'articolo 126 dell'accordo di recesso, durante il quale il diritto dell'Unione continua ad applicarsi al Regno Unito e nel Regno Unito conformemente all'articolo 127 dell'accordo, termina il 31 dicembre 2020.

L'articolo 10 del trattato tra la Repubblica francese e il Regno Unito 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 istituito una commissione intergovernativa incaricata di vigilare su tutte le questioni relative alla costruzione e all'esercizio del collegamento fisso sotto la Manica. Fino al termine del periodo di transizione previsto dall'accordo di recesso ("periodo di transizione"), la commissione intergovernativa costituisce l'autorità nazionale preposta alla sicurezza ai sensi della direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio³. In tale veste, essa applica integralmente al collegamento fisso sotto la Manica le disposizioni del diritto dell'Unione relative alla sicurezza e all'interoperabilità delle ferrovie.

Salvo diversa disposizione, una volta terminato il 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, mentre, per quanto riguarda la parte del collegamento fisso sotto la Manica che si trova sotto la giurisdizione francese, la commissione intergovernativa non sarà più un'autorità nazionale preposta alla sicurezza ai sensi del diritto dell'Unione. Le autorizzazioni di sicurezza del gestore dell'infrastruttura del collegamento fisso sotto la Manica e i certificati di sicurezza delle imprese ferroviarie che operano attraverso il collegamento fisso rilasciati dalla commissione intergovernativa non saranno più validi.

Con decisione (UE) 2020/1531 del Parlamento europeo e del Consiglio⁴, la Francia è stata autorizzata a negoziare, firmare e concludere un accordo internazionale con il Regno Unito in merito all'applicazione delle norme di sicurezza e di interoperabilità delle ferrovie dell'Unione al collegamento fisso sotto la Manica, al fine di mantenere un regime di sicurezza unificato. È tuttavia improbabile che tale accordo entri in vigore prima della fine del periodo di transizione.

¹ GU L 29 del 31.1.2020, pag. 7.

² Decisione (UE) 2020/135 del Consiglio, del 30 gennaio 2020, relativa alla conclusione dell'accordo sul recesso del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord dall'Unione europea e dalla Comunità europea dell'energia atomica (GU L 29 del 31.1.2020, pag. 1).

³ 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).

⁴ Decisione (UE) 2020/1531 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2020, che autorizza la Francia a negoziare, firmare e concludere un accordo internazionale che integra il trattato tra la Francia e il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord relativo alla costruzione e all'esercizio del collegamento fisso sotto la Manica da parte di concessionari privati (GU L 352 del 22.10.2020, pag. 4).

Data la sua importanza economica per l'Unione, è fondamentale che il collegamento fisso sotto la Manica continui a funzionare anche dopo il 1° gennaio 2021. A tale fine, l'autorizzazione di sicurezza rilasciata dalla commissione intergovernativa al gestore dell'infrastruttura in questione sulla base della direttiva 2004/49/CE⁵ dovrebbe rimanere valida per un periodo di due mesi a partire dalla fine del periodo di transizione previsto dall'accordo di recesso. Tale periodo di tempo è ritenuto necessario dalle autorità francesi per concedere all'autorità nazionale di sicurezza francese il tempo sufficiente a rilasciare la propria autorizzazione per la sezione del collegamento fisso sotto la Manica sottoposta alla giurisdizione francese. La Commissione ritiene che si tratti della proroga massima che dovrebbe essere ragionevolmente concessa a tale fine. Qualora in una fase successiva venisse concluso l'accordo contemplato dalla decisione (UE) 2020/1531, la commissione intergovernativa potrebbe rilasciare un'autorizzazione di sicurezza unica in sostituzione dell'autorizzazione rilasciata dall'autorità nazionale di sicurezza francese a condizioni che dovrebbero essere stabilite.

Le licenze rilasciate dal Regno Unito a norma della direttiva 2012/34/UE alle imprese ferroviarie stabilite nel suo territorio prima della fine del periodo di transizione, inoltre, non saranno valide nell'Unione dopo tale data.

Il 10 novembre 2020, a norma dell'articolo 14, paragrafo 3, della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio⁶, la Repubblica francese ha notificato alla Commissione l'intenzione di avviare negoziati per un accordo transfrontaliero con il Regno Unito. L'obiettivo di tale accordo sarebbe di consentire alle imprese ferroviarie stabilite nel Regno Unito e titolari di una licenza rilasciata dal Regno Unito di utilizzare l'infrastruttura transfrontaliera che collega l'Unione e il Regno Unito attraverso il collegamento fisso sotto la Manica fino alla stazione frontaliere e al terminale transfrontaliero di Calais-Fréthun senza dotarle di una licenza ai sensi della direttiva 2012/34/UE rilasciata da un'autorità dell'Unione appositamente preposta.

Perché sia assicurata la connettività tra l'Unione e il Regno Unito è essenziale che le imprese ferroviarie continuino a operare fino alla stazione frontaliere di Calais-Fréthun. A tale fine, è opportuno prorogare per un periodo di nove mesi, a decorrere dalla data di applicazione del presente regolamento, il periodo di validità delle licenze rilasciate loro dal Regno Unito a norma della direttiva 2012/34/UE e dei certificati di sicurezza rilasciati loro dalla commissione intergovernativa. È questo il periodo di tempo richiesto dalle autorità francesi. Tale proroga concederebbe il tempo sufficiente alla negoziazione e conclusione di un accordo transfrontaliero tra la Francia e il Regno Unito a norma dell'articolo 14 della direttiva 2012/34/UE e di un accordo quale contemplato dalla decisione (UE) 2020/1531, nonché all'adozione di ogni altra misura prevista dal diritto dell'Unione che si renderà necessaria per evitare perturbazioni. Un siffatto periodo di tempo sarebbe pienamente sufficiente per portare a termine tali procedure, per cui la Commissione è del parere che si tratti della proroga massima che può ragionevolmente essere concessa. Se i negoziati bilaterali non si concluderanno in tempo, le imprese ferroviarie in questione dovranno farsi rilasciare una

⁵ 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).

⁶ 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).

licenza UE a norma della direttiva 2012/34/UE entro la data in cui il presente regolamento cessa di applicarsi.

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

La presente proposta è concepita come *lex specialis* che affronterebbe alcune delle conseguenze del fatto che il diritto dell'Unione non sarà più applicabile al Regno Unito e che, salvo diversa disposizione, i certificati e le autorizzazioni rilasciati dalla commissione intergovernativa cesseranno di essere validi ai sensi del diritto dell'Unione al termine del periodo di transizione. Lo stesso vale per le licenze di esercizio rilasciate dall'autorità competente del Regno Unito. Le condizioni proposte si limitano a quanto strettamente necessario a tale riguardo al fine di evitare perturbazioni nelle operazioni transfrontaliere. La loro applicazione è prevista solo per un periodo di tempo limitato. Per il resto continueranno ad applicarsi le disposizioni generali di tali atti. La presente proposta è pertanto del tutto coerente con la normativa vigente.

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

La proposta, riguardante la sicurezza e la connettività delle ferrovie, integra la direttiva (UE) 2016/798, che ha sostituito la direttiva 2004/49/CE, e la direttiva 2012/34/UE. L'intento è quello di garantire la continuità dei servizi ferroviari transfrontalieri con il Regno Unito una volta terminato il periodo di transizione.

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 integra il diritto vigente dell'Unione con disposizioni intese ad agevolarne la corretta applicazione in seguito al recesso del Regno Unito dall'Unione, il suo obiettivo può essere conseguito solo mediante un'azione a livello dell'Unione.

- **Proporzionalità**

Il regolamento proposto è considerato proporzionato in quanto in grado di evitare perturbazioni tramite una modifica giuridica limitata e necessaria, che risponde all'esigenza di garantire la continuità dei servizi ferroviari transfrontalieri con il Regno Unito. Esso si limita a quanto necessario per conseguire tale obiettivo e non introduce modifiche più ampie e generali o misure permanenti.

- **Scelta dell'atto giuridico**

La presente proposta prevede una serie limitata di disposizioni intese a fare fronte a una situazione molto specifica e *una tantum*. Una modifica delle direttive (UE) 2016/798 e 2012/34/UE non è pertanto opportuna. Questo formato risponde anche meglio all'urgenza della situazione, poiché il tempo a disposizione prima della fine del periodo di transizione è troppo limitato per consentire il recepimento delle disposizioni contenute in una direttiva.

Alla luce di ciò, un regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio pare costituire l'unico formato adeguato 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 a causa della natura eccezionale, temporanea e *una tantum* dell'evento che rende necessaria la presente proposta.

- **Consultazioni dei portatori di interessi**

Le problematiche derivanti dalla fine del periodo di transizione previsto dall'accordo di recesso, la necessità di prepararsi ai cambiamenti che inevitabilmente si verificheranno a partire dal 1° gennaio 2021 e le misure supplementari eventualmente da prevedersi sono state discusse con i rappresentanti degli Stati membri e con le parti interessate nell'ambito di apposite riunioni.

Un tema ricorrente nelle opinioni espresse è stato quello della necessità di un intervento normativo al fine di garantire la continuità delle operazioni nel collegamento fisso sotto la Manica una volta che il diritto dell'Unione cesserà di applicarsi al Regno Unito.

- **Assunzione e uso di perizie**

Queste informazioni sono state 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**

Date l'eccezionalità della situazione e la durata limitata della misura proposta, non è necessaria una valutazione d'impatto. Non sono disponibili opzioni politiche sostanzialmente e giuridicamente diverse dall'opzione proposta.

- **Efficienza normativa e semplificazione**

Non applicabile.

- **Diritti fondamentali**

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

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

Non applicabile.

5. ALTRI ELEMENTI

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

Non applicabile a causa della durata limitata della misura proposta.

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

Non applicabile.

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

Il regolamento proposto (articolo 1) si applica:

- a) alle autorizzazioni di sicurezza rilasciate dalla commissione intergovernativa a norma dell'articolo 11 della direttiva 2004/49/CE al gestore dell'infrastruttura del collegamento fisso sotto la Manica;
- b) ai certificati di sicurezza rilasciati dalla commissione intergovernativa a norma dell'articolo 10 della direttiva 2004/49/CE alle imprese ferroviarie stabilite nel Regno Unito che utilizzano il collegamento fisso sotto la Manica;
- c) alle licenze rilasciate a norma del capo III della direttiva 2012/34/UE alle imprese ferroviarie stabilite nel Regno Unito che utilizzano l'infrastruttura transfrontaliera di collegamento fra l'Unione e il Regno Unito attraverso il tunnel sotto la Manica.

L'articolo 3 proroga di due mesi la validità delle autorizzazioni di sicurezza del gestore dell'infrastruttura e di nove mesi quella dei certificati di sicurezza e delle licenze delle imprese ferroviarie. Tale articolo proroga inoltre di nove mesi la validità delle licenze di esercizio rilasciate a norma della direttiva 2012/34/UE. La validità delle licenze così prorogate è limitata al territorio situato tra la stazione frontaliere e il terminale transfrontaliero di cui all'allegato del presente regolamento e il Regno Unito.

L'articolo 4 stabilisce che tali autorizzazioni, certificati e licenze sono disciplinati dalle direttive (UE) 2016/798 e 2012/34/UE e impone ai relativi titolari di cooperare con l'autorità nazionale francese preposta alla sicurezza e con l'autorità preposta al rilascio delle licenze e di fornire loro le informazioni necessarie. A norma dell'articolo 5, l'autorità nazionale francese preposta alla sicurezza e l'autorità preposta al rilascio delle licenze devono controllare che i titolari di tali autorizzazioni, certificati e licenze rispettino il diritto dell'Unione.

Inoltre, alla Commissione sono conferite competenze di esecuzione per quanto riguarda la revoca del beneficio conferito ai titolari dei certificati, delle autorizzazioni e delle licenze in questione, qualora non fosse garantito il rispetto delle prescrizioni dell'Unione.

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

relativo a determinati aspetti della sicurezza e della connettività delle ferrovie in relazione all'infrastruttura transfrontaliera che collega l'Unione e il Regno Unito attraverso il 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, 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 europeo⁷,

previa consultazione del Comitato delle regioni⁸,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria⁽¹⁾,

considerando quanto segue:

- (1) L'Unione ha concluso l'accordo sul recesso del Regno Unito dall'Unione europea e dalla Comunità europea dell'energia atomica ("accordo di recesso"), entrato in vigore il 1° febbraio 2020, con la decisione (UE) 2020/135 del Consiglio. Il periodo di transizione di cui all'articolo 126 dell'accordo di recesso, durante il quale il diritto dell'Unione continua ad applicarsi al Regno Unito e nel Regno Unito conformemente all'articolo 127 dell'accordo, termina il 31 dicembre 2020.
- (2) L'articolo 10 del trattato tra la Repubblica francese 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 istituito una commissione intergovernativa incaricata di vigilare su tutte le questioni relative alla costruzione e all'esercizio del collegamento fisso sotto la Manica.
- (3) Fino al termine del periodo di transizione previsto dall'accordo di recesso, la commissione intergovernativa costituisce l'autorità nazionale preposta alla sicurezza ai sensi della direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio⁹. In tale veste, essa applica integralmente al collegamento fisso sotto la Manica le disposizioni

⁷ GU C del , pag. .

⁸ GU C del , pag. .

⁹ 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).

del diritto dell'Unione relative alla sicurezza e, a norma della direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁰, all'interoperabilità delle ferrovie.

- (4) Salvo diversa disposizione, una volta terminato il periodo di transizione il diritto dell'Unione non sarebbe più applicabile alla parte del collegamento fisso sotto la Manica sottoposta alla giurisdizione del Regno Unito, mentre, per quanto riguarda la parte del collegamento fisso sotto la Manica che si trova sotto la giurisdizione francese, la commissione intergovernativa non sarebbe più un'autorità nazionale preposta alla sicurezza ai sensi del diritto dell'Unione. L'autorizzazione di sicurezza del gestore dell'infrastruttura del collegamento fisso sotto la Manica e i certificati di sicurezza delle imprese ferroviarie che operano attraverso il collegamento fisso sotto la Manica, rilasciati dalla commissione intergovernativa a norma rispettivamente degli articoli 11 e 10 della direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹¹, non sarebbero più validi a decorrere dal 1° gennaio 2021.
- (5) Con decisione (UE) 2020/1531 del Parlamento europeo e del Consiglio¹², la Francia è stata autorizzata a negoziare, firmare e concludere un accordo internazionale con il Regno Unito in merito all'applicazione delle norme di sicurezza e di interoperabilità delle ferrovie dell'Unione al collegamento fisso sotto la Manica, al fine di mantenere un regime di sicurezza unificato. Con il regolamento (UE) 2020/1530 del Parlamento europeo e del Consiglio¹³ è stata modificata la direttiva (UE) 2016/798, in particolare per quanto riguarda le norme relative alle autorità nazionali preposte alla sicurezza.
- (6) Sulla base di tali modifiche e previo accordo contemplato dalla decisione (UE) 2020/1531, nonché a determinate condizioni, la commissione intergovernativa potrebbe rimanere l'autorità di sicurezza unica per l'intero collegamento fisso sotto la Manica, costituendo, per quanto riguarda la parte del collegamento fisso sotto la Manica sottoposta alla giurisdizione francese, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza ai sensi dell'articolo 3, punto 7, della direttiva (UE) 2016/798. È tuttavia improbabile che un accordo quale quello contemplato dalla decisione (UE) 2020/1531 entri in vigore prima della fine del periodo di transizione.
- (7) In assenza di tale accordo, a decorrere dal 1° gennaio 2021 la commissione intergovernativa non sarà più considerata autorità nazionale preposta alla sicurezza ai sensi dell'articolo 3, punto 7, della direttiva (UE) 2016/798 per quanto riguarda la parte del collegamento fisso sotto la Manica sottoposta alla giurisdizione francese. Le autorizzazioni e i certificati di sicurezza rilasciati dalla commissione intergovernativa non avranno più validità. L'autorità nazionale francese preposta alla sicurezza

¹⁰ 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).

¹¹ 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).

¹² Decisione (UE) 2020/1531 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2020, che autorizza la Francia a negoziare, firmare e concludere un accordo internazionale che integra il trattato tra la Francia e il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord relativo alla costruzione e all'esercizio del collegamento fisso sotto la Manica da parte di concessionari privati (GU L 352 del 22.10.2020, pag. 4).

¹³ Regolamento (UE) 2020/1530 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2020, 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 (GU L 352 del 22.10.2020, pag. 1).

diventerà l'autorità nazionale competente per la sicurezza della sezione del collegamento fisso sotto la Manica sottoposta alla giurisdizione francese.

- (8) Data la sua importanza economica per l'Unione, è fondamentale che il collegamento fisso sotto la Manica continui a funzionare anche dopo il 1° gennaio 2021. A tale fine, è opportuno che l'autorizzazione di sicurezza rilasciata dalla commissione intergovernativa, di cui al considerando 4, resti valida per un periodo non superiore a due mesi a decorrere dalla data di applicazione del presente regolamento, un lasso di tempo sufficiente a permettere all'autorità nazionale francese preposta alla sicurezza di rilasciare la propria autorizzazione di sicurezza.
- (9) Le licenze rilasciate a norma del capo III della direttiva 2012/34/UE alle imprese ferroviarie stabilite nel Regno Unito non saranno più valide al termine del periodo di transizione. Il 10 novembre 2020, a norma dell'articolo 14, paragrafo 3, della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁴, la Francia ha comunicato alla Commissione l'intenzione di avviare negoziati per un accordo transfrontaliero con il Regno Unito. L'obiettivo di tale accordo sarebbe di consentire alle imprese ferroviarie stabilite nel Regno Unito e titolari di una licenza rilasciata dal Regno Unito di utilizzare l'infrastruttura transfrontaliera che collega l'Unione e il Regno Unito attraverso il collegamento fisso sotto la Manica fino alla stazione frontaliere e al terminale transfrontaliero di Calais-Fréthun senza dotarle di una licenza ai sensi della direttiva 2012/34/UE rilasciata da un'autorità dell'Unione appositamente preposta.
- (10) Perché sia assicurata la connettività tra l'Unione e il Regno Unito è essenziale che le imprese ferroviarie di cui al considerando 9 continuino ad operare. A tale fine è opportuno prorogare per un periodo di nove mesi, a decorrere dalla data di applicazione del presente regolamento, il periodo di validità delle licenze rilasciate loro dal Regno Unito a norma della direttiva 2012/34/UE e dei certificati di sicurezza rilasciati loro dalla commissione intergovernativa, un lasso di tempo sufficiente a consentire agli Stati membri interessati di prendere i provvedimenti necessari per garantire la connettività in conformità alla direttiva 2012/34/UE o alla direttiva (UE) 2016/798 o sulla base di un accordo quale contemplato dalla decisione (UE) 2020/1531, a seconda dei casi.
- (11) 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 fosse garantito il rispetto delle prescrizioni dell'Unione. Tali competenze dovrebbero essere esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽⁶⁾. Per l'adozione di tali misure è opportuno fare ricorso alla procedura d'esame, date le possibili ripercussioni 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.
- (12) Considerata l'urgenza dettata dalla fine del periodo transitorio di cui sopra, è 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

¹⁴ 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).

trattato sull'Unione europea, al trattato sul funzionamento dell'Unione europea e al trattato che istituisce la Comunità europea dell'energia atomica.

- (13) Poiché l'obiettivo del presente regolamento, vale a dire stabilire misure provvisorie riguardanti determinati aspetti della sicurezza e della connettività delle ferrovie in relazione alla fine del periodo transitorio di cui al considerando 1, 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 intervenire 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.
- (14) È opportuno che le disposizioni del presente regolamento entrino in vigore con urgenza e si applichino a decorrere dal giorno successivo alla fine del periodo transitorio,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Oggetto e ambito di applicazione

1. Il presente regolamento stabilisce disposizioni specifiche, in vista della fine del periodo di transizione di cui all'articolo 126 dell'accordo di recesso, per determinati certificati di sicurezza e autorizzazioni di sicurezza rilasciati a norma della direttiva 2004/49/CE e per talune licenze di imprese ferroviarie rilasciate a norma della direttiva 2012/34/UE, di cui al paragrafo 2.
2. Il presente regolamento si applica ai seguenti certificati, autorizzazioni e licenze validi al 31 dicembre 2020:
 - 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 di collegamento tra l'Unione e il Regno Unito attraverso il tunnel sotto la Manica;
 - b) licenze rilasciate a norma dell'articolo 10 della direttiva 2004/49/UE alle imprese ferroviarie stabilite nel Regno Unito che utilizzano l'infrastruttura transfrontaliera di collegamento fra l'Unione e il Regno Unito attraverso il tunnel sotto la Manica;
 - c) licenze rilasciate a norma del capo III della direttiva 2012/34/UE alle imprese ferroviarie stabilite nel Regno Unito che utilizzano l'infrastruttura transfrontaliera di collegamento fra l'Unione e il Regno Unito attraverso il tunnel sotto la Manica.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si applicano le definizioni corrispondenti di cui alla direttiva 2012/34/UE, alla direttiva (UE) 2016/798 e agli atti delegati e di esecuzione adottati a norma di tali direttive e della direttiva 2004/49/CE.

Articolo 3

Validità delle autorizzazioni di sicurezza, dei certificati di sicurezza e delle licenze di esercizio

1. Le autorizzazioni di sicurezza di cui all'articolo 1, paragrafo 2, lettera a), rimangono valide per due mesi a decorrere dalla data di applicazione del presente regolamento.
2. I certificati di sicurezza di cui all'articolo 1, paragrafo 2, lettera b), rimangono validi per nove mesi a decorrere dalla data di applicazione del presente regolamento. Tale validità è riferita esclusivamente al raggiungimento dal Regno Unito della stazione transfrontaliera e del terminale transfrontaliero di cui all'allegato del presente regolamento o alle partenze da tale stazione e terminale alla volta del Regno Unito.
3. Le licenze di cui all'articolo 1, paragrafo 2, lettera c), rimangono valide per nove mesi a decorrere dalla data di applicazione del presente regolamento. In deroga all'articolo 23, paragrafo 1, della direttiva 2012/34/UE, tali licenze sono valide soltanto nel territorio situato tra la stazione frontaliere e il terminale transfrontaliero di cui all'allegato del presente regolamento e il Regno Unito.

Articolo 4

Norme e obblighi relativi ai certificati di sicurezza e alle autorizzazioni di sicurezza

1. I certificati di sicurezza, le autorizzazioni di sicurezza e le licenze di cui all'articolo 3 del presente regolamento sono soggetti alle norme ad essi applicabili in conformità alla direttiva 2012/34/UE, alla direttiva (UE) 2016/798 e agli atti delegati e di esecuzione adottati a norma di tali direttive.
2. I titolari dei certificati di sicurezza, delle autorizzazioni di sicurezza e delle licenze di cui all'articolo 1, paragrafo 2, ed eventualmente la relativa autorità di rilascio qualora diversa dall'autorità nazionale preposta alla sicurezza sul cui territorio è situata l'infrastruttura nell'Unione, competente per la stazione transfrontaliera e il terminale transfrontaliero indicati nell'allegato, collaborano con l'autorità nazionale preposta alla sicurezza e le forniscono tutte le informazioni e i documenti del caso.
3. Qualora le informazioni o i documenti non siano 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 a cura dell'autorità nazionale preposta alla sicurezza, adotta atti di esecuzione per 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, del presente regolamento informano senza indugio 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 gli obblighi derivanti loro dal presente regolamento, dalla direttiva 2012/34/UE o dalla direttiva (UE) 2016/798.
5. Prima di revocare i benefici conferiti in forza 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 del rispetto del 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 che utilizzano l'infrastruttura transfrontaliera di cui all'articolo 1, paragrafo 2, lettera a), nonché all'infrastruttura transfrontaliera stessa. Inoltre, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza controlla che i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie rispettino le prescrizioni di sicurezza stabilite dal diritto dell'Unione. Se del caso, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza trasmette alla Commissione e all'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie una raccomandazione alla Commissione di agire conformemente al paragrafo 2 del presente articolo.

L'autorità preposta al rilascio delle licenze di cui all'articolo 4, paragrafo 2, in combinato disposto con il paragrafo 6, del presente regolamento controlla che le prescrizioni degli articoli da 19 a 22 della direttiva 2012/34/UE continuino ad essere rispettate in relazione alle imprese ferroviarie titolari di una licenza rilasciata dal Regno Unito di cui all'articolo 1, paragrafo 2, lettera c), del presente regolamento.

2. Qualora nutra dubbi giustificati sul rispetto degli standard di sicurezza applicati all'esercizio dei servizi ferroviari transfrontalieri o dell'infrastruttura rientranti nell'ambito di applicazione del presente regolamento, o della parte di tale infrastruttura situata nel Regno Unito, in conformità alle pertinenti disposizioni del diritto dell'Unione, la Commissione adotta senza indebito ritardo atti di esecuzione per 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. Lo stesso vale, *mutatis mutandis*, per il caso in cui la Commissione nutra giustificati dubbi in merito al rispetto delle prescrizioni di cui al paragrafo 1, secondo comma.
3. Ai fini del paragrafo 1 del presente articolo, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza o l'autorità preposta al rilascio delle licenze di cui all'articolo 4, paragrafo 2, in combinato disposto con il paragrafo 6, può richiedere informazioni alle rispettive autorità competenti fissando un termine ragionevole. Se le autorità competenti in questione non forniscono le informazioni richieste entro il termine stabilito, o forniscono informazioni incomplete, previa notifica all'autorità nazionale preposta alla sicurezza o all'autorità di rilascio delle licenze di cui all'articolo 4, paragrafo 2, in combinato disposto con il paragrafo 6, a seconda dei casi, la Commissione può adottare atti di esecuzione per 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. Prima di revocare i benefici conferiti in forza 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 del Regno Unito preposta alla

sicurezza 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 ricevute conformemente al paragrafo 1 o qualsiasi altra informazione di rilievo per l'attuazione del presente regolamento.

Articolo 7

Comitato

1. La Commissione è assistita dal comitato di cui all'articolo 51 della direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽⁷⁾ 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 relativo articolo 5.

Articolo 8

Entrata in vigore e applicazione

1. Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.
2. Esso si applica a decorrere dal 1° gennaio 2021.
3. Il presente regolamento cessa di applicarsi il 1° ottobre 2021.

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