



Bruxelles, 13.7.2021
COM(2021) 402 final

2021/0228 (COD)

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

recante modifica del regolamento (UE) 2020/2222 del Parlamento europeo e del Consiglio in relazione all'infrastruttura transfrontaliera che collega l'Unione e il Regno Unito attraverso il collegamento fisso sotto la Manica

(Testo rilevante ai fini del SEE)

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

• **Motivi e obiettivi della proposta**

Perché sia assicurata la connettività tra l'Unione e il Regno Unito dopo la fine del periodo di transizione di cui all'articolo 126 dell'accordo di recesso, il legislatore dell'Unione ha ritenuto essenziale che le imprese ferroviarie stabilite nel Regno Unito e titolari di una licenza rilasciata dal Regno Unito potessero continuare a operare attraverso il collegamento fisso sotto la Manica¹.

A tal fine, e per consentire allo Stato membro interessato di prendere i provvedimenti necessari per garantire la connettività in conformità del diritto dell'Unione, il regolamento (UE) 2020/2222 del Parlamento europeo e del Consiglio² ha prorogato fino al 30 settembre 2021 il periodo di validità delle licenze rilasciate dal Regno Unito a norma della direttiva 2012/34/UE³ alle imprese ferroviarie stabilite nel suo territorio, nonché quello dei certificati di sicurezza rilasciati a tali imprese a norma della direttiva 2004/49/CE⁴ dalla commissione intergovernativa istituita ai sensi dell'articolo 10 del trattato tra il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord e la Repubblica francese 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").

Il regolamento (UE) 2020/2222 ha anche prorogato fino al 28 febbraio 2021 il periodo di validità dell'autorizzazione di sicurezza del gestore dell'infrastruttura del collegamento fisso sotto la Manica rilasciata dalla suddetta commissione intergovernativa.

Il 10 novembre 2020 la Francia ha comunicato alla Commissione l'intenzione di avviare negoziati per un accordo transfrontaliero con il Regno Unito a norma dell'articolo 14, paragrafo 3, della direttiva 2012/34/UE con l'obiettivo 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 (Francia) senza dotarle di una licenza ai sensi della direttiva 2012/34/UE rilasciata da un'autorità dell'Unione appositamente preposta. In seguito alla conclusione dei negoziati relativi a tale accordo transfrontaliero, il progetto di testo è stato notificato alla Commissione il 1° giugno 2021.

Il 15 giugno 2021 la Francia ha comunicato alla Commissione l'intenzione di avviare negoziati per un accordo transfrontaliero con il Regno Unito a norma dell'articolo 10,

¹ Le imprese ferroviarie che operano attraverso il collegamento fisso sotto la Manica sono Eurostar International Limited (EIL), DB Cargo UK e GB Railfreight.

² Regolamento (UE) 2020/2222 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 dicembre 2020, 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 (GU L 437 del 28.12.2020, pag. 43).

³ 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 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, non più in vigore).

paragrafo 9, della direttiva (UE) 2016/798⁵ con l'obiettivo di consentire alle suddette imprese ferroviarie di utilizzare tale infrastruttura fino alla stazione e al terminale transfrontaliero summenzionati senza dotarle di un certificato di sicurezza unico dell'Unione conformemente alla medesima direttiva. I negoziati sull'anzidetto accordo transfrontaliero dovrebbero concludersi nel corso dell'agosto 2021.

È necessario più tempo al fine di completare le procedure formali previste dal diritto di entrambe le parti per l'applicazione provvisoria o l'entrata in vigore dei suddetti accordi. Tali procedure dovrebbero protrarsi per un periodo di sei mesi dopo la scadenza, il 30 settembre 2021, delle misure di emergenza attualmente in vigore.

I due accordi transfrontalieri sono strumenti adeguati per conseguire gli obiettivi del regolamento (UE) 2020/2222, ossia garantire la continuità delle attività degli operatori ferroviari interessati. Tuttavia, a meno che il loro periodo di validità non sia prorogato in modo da consentire l'entrata in vigore o l'applicazione provvisoria di tali accordi, le licenze e i certificati di sicurezza dei suddetti operatori ferroviari cesseranno di essere validi il 30 settembre 2021 e le attività si interromperanno, causando perturbazioni significative nel trasporto di passeggeri e merci attraverso il collegamento fisso sotto la Manica.

Rientra pertanto nell'interesse dell'Unione prorogare il periodo di validità di tali certificati e licenze fino al 31 marzo 2022.

- **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 è 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 a decorrere dal 30 settembre 2021. Lo stesso vale per le licenze di esercizio rilasciate dall'autorità competente del Regno Unito. La proroga proposta si limita a quanto strettamente necessario a tale riguardo al fine di evitare perturbazioni nelle operazioni transfrontaliere e la sua applicazione è prevista solo per un periodo di tempo limitato. Per il resto continueranno ad applicarsi le disposizioni generali della direttiva (UE) 2016/798, che ha abrogato la direttiva 2004/49/CE, nonché della direttiva 2012/34/UE. 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 abrogato 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 oltre il 30 settembre 2021.

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).

⁵ 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).

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

Poiché la proposta integra il diritto vigente dell'Unione con disposizioni intese ad agevolare 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 (UE) 2020/2222 stabilisce misure volte garantire la continuità dei servizi ferroviari transfrontalieri dell'UE con il Regno Unito.

La proroga proposta riguardante la durata di tali misure, senza modificarne in altro modo la portata o il contenuto, si limita a quanto è strettamente necessario per consentire l'entrata in vigore degli accordi transfrontalieri negoziati dallo Stato membro interessato, garantendo così il conseguimento del suddetto obiettivo. La misura è pertanto considerata proporzionata.

- **Scelta dell'atto giuridico**

Trattandosi di un atto modificativo, esso deve assumere la forma dell'atto che modifica, ossia il regolamento (UE) 2020/2222. Pertanto, un regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio costituisce 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 in quanto le misure proposte si limitano a garantire il conseguimento degli obiettivi del regolamento (UE) 2020/2222, ossia attenuare le conseguenze di un evento singolo, eccezionale e temporaneo.

- **Consultazioni dei portatori di interessi**

Le potenziali sfide derivanti dalla fine del periodo di applicazione del regolamento (UE) 2020/2222, di cui all'articolo 8 del medesimo, rendono necessaria una proroga delle misure, che sono state richieste dalla Francia coinvolgendo nel processo le imprese ferroviarie interessate.

L'urgenza dell'azione dell'Unione richiede un intervento normativo immediato al fine di garantire la continuità delle attività nel collegamento fisso sotto la Manica, il che limita fortemente la possibilità di effettuare consultazioni pubbliche sulla proposta.

- **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 e si limiti 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 (UE) 2020/2222 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.

Conformemente all'articolo 3, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2020/2222, le autorizzazioni di sicurezza sono rimaste valide per due mesi a decorrere dalla data di applicazione del regolamento stesso (quindi fino al 28 febbraio 2021).

Il regolamento proposto mira a prorogare le misure di emergenza relative alla validità dei certificati di sicurezza e delle licenze. Il periodo di proroga proposto termina il 31 marzo 2022.

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

recante modifica del regolamento (UE) 2020/2222 del Parlamento europeo e del Consiglio in relazione all'infrastruttura transfrontaliera che collega l'Unione e il Regno Unito attraverso il collegamento fisso sotto la Manica

(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,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo⁶,

visto il parere del Comitato delle regioni⁷,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

- (1) Perché sia assicurata la connettività tra l'Unione e il Regno Unito dopo la fine del periodo di transizione di cui all'articolo 126 dell'accordo sul recesso del Regno Unito dall'Unione europea e dalla Comunità europea dell'energia atomica⁸, nonché la continuità delle attività delle imprese ferroviarie stabilite nel Regno Unito e titolari di una licenza rilasciata dal Regno Unito che operano nel collegamento fisso sotto la Manica, il regolamento (UE) 2020/2222 del Parlamento europeo e del Consiglio⁹ ha prorogato fino al 30 settembre 2021 il periodo di validità delle licenze rilasciate dal Regno Unito a norma della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁰ alle imprese ferroviarie stabilite nel suo territorio, come pure quello dei certificati di sicurezza rilasciati a tali imprese a norma della direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹¹ dalla commissione intergovernativa istituita ai

⁶ GU C del , pag. .

⁷ GU C del , pag. .

⁸ 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. 7).

⁹ Regolamento (UE) 2020/2222 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 dicembre 2020, 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 (GU L 437 del 28.12.2020, pag. 43).

¹⁰ 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).

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

sensi dell'articolo 10 del trattato tra il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord e la Repubblica francese 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.

- (2) La decisione (UE) 2020/1531 del Parlamento europeo e del Consiglio¹² autorizza la Francia e il Regno Unito a concludere un accordo internazionale che integri 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 ("trattato di Canterbury") per quanto riguarda l'applicazione delle norme di sicurezza ferroviaria al collegamento fisso sotto la Manica. Tuttavia, nessun accordo è stato ancora concluso o è probabile che sia concluso a breve.
- (3) In tali circostanze, la Francia ha negoziato con il Regno Unito un accordo transfrontaliero ai sensi dell'articolo 14 della direttiva 2012/34/UE per quanto riguarda i certificati di sicurezza. La Francia ha anche negoziato un tale accordo per quanto concerne le licenze delle imprese ferroviarie, come notificato alla Commissione il 10 novembre 2020 e sottolineato nel considerando 9 del regolamento (UE) 2020/2222. Le procedure interne previste dal diritto di entrambe le parti per l'applicazione provvisoria o l'entrata in vigore di tali accordi dovrebbero concludersi sei mesi dopo la scadenza, il 30 settembre 2021, delle misure di cui al regolamento (UE) 2020/2222.
- (4) Fatte salve la valutazione che deve essere effettuata dalla Commissione e le decisioni che devono essere adottate da quest'ultima ai sensi dell'articolo 14, paragrafi 4 e 5, della direttiva 2012/34/CE, i due suddetti accordi transfrontalieri sono strumenti adeguati per assicurare la connettività tra l'Unione e il Regno Unito. Tuttavia, a meno che il periodo di validità delle licenze e dei certificati di sicurezza di cui al considerando 1 non sia prorogato in modo da consentire l'entrata in vigore o l'applicazione provvisoria di tali accordi, le attività delle imprese ferroviarie interessate nel collegamento fisso sotto la Manica si interromperanno il 30 settembre 2021, causando perturbazioni significative nel trasporto di passeggeri e merci tra l'Unione e il Regno Unito.
- (5) Rientra pertanto nell'interesse dell'Unione prorogare il periodo di validità di tali certificati e licenze fino al 31 marzo 2022 modificando il regolamento (UE) 2020/2222.
- (6) Considerata l'urgenza dovuta alla scadenza delle misure di cui al regolamento (UE) 2020/2222, 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 trattato sull'Unione europea, al trattato sul funzionamento dell'Unione europea e al trattato che istituisce la Comunità europea dell'energia atomica.
- (7) Poiché l'obiettivo del presente regolamento, vale a dire modificare il regolamento (UE) 2020/2222 e stabilire misure provvisorie riguardanti determinati aspetti della sicurezza e della connettività delle ferrovie in relazione alla fine del periodo di transizione, non può essere conseguito in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo della sua

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, non più in vigore).

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).

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.

(8) È opportuno che il presente regolamento entri in vigore con urgenza,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Il regolamento (UE) 2020/2222 è così modificato:

1) l'articolo 3 è così modificato:

a) la prima frase del paragrafo 2 è sostituita dalla seguente:

"I certificati di sicurezza di cui all'articolo 1, paragrafo 2, lettera b), rimangono validi per quindici mesi a decorrere dalla data di applicazione del presente regolamento.";

b) la prima frase del paragrafo 3 è sostituita dalla seguente:

"Le licenze di cui all'articolo 1, paragrafo 2, lettera c), rimangono valide per quindici mesi a decorrere dalla data di applicazione del presente regolamento.";

2) all'articolo 8, il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

"3. Il presente regolamento cessa di applicarsi il 31 marzo 2022.".

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il 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