

I

(Atti legislativi)

REGOLAMENTI

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

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 ⁽¹⁾,

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria ⁽²⁾,

considerando quanto segue:

- (1) La direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽³⁾ impone a ciascuno Stato membro di istituire un'autorità nazionale preposta alla sicurezza, cui incombono i compiti specificati in materia di sicurezza ferroviaria. In conformità di tale direttiva, un organismo nazionale preposto alla sicurezza può essere un organismo istituito unilateralmente dallo Stato membro interessato o, in alternativa, un organismo a cui diversi Stati membri assegnano tali compiti per garantire un regime di sicurezza unificato.
- (2) Il trattato tra la Francia e il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord relativo alla costruzione e all'esercizio, da parte di concessionari privati, di un collegamento fisso sotto la Manica, firmato a Canterbury il 12 febbraio 1986 («trattato di Canterbury»), ha istituito una commissione intergovernativa al fine di vigilare su tutte le questioni relative alla costruzione e all'esercizio del collegamento fisso sotto la Manica («commissione intergovernativa»).
- (3) Fino alla fine del periodo di transizione previsto dall'accordo sul recesso del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord dall'Unione europea e dalla Comunità europea dell'energia atomica ⁽⁴⁾ («periodo di transizione») tale commissione intergovernativa rappresenta l'autorità nazionale preposta alla sicurezza ai sensi della direttiva (UE) 2016/798, responsabile del collegamento fisso sotto la Manica.
- (4) Alla fine del periodo di transizione, la commissione intergovernativa diverrà un organismo istituito mediante un accordo internazionale tra uno Stato membro, vale a dire la Francia, e un paese terzo, vale a dire il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord («Regno Unito»). Salvo disposizione contraria di un accordo internazionale che vincoli il Regno Unito, non sarà più un'autorità nazionale preposta alla sicurezza a norma del diritto dell'Unione e quest'ultimo non sarà più applicabile alla parte del collegamento fisso sotto la Manica sottoposta alla giurisdizione del Regno Unito.

⁽¹⁾ Parere del 16 settembre 2020 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale).

⁽²⁾ Posizione del Parlamento europeo dell'8 ottobre 2020 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 14 ottobre 2020.

⁽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⁾ GU L 29 del 31.1.2020, pag. 7.

- (5) Al fine di garantire un esercizio sicuro ed efficiente del collegamento fisso sotto la Manica, è opportuno mantenere la commissione intergovernativa come unica autorità preposta alla sicurezza, competente per l'intera infrastruttura.
- (6) A tal fine, la decisione (UE) 2020/1531 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁷⁾ autorizza la Francia, a determinate condizioni, a negoziare, firmare e concludere un accordo internazionale, che integri il trattato di Canterbury, in base al quale la commissione intergovernativa sia mantenuta come unica autorità preposta alla sicurezza competente per l'applicazione del diritto dell'Unione nel collegamento fisso sotto la Manica.
- (7) A tal fine, dovrebbero essere stabilite norme specifiche riguardanti le autorità specifiche preposte alla sicurezza, nonché i doveri dello Stato membro interessato di adottare tutte le misure necessarie per garantire che il diritto dell'Unione sia costantemente applicato dalla specifica autorità preposta alla sicurezza o, in mancanza, dalla propria autorità nazionale preposta alla sicurezza.
- (8) La risoluzione delle controversie in materia di sicurezza ferroviaria tra lo Stato membro interessato e il paese terzo può sollevare questioni relative all'interpretazione del diritto dell'Unione. Di conseguenza, la Corte di giustizia dell'Unione europea dovrebbe essere resa competente a pronunciarsi in via pregiudiziale su tali questioni.
- (9) È pertanto opportuno modificare di conseguenza la direttiva (UE) 2016/798.
- (10) Poiché gli obiettivi del presente regolamento, vale a dire garantire l'esercizio sicuro ed efficiente del collegamento fisso sotto la Manica dopo la fine del periodo di transizione, non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo della portata e degli effetti dell'azione proposta, possono essere conseguiti 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 tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (11) Il presente regolamento dovrebbe entrare in vigore con urgenza il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Modifiche alla direttiva (UE) 2016/798

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

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

«7. "autorità nazionale preposta alla sicurezza":

- a) l'organismo nazionale a cui sono assegnati i compiti riguardanti la sicurezza ferroviaria in conformità della presente direttiva;
- b) qualsiasi organismo a cui diversi Stati membri assegnano i compiti di cui alla lettera a) al fine di garantire un regime di sicurezza unificato;
- c) qualsiasi organismo a cui uno Stato membro e un paese terzo assegnano i compiti di cui alla lettera a) al fine di garantire un regime di sicurezza unificato, a condizione che l'Unione abbia concluso un accordo a tal fine con il paese terzo interessato o che lo Stato membro abbia concluso tale accordo conformemente a un'autorizzazione concessa a tal fine dall'Unione;»;

2) all'articolo 16 sono aggiunti i paragrafi seguenti:

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

⁽⁷⁾ 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 (cfr. pag. 4 della presente Gazzetta ufficiale).

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

5. Qualora una controversia sottoposta ad arbitrato in conformità dell'accordo internazionale sollevi una questione di interpretazione del diritto dell'Unione, la Corte di giustizia dell'Unione europea ("Corte di giustizia") è competente a pronunciarsi in via pregiudiziale in merito a tale questione su richiesta del collegio arbitrale istituito per risolvere le controversie nell'ambito di tale accordo internazionale.

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

Se il collegio arbitrale non rispetta una qualsiasi sentenza della Corte di giustizia pronunciata in conformità del primo comma, lo Stato membro interessato si avvale senza ritardo del diritto conferito dall'accordo internazionale in base al quale l'autorità nazionale preposta alla sicurezza è autorizzata ad assumere la competenza esclusiva sulla parte della struttura di ingegneria situata in tale Stato membro.».

Articolo 2

Entrata in vigore

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 21 ottobre 2020

Per il Parlamento europeo

Il presidente

D. M. SASSOLI

Per il Consiglio

Il presidente

M. ROTH
