



Bruxelles, 19 agosto 2020
REV3 - sostituisce l'avviso (REV2)
datato 28 aprile 2020¹

AVVISO AI PORTATORI DI INTERESSI

RECESSO DEL REGNO UNITO E NORME UNIONALI NEL SETTORE DEL TRASPORTO FERROVIARIO

A decorrere dal 1° febbraio 2020 il Regno Unito ha receduto dall'Unione europea ed è divenuto un "paese terzo"². L'accordo di recesso³ prevede un periodo di transizione che termina il 31 dicembre 2020. Fino a tale data al Regno Unito e nel Regno Unito si applica il diritto dell'Unione nella sua interezza⁴.

Nel corso del periodo di transizione l'Unione e il Regno Unito negozieranno un accordo di nuovo partenariato che contempli, in particolare, una zona di libero scambio. Non è tuttavia certo che un tale accordo sia concluso ed entri in vigore alla fine del periodo di transizione. In ogni modo, un tale accordo instaurerebbe una relazione che, in termini di condizioni di accesso al mercato, sarebbe ben diversa dalla partecipazione del Regno Unito al mercato interno⁵, all'unione doganale dell'Unione e al regime dell'IVA e delle accise.

Si richiama pertanto l'attenzione di tutti i portatori di interessi, e in particolare degli operatori economici, sulla situazione giuridica applicabile dopo la fine del periodo di transizione (parte A). Il presente avviso spiega inoltre alcune pertinenti disposizioni dell'accordo di recesso relative alla separazione (parte B), nonché le norme applicabili in Irlanda del Nord dopo la fine del periodo di transizione (parte C).

¹ La modifica riguarda unicamente la sezione B, primo pallino, del presente avviso.

² Un paese terzo è un paese che non è membro dell'Unione europea.

³ 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) ("accordo di recesso").

⁴ Fatte salve alcune eccezioni previste all'articolo 127 dell'accordo di recesso, nessuna delle quali è pertinente nel contesto del presente avviso.

⁵ In particolare, un accordo di libero scambio non contempla concetti di mercato interno (nel settore delle merci e dei servizi) quali il reciproco riconoscimento, il "principio del paese d'origine" e l'armonizzazione. Parimenti esso non elimina le formalità e i controlli doganali, compresi quelli sull'origine delle merci e relativi appalti, né i divieti e le restrizioni all'importazione e all'esportazione.

Consigli ai portatori di interessi

Per far fronte alle conseguenze descritte nel presente avviso si consiglia ai portatori di interessi in particolare di:

- stabilirsi nell'Unione se necessario per essere titolari delle pertinenti licenze;
- ottenere l'autorizzazione dell'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie o delle autorità dello Stato membro in questione⁶;
- ottenere la certificazione degli organismi notificati e degli organismi designati con sede nell'UE.

Inoltre i macchinisti che sono titolari di licenze o certificati rilasciati nel Regno Unito ma lavorano in uno Stato membro dovranno adoperarsi per ottenere documenti di certificazione validi nell'UE dopo la fine del periodo di transizione. Si invitano pertanto le imprese ferroviarie o i gestori delle infrastrutture nell'UE di cui sono dipendenti a informarli in merito alla necessità di ottenere nuovi documenti di certificazione validi nell'UE dopo la fine del periodo di transizione.

Le imprese ferroviarie che prestano servizi transfrontalieri tra il Regno Unito e l'UE e che intendono continuare a farlo dopo la fine del periodo di transizione dovranno provvedere affinché i macchinisti operanti sulle sezioni transfrontaliere situate nel territorio dell'UE ottengano il rilascio delle licenze/dei certificati necessari nell'UE.

A. SITUAZIONE GIURIDICA APPLICABILE DOPO LA FINE DEL PERIODO DI TRANSIZIONE

Dopo la fine del periodo di transizione, non si applicheranno più al Regno Unito le norme unionali nel settore del trasporto ferroviario⁷. Le conseguenze saranno in particolare le seguenti.

1. LICENZE DELLE IMPRESE FERROVIARIE

A norma del capo III della direttiva 2012/34/UE che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico⁸, per prestare servizi di trasporto ferroviario le imprese ferroviarie devono essere titolari di una licenza: esse hanno diritto di richiederne il rilascio nello Stato membro dell'UE in cui sono stabilite. La licenza resta valida in tutto il territorio dell'Unione fintantoché l'impresa adempie gli obblighi previsti dal capo III della direttiva 2012/34/UE. Dopo la fine del periodo di transizione, non saranno più valide nell'UE le licenze rilasciate dal Regno Unito. Le imprese ferroviarie titolari di

⁶ Ad esempio l'impresa ferroviaria titolare di certificato che intenda continuare a operare nell'UE dopo la fine del periodo di transizione dovrà fare domanda di certificato di sicurezza unico all'Agenzia o in uno Stato membro dell'UE (se l'area di esercizio è limitata a quello Stato membro) conformemente all'articolo 10 della direttiva (UE) 2016/798.

⁷ Per l'applicabilità delle norme unionali su determinati prodotti ferroviari all'Irlanda del Nord, cfr. la parte C del presente avviso.

⁸ 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).

tali licenze che intendano continuare a operare nell'UE dopo la fine del periodo di transizione dovranno fare domanda di nuova licenza in uno Stato membro dell'UE conformemente al capo III della direttiva 2012/34/UE.

Le imprese ferroviarie che prestano servizi transfrontalieri tra il Regno Unito e l'UE e che intendono continuare a farlo dopo la fine del periodo di transizione dovranno rispettare le prescrizioni giuridiche vigenti nell'UE e nel Regno Unito. Tali imprese dovranno pertanto assicurarsi la titolarità di una licenza valida nell'UE per le sezioni dei servizi transfrontalieri situate nel territorio dell'UE. A norma dell'articolo 17, paragrafo 1, della direttiva 2012/34/UE, lo stabilimento in uno degli Stati membri dell'UE è una condizione necessaria per acquisire una licenza dell'UE.

2. SICUREZZA DELLE FERROVIE E INTEROPERABILITÀ FERROVIARIA

Per l'Unione disciplinano rispettivamente la sicurezza delle ferrovie e l'interoperabilità ferroviaria la direttiva (UE) 2016/798 sulla sicurezza delle ferrovie⁹ e la direttiva (UE) 2016/797 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (rifusione)¹⁰. La convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia (COTIF), di cui sono parti l'Unione e gli Stati membri che dispongono di un sistema ferroviario¹¹, così come il Regno Unito, contiene parimenti norme su queste materie. La COTIF non si applica tuttavia al traffico limitato alla rete dell'UE (ossia non proveniente da né diretto verso un paese terzo)¹².

2.1. Sicurezza delle ferrovie

A norma dell'articolo 10 della direttiva (UE) 2016/798, per avere accesso all'infrastruttura ferroviaria nell'Unione un'impresa ferroviaria deve essere titolare di un certificato di sicurezza unico rilasciato dall'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie o da uno Stato membro, se l'area di esercizio è limitata a quello Stato membro. Dopo la fine del periodo di transizione, non saranno più validi nell'UE i certificati di sicurezza rilasciati nel Regno Unito a norma dell'articolo 10 della direttiva.

A norma dell'articolo 14, paragrafo 4, della direttiva (UE) 2016/798, ciascun soggetto responsabile della manutenzione (ECM, anche SRM) di carri merci deve essere certificato. Dopo la fine del periodo di transizione, non saranno

⁹ Direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie (direttiva sulla sicurezza delle ferrovie) (GU L 138 del 26.5.2016, pag. 102).

¹⁰ GU L 138 del 26.5.2016, pag. 44.

¹¹ Cipro e Malta non hanno un sistema ferroviario.

¹² Articolo 2 dell'accordo tra l'Unione europea e l'Organizzazione intergovernativa per i trasporti internazionali per ferrovia di adesione dell'Unione europea alla convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia (COTIF) del 9 maggio 1980, modificata dal protocollo di Vilnius del 3 giugno 1999 (http://otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/04_recht/02_COTIF/AG_10-5_ad1_e.pdf).

più validi nell'UE i certificati rilasciati dal Regno Unito¹³. Gli ECM titolari di certificato rilasciato dal Regno Unito che intendano proseguire l'attività professionale nell'UE dovranno fare domanda di certificato in uno Stato membro dell'UE.

Inoltre dopo la fine del periodo di transizione gli ECM potranno fare domanda di certificato conformemente al quadro giuridico della COTIF¹⁴.

2.2. Interoperabilità ferroviaria

- Immissione sul mercato dei prodotti ferroviari disciplinati dalla direttiva (UE) 2016/797: per tali prodotti le specifiche tecniche di interoperabilità dell'Unione europea stabiliscono le procedure di valutazione della conformità applicabili e se, per ciascuna di esse, sia richiesto o meno l'intervento di terzi (organismo notificato o organismo designato). Per quanto riguarda l'immissione sul mercato di tali prodotti, il presente avviso deve essere letto unitamente all'avviso generico destinato agli operatori economici soggetti alle norme unionali nel settore dei prodotti industriali¹⁵, in particolare la sezione 2 relativa alle procedure di valutazione della conformità e agli organismi notificati. Le conseguenze del recesso del Regno Unito dall'Unione illustrate nell'avviso generico riguardano pienamente i certificati rilasciati da organismi notificati (nel caso degli organismi notificati) o designati (nel caso degli organismi designati) dal Regno Unito (di seguito "organismi notificati/organismi designati del Regno Unito"). I seguenti paragrafi riguardano i casi specifici relativi all'immissione sul mercato e all'impiego di componenti di interoperabilità, veicoli e sottosistemi e alla messa in servizio di impianti fissi.
- Immissione sul mercato e impiego di componenti di interoperabilità: a norma dell'articolo 8 e dell'articolo 10, paragrafo 2, della direttiva (UE) 2016/797, l'immissione sul mercato di un componente di interoperabilità può richiedere la valutazione della conformità o dell'idoneità all'impiego di un organismo notificato. Qualora sia necessaria una valutazione da parte di un organismo notificato, trovano piena applicazione le conseguenze del recesso del Regno Unito dall'Unione illustrate nell'avviso generico sui prodotti industriali menzionato nel precedente capoverso.

¹³ Lo stesso dicasi per i certificati ECM rilasciati dagli organismi di certificazione riconosciuti dal Regno Unito o accreditati dall'organismo di accreditamento del Regno Unito conformemente all'articolo 10 del regolamento (UE) n. 445/2011 relativo ad un sistema di certificazione dei soggetti responsabili della manutenzione di carri merci e che modifica il regolamento (CE) n. 653/2007 (GU L 122 dell'11.5.2011, pag. 22).

¹⁴ Cfr. l'appendice G, articolo 15, paragrafo 2, della COTIF e le regole uniformi stabilite conformemente a tale articolo, in relazione alla certificazione ECM nel quadro della COTIF. Per le interazioni tra la certificazione ECM a norma della direttiva 2004/49/CE e il quadro COTIF, cfr. l'articolo 3 bis, paragrafo 5, della stessa appendice.

¹⁵ https://ec.europa.eu/info/european-union-and-united-kingdom-forging-new-partnership/future-partnership/getting-ready-end-transition-period_it.

- Messa in servizio di impianti fissi: a norma dell'articolo 18 della direttiva (UE) 2016/797, l'autorizzazione di messa in servizio di impianti fissi deve essere rilasciata dall'autorità nazionale preposta alla sicurezza dello Stato membro sul cui territorio sono installati o gestiti. Dopo la fine del periodo di transizione, le autorizzazioni di messa in servizio a norma dell'articolo 18 della direttiva (UE) 2016/797 si baseranno sui certificati di verifica rilasciati dagli organismi notificati/organismi designati dell'UE.
- Immissione sul mercato di veicoli e di sottosistemi mobili: a norma dell'articolo 21 della direttiva (UE) 2016/797, prima di essere usato su una determinata rete il veicolo ferroviario deve formare oggetto di un'autorizzazione d'immissione sul mercato rilasciata dalla pertinente autorità di autorizzazione (l'Agenzia o l'autorità nazionale competente)¹⁶. Dopo la fine del periodo di transizione, le autorizzazioni d'immissione sul mercato a norma degli articoli 20, 21 e 24 della direttiva (UE) 2016/797 si baseranno su certificati di verifica rilasciati dagli organismi notificati/organismi designati dell'UE.

Dopo la fine del periodo di transizione, l'ammissione alla circolazione o l'impiego nel traffico internazionale nell'UE di materiale ferroviario autorizzato nel Regno Unito sarà disciplinato dalla COTIF, in particolare dalle relative appendici G¹⁷ ed F¹⁸¹⁹. Come già detto, non è questo il caso dell'ammissione alla circolazione o dell'impiego nel traffico internazionale limitato alla rete dell'UE (ossia non proveniente da né diretto verso un paese terzo) che sono invece disciplinati dal diritto dell'Unione.

3. CERTIFICAZIONE DEI MACCHINISTI

La direttiva 2007/59/CE²⁰ stabilisce le condizioni e le procedure per la certificazione dei macchinisti addetti alla condotta dei locomotori e dei treni nel

¹⁶ A norma dell'articolo 21, paragrafo 8, della direttiva (UE) 2016/797, "Se l'area d'uso è limitata a una rete o a reti all'interno di un solo Stato membro, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza di quello Stato membro può, sotto la propria responsabilità e su istanza del richiedente, rilasciare l'autorizzazione d'immissione sul mercato del veicolo." In tutti gli altri casi l'entità di autorizzazione è l'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie.

¹⁷ "Regole uniformi concernenti l'ammissione tecnica di materiale ferroviario utilizzato nel traffico internazionale". Per le interazioni tra le autorizzazioni dei veicoli a norma della direttiva 2008/57/CE e del quadro COTIF, cfr. l'appendice G, articolo 3 bis, della COTIF.

¹⁸ "Regole uniformi concernenti la convalida di norme tecniche e l'adozione di prescrizioni tecniche uniformi applicabili al materiale ferroviario destinato ad essere utilizzato nel traffico internazionale".

¹⁹ In pratica le condizioni elencate nell'appendice G, articolo 3 bis, paragrafo 2, della COTIF sono soddisfatte solo per i carri sui cui è apposta la marcatura "GE" ("go everywhere"). L'applicazione del quadro COTIF ad altri veicoli (quali locomotori e materiale rotabile per passeggeri) non prevede de facto l'equivalenza tra l'ammissione in virtù delle regole uniformi della COTIF e l'autorizzazione di messa in servizio dell'UE.

²⁰ 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).

sistema ferroviario dell'Unione. In particolare dispone che il macchinista ottenga una licenza e un certificato specifici. La licenza è rilasciata da un'autorità competente di uno Stato membro, mentre il certificato è rilasciato dalle imprese ferroviarie e dai gestori delle infrastrutture. A norma dell'articolo 7, la licenza rilasciata da uno Stato membro è valida su tutto il territorio dell'Unione, mentre il certificato è valido per le infrastrutture e il materiale rotabile in esso indicati.

Dopo la fine del periodo di transizione, non saranno più valide nell'UE le licenze rilasciate dal Regno Unito.

Conformemente all'articolo 11, paragrafo 2, e all'articolo 20, della direttiva 2007/59/CE, i richiedenti una licenza devono comprovare l'idoneità fisica superando un esame medico condotto da un medico accreditato da un organismo di accreditamento dell'UE o riconosciuto da uno Stato membro dell'UE.

Le licenze rilasciate da uno Stato membro dell'UE dopo la fine del periodo di transizione non potranno più essere basate sulla convalida di un medico accreditato dall'organismo di accreditamento del Regno Unito o riconosciuto dall'autorità nazionale del Regno Unito. Restano invece valide le licenze rilasciate da uno Stato membro dell'UE prima della fine del periodo di transizione sulla base della convalida di un medico accreditato dall'organismo di accreditamento del Regno Unito o riconosciuto dall'autorità nazionale del Regno Unito.

Dopo la fine del periodo di transizione, non saranno più validi nell'UE i certificati rilasciati da un'impresa ferroviaria stabilita nel Regno Unito.

B. PERTINENTI DISPOSIZIONI DELL'ACCORDO DI RECESSO RELATIVE ALLA SEPARAZIONE

L'articolo 41, paragrafo 1, dell'accordo di recesso prevede che un bene esistente e singolarmente identificabile legalmente immesso sul mercato dell'Unione o del Regno Unito prima della fine del periodo di transizione possa essere messo ulteriormente a disposizione sul mercato dell'Unione o del Regno Unito e circolare tra questi due mercati fino a raggiungere l'utilizzatore finale.

È a carico dell'operatore economico che si avvalga di detta disposizione l'onere della prova di dimostrare, sulla base di qualsiasi documento pertinente, che il bene è stato immesso sul mercato dell'Unione o del Regno Unito prima della fine del periodo di transizione²¹.

Ai fini della richiamata disposizione, si intende per "immissione sul mercato" la prima fornitura di un bene per la distribuzione, il consumo o l'uso sul mercato nel corso di un'attività commerciale, a titolo oneroso o gratuito²². Per "fornitura di un bene per la distribuzione, il consumo o l'uso" si intende "un bene esistente e singolarmente identificabile che, dopo la fase di fabbricazione, è oggetto di un accordo scritto o verbale tra due o più persone fisiche o giuridiche per il trasferimento di proprietà, altro diritto di

²¹ Articolo 42 dell'accordo di recesso.

²² Articolo 40, lettere a) e b), dell'accordo di recesso.

proprietà o per il possesso del bene in questione, o che è oggetto di un'offerta a una o più persone fisiche o giuridiche ai fini della conclusione di tale accordo"²³.

L'articolo 41, paragrafo 1, lettera b), dell'accordo di recesso prevede che un bene esistente e singolarmente identificabile legalmente immesso sul mercato dell'Unione o del Regno Unito prima della fine del periodo di transizione possa essere messo in servizio nell'Unione o nel Regno Unito.

Nello specifico ciò significa che nel settore ferroviario:

- un componente di interoperabilità immesso sul mercato prima della fine del periodo di transizione con un certificato di conformità/idoneità all'impiego rilasciato da un organismo notificato del Regno Unito può essere impiegato nel periodo di validità dei certificati di conformità/idoneità all'impiego in veicoli o sottosistemi;
- le autorizzazioni di messa in servizio di impianti fissi immessi sul mercato prima della fine del periodo di transizione resteranno valide dopo la fine del periodo di transizione anche se si basavano su certificati di verifica rilasciati da organismi notificati/organismi designati del Regno Unito;
- le autorizzazioni di immissione sul mercato di veicoli immessi sul mercato prima della fine del periodo di transizione resteranno valide nella rispettiva area d'uso nell'UE dopo la fine del periodo di transizione anche se si basavano su certificati di verifica rilasciati da organismi notificati/organismi designati del Regno Unito. Lo stesso dicasi per le autorizzazioni di immissione sul mercato di sottosistemi mobili.

C. NORME APPLICABILI IN IRLANDA DEL NORD DOPO LA FINE DEL PERIODO DI TRANSIZIONE

Dopo la fine del periodo di transizione si applicherà il protocollo su Irlanda/Irlanda del Nord ("protocollo")²⁴. Il protocollo è soggetto all'espressione periodica del consenso dell'Assemblea legislativa dell'Irlanda del Nord, e il periodo iniziale di applicazione è il periodo che termina quattro anni dopo la fine del periodo di transizione²⁵.

Il protocollo rende alcune disposizioni del diritto dell'Unione applicabili nel e al Regno Unito nei confronti dell'Irlanda del Nord. Nel protocollo l'Unione e il Regno Unito hanno altresì convenuto che, nella misura in cui norme unionali si applicano nel e al Regno Unito nei confronti dell'Irlanda del Nord, l'Irlanda del Nord è trattata alla stregua di uno Stato membro²⁶.

²³ Articolo 40, lettera c), dell'accordo di recesso.

²⁴ Articolo 185 dell'accordo di recesso.

²⁵ Articolo 18 del protocollo.

²⁶ Articolo 7, paragrafo 1, dell'accordo di recesso, in combinato disposto con l'articolo 13, paragrafo 1, del protocollo.

Il protocollo prevede che la direttiva (UE) 2016/797 si applichi nel e al Regno Unito nei confronti dell'Irlanda del Nord, limitatamente alle condizioni e alle specifiche tecniche per l'immissione sul mercato, la messa in servizio e la libera circolazione dei prodotti ferroviari²⁷.

Ne consegue che i riferimenti all'Unione nelle parti A.2.2 e B del presente avviso si intendono fatti anche all'Irlanda del Nord, mentre i riferimenti al Regno Unito si intendono fatti solo alla Gran Bretagna.

Più nello specifico ciò significa anche che:

- un prodotto ferroviario immesso sul mercato o messo in servizio nell'Irlanda del Nord deve essere conforme alla direttiva (UE) 2016/797.

Il protocollo esclude tuttavia che il Regno Unito nei confronti dell'Irlanda del Nord possa:

- partecipare al processo decisionale dell'Unione²⁸;
- avviare procedure di opposizione, di salvaguardia o di arbitrato se e in quanto dette procedure riguardano regole tecniche, norme, valutazioni, registrazioni, certificati, approvazioni e autorizzazioni rilasciate o effettuate dagli Stati membri dell'Unione²⁹;
- fungere da autorità di riferimento ai fini di valutazioni, esami e autorizzazioni³⁰;
- invocare il principio del paese di origine o il riconoscimento reciproco per i prodotti legalmente immessi sul mercato dell'Irlanda del Nord o per i certificati rilasciati dagli organismi stabiliti nel Regno Unito³¹.

Più nello specifico ciò significa anche che:

- le autorizzazioni di messa in servizio di impianti fissi o di immissione sul mercato di veicoli rilasciate dal Regno Unito nei confronti dell'Irlanda del Nord dopo la fine del periodo di transizione non sono valide nell'UE;
- gli organismi stabiliti nell'Irlanda del Nord possono certificare prodotti, ma i certificati rilasciati dagli organismi notificati dell'Irlanda del Nord sono validi solo in tale paese e non sono invece validi nell'UE³²;

²⁷ Articolo 5, paragrafo 4, del protocollo e sezione 28 dell'allegato 2 del protocollo.

²⁸ Ove siano necessari scambi di informazioni o una consultazione reciproca, la sede sarà il gruppo di lavoro consultivo misto istituito dall'articolo 15 del protocollo.

²⁹ Articolo 7, paragrafo 3, quinto comma, del protocollo.

³⁰ Articolo 13, paragrafo 6, del protocollo.

³¹ Articolo 7, paragrafo 3, primo comma, del protocollo.

³² Articolo 7, paragrafo 3, quarto comma, del protocollo.

- se un prodotto è certificato da un organismo notificato dell'Irlanda del Nord, accanto alla marcatura CE o a altra marcatura di conformità applicabile deve essere apposta l'indicazione "UK(NI)"³³. Tale marcatura specifica consente l'identificazione dei prodotti che possono essere legalmente immessi sul mercato nell'Irlanda del Nord ma non nell'UE.

Il sito web della Commissione sui trasporti ferroviari (https://ec.europa.eu/transport/modes/rail_en) riporta informazioni generali sulle norme in materia di trasporti ferroviari nell'Unione. Se necessario queste pagine saranno aggiornate con ulteriori informazioni.

Commissione europea
Direzione generale Mobilità e trasporti

³³ Articolo 7, paragrafo 3, quarto comma, del protocollo.